

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

9'uncu Toplantı

5 Kasım 2018 Pazartesi

(TBMM Tutanak Hizmetleri Başkanlığı tarafından hazırlanan bu Tutanak Dergisi'nde okunmuş bulunan her tür belge ile konuşmacılar tarafından ifade edilmiş ve tırnak içinde belirtilmiş alıntı sözler aslına uygun olarak yazılmıştır.)

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- AÇIKLAMALAR

1.- Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, soruların büyük bölümüne yürütme tarafından cevap verilmediğine ve toplantı devam ettiği sürece görüntülü basının salonda bulunması gerektiğine ilişkin açıklaması

2.- Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi'nin, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın her toplantıda aynı konulara ilişkin açıklama yaptığına ve kravat takmadığına ilişkin açıklaması

3.- Bursa Milletvekili İsmail Tatlıoğlu'nun, Komisyon toplantılarındaki konuşmalarının görüntülerini almak istediğine ilişkin açıklaması

4.- Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun, 21 genel müdürlüğün bağlı olduğu bir bakanlığın bütçe görüşmelerinde süre kısıtlamasının olmaması ve hoş ortamın devam ettirilmesi gerektiğine ilişkin açıklaması

5.- İstanbul Milletvekili Emine Gülizar Emecan'ın, bakanlıkların soruların cevaplarını kısa sürede iletmelerine ilişkin açıklaması

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç'in, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

2.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç'in, kıyafetle ilgili olarak İç Tüzük'le belirlenmiş kuralların geçerli olduğuna ilişkin açıklaması

3.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç'in, Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

4.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç'in, İstanbul Milletvekili Emine Gülizar Emecan'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

IV.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın, 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/276) ile 2017 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/275) ve Sayıştay tezkereleri hakkında sunumu

V.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/276) ile 2017 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/275) ve Sayıştay tezkereleri

a)Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b)Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

c)Karayolları Genel Müdürlüğü

ç)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

d)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü



PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

9'uncu Toplantı

5 Kasım 2018 Pazartesi

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 11.04'te açılarak üç oturum yaptı.

Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan, soruların büyük bölümüne yürütme tarafından cevap verilmediğine ve toplantı devam ettiği sürece görüntülü basının salonda bulunması gerektiğine;

Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın her toplantıda aynı konulara ilişkin açıklama yaptığına ve kravat takmadığına;

Bursa Milletvekili İsmail Tatlıoğlu, Komisyon toplantılarındaki konuşmalarının görüntülerini almak istediğine;

Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu, 21 genel müdürlüğün bağlı olduğu bir bakanlığın bütçe görüşmelerinde süre kısıtlamasının olmaması ve hoş ortamın devam ettirilmesi gerektiğine,

İstanbul Milletvekili Emine Gülizar Emecan, bakanlıkların soruların cevaplarını kısa sürede iletmelerine;

İlişkin açıklamalarda bulundular.

Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç,

Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine;

Kıyafetle ilgili olarak İç Tüzük'le belirlenmiş kuralların geçerli olduğuna;

Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine;

İstanbul Milletvekili Emine Gülizar Emecan'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine;

İlişkin açıklamalarda bulundu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından, 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/276) ile 2017 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/275) ve Sayıştay tezkereleri hakkında bir sunum yapıldı.

2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/276) ile 2017 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/275) ve Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek;

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,

2019 yılı bütçesi;

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının,

2017 yılı kesin hesabı;

Karayolları Genel Müdürlüğünün,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,
2019 yılı bütçeleri ile 2017 yılı kesin hesapları;
Kabul edildi.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 21.54 toplantıya son verildi.



5 Kasım 2018 Pazartesi

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.04

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, çok değerli Bakanımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın çok değerli bürokratları, basınımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 9’uncu Birleşimini açıyorum.

Gündemimizde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kesin hesap ve Sayıştay raporu, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçe kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN – Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Usulle ilgili söz istiyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Efendim? Neyle ilgili?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Usulle ilgili.

BAŞKAN – “Usul” derken neyle ilgili, bir açıklama alabilir miyiz?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Gerçekten usulle ilgili.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen yerlerinize; kameraman arkadaşlar, bürokrat arkadaşlar, ayakta kimseyi görmek istemiyorum, lütfen.

Sayın Bakanımız sunumunu yapmadan önce Sayın Paylan’ın usul yönünden bir söz talebi var.

Buyurun Sayın Paylan.

II.- AÇIKLAMALAR

1.- Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan’ın, soruların büyük bölümüne yürütme tarafından cevap verilmediğine ve toplantı devam ettiği sürece görüntülü basının salonda bulunması gerektiğine ilişkin açıklaması

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan; salonda bulunan herkese hoş geldiniz diyorum, günaydın diyorum.

BAŞKAN – Arkadaşlar, Sayın Paylan’ı göremiyorum, evet...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, geçen hafta bütçenin geneli ve bazı bakanlıklar, Türkiye Büyük Millet Meclisi bütçeleri üzerinde görüşmeleri yaptık, ancak geçen haftaki pratiğimiz şu şekilde oluştu: Her görüşmede milletvekilleri yüzlerce soru sordular, biliyorsunuz ve bu soruların yüzde 10’u kadarına cevap alabildik; yani, 10, 15, 20, 30 soruya cevap aldık ama belki 100 soru, 200

soru havada kaldı. Siz de sayın bakanların duymadığı anlarda “Bir an evvel cevap vermenizi istiyoruz Sayın Bakan.” deyip oturumları kapattınız. Biliyorsunuz, geçen yıllarda yaptığımız bütçe sunumlarında -Sayın Bakanımız da tecrübeli uzun yıllar Karayolları Genel Müdürlüğü yaptığı için- sorduğumuz sorulara bir yıl sonra cevap aldığımız bütçe görüşmeleri oldu, bir yıl sonra ya da hiç cevap almadığımız bütçe görüşmeleri oldu. Bu konuda Başkanlık Divanınız nasıl bir tedbir almayı düşünüyor? Yeni dönemde “Güçlü Meclis” diye milletten oy aldınız, güçlü Meclis ise güçlü Meclisin itibarı, yürütmenin, yasamanın, yargının birbirine saygı duymasından geçer, o kuvvetlerin birbirini dengelemesinden geçer. Biz burada denetim görevimizi yapıyoruz ve denetim görevimizi etkin bir şekilde yapmamız yürütmenin yasamaya gereken saygıyı göstermesinden geçer, bu saygı da sorduğumuz sorulara cevap verilmesinden geçer. Mesela, bugüne kadar sorduğumuz soru önergelerine yürütme büyük bölümüne cevap vermedi veya verdiği cevaplarsa, gerçekten, kusura bakmayın Sayın Bakan, çok uyduruk cevaplar olabiliyor. (Gürültüler)

BAŞKAN – Arkadaşlar, çok gürültü var, lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Üç sayfalık soru önergesine bir cümleyle cevap verilen soru önergeleri var. Bu çerçevede, bu saygıyı yaratmak Sayın Başkan, öncelikle sizin görevinizdir, Meclis Başkanlığımızın görevidir, komisyon başkanlarının sorumluluğundadır. Bu konuda ne tür bir tedbir almayı düşünüyorsunuz, nasıl bir çağrı yapmayı düşünüyorsunuz? Ve her oturumda bu çağrıyı yapmanızı sizden hassaten rica ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Diğer bir konu...

Bu birinci konu.

İkinci konu: Sayın Başkan, geçen oturumda dediniz geçen hafta. Benim talebim, kameralar buraya geliyor dedik -yıllardır yaptığımız bir uyarı- kameralar yalnızca sayın bakanların sunumunu izliyorlar ve gidiyorlar daha sonra. Oysa burası Türkiye Büyük Millet Meclisi. Milletın temsilcilerinin çeşitli görüşlerinin bulunduğu yer ve yürütmeyi sonuç olarak denetlediğimiz meclis burası. Bu anlamda, yalnızca bakanların sunumunun çekilip kameraların gitmesinde ben bütün partili arkadaşlarımızın, bütün milletvekillerinin bir sorun olduğunu düşündüklerini öngörüyorum. “Bu çerçevede tedbirler alacağız.” diye söylemişsiniz. Bu şekilde geçiştirdiğinizi düşünüyorum. Ne tip tedbirler aldınız? Çünkü açıkça şunu söyleyeyim: Kameramanlar diyorlar ki: “Sayın Başkan bize kal derse biz kalırız.” diyorlar, net olarak söyleyeyim. Hangisi olduğunu söylemeyeceğim çünkü başına iş gelir Sayın Başkan. Bu çerçevede, sizden istirhamım, bu konuda...

BAŞKAN – Ben “Kal.” demiyorum zaten yani, bu konudaki tavrım net.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ama “Kal.” deyin, kayıtlara geçsin, kalsınlar arkadaşlar, bu milletin temsilcilerinin...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – “Kalabilirler.” deyin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “Kalabilirler.” deyin en azından.

BAŞKAN – Bu konudaki görüşmelerin sağlığı ve sıhhati açısından tavrım net, açık.

Teşekkür ediyorum Sayın Paylan.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Garo, her toplantıda bunu söylüyorsunuz, her gün aynı şey.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ama bakın, bu konudaki görüşlerinizi merak ediyorum. (AK PARTİ sıralarından “Kravatını niye takmıyorsun?” sesleri)

Arkadaşlar, müsaade edin.

Arkadaşlar, bir de kravat tartışması açamayacağım, kusura bakmayın.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Garo, her gün usul tartışması açıyorsunuz, her toplantıda aynı şeyi söylüyorsunuz.

BAŞKAN – Müsaade eder misiniz Sayın Aydemir.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – E, ne yapalım, yapmıyor Başkan, siz de bastırın, yapmıyor.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – İsrar etmenin manası var mı ya? Yine yapmayacak.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “Yapmayacak.” ne demek?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – “Her gün şunları yapmıyorsun, yapmıyorsun.” Yapmıyor. Aynı şey. Kameralar varken her gün aynı şey Sayın Garo ya!

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – E, siz de bastırın.

BAŞKAN – Kim yapıyor, kim yapmıyor, neyi yapıyor, neyi yapmıyor? Benden mi bahsediyorsunuz? (Gülüşmeler)

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Garo Bey’le muhabbet ediyoruz.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç’in, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan’ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN – Sayın Paylan, doğrudur. Zaman planlaması açısından, takdir edersiniz ki, mesela bir örnek olarak söyleyeyim: Milletvekillerimizin üç yüz altmış dokuz dakikalık konuşmalarının yapıldığı bir süreçte, ilave bunun içerisine tabii ki yaklaşık on beş yirmi dakika arasında soru işlemini de koyduğunuz zaman neredeyse yedi saat civarında soruların geldiği, eleştiri ve görüşlerin geldiği bir yerde bütün bunların, hem görüşlerin hem eleştirilerin hem de soruların cevaplanmasının kırk beş dakika içerisinde gerçekleşmeyeceği de malumunuz ama bir planlama içerisinde uzun bir maratondayız. Komisyonumuzun almış olduğu kararda süreler de bu şekilde belirlenmiştir ve açık kalan, cevaplanamayan soruların sayın bakanlarımız tarafından yazılı olarak istenmesi talebimizi burada şifahi olarak yaptığımız gibi şu ana kadar sunumunu yapmış olan bütün ilgili kurumlara ve sayın bakanlarımıza da soruların cevaplarının –ki bir takvim verilerek- bugüne kadar olanlarda en geç 12 Kasım’a kadar Başkanlığımıza ulaştırılması noktasında da Bütçe Başkanlığı olarak yazılı olarak bunu gönderdik ve Bütçe Başkanlığı olarak da bu konuda yapabileceğimiz de bunun ötesinde değil ama gene sayın bakanlarımızdan ve ilgili arkadaşlar da özel kalemleri üzerinden bu soruların cevaplarını Komisyon Başkanlığımıza havalesi sürecinde takip ediyorlar. Burada herhangi bir sorun yok.

Tekrar söylediğim gibi, burası teknik bir Komisyon, Türkiye’nin bütçesini görüşüyoruz. Burada önemli olan, bu sürecin salonda –zaten salonumuzun koşulları da malumunuz- en rahat bir şekilde, en sağlıklı bir ortamda sürdürülebilmesidir. Bu bağlamda da basın mensubu arkadaşlarımızın hepsi burada hazırlar ve bu süreci takip ediyorlar.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Kalabilirler.

BAŞKAN – Sizin, üzerine istediğiniz bir de kameralar. Kameraların olduğu bir ortamda bu süreçleri rahat bir şekilde götürmenin imkân dâhilinde olmadığı da sizlerin malumudur diyor, şimdi sunumunu yapmak üzere...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Başkan...

BAŞKAN - Sayın Çelebi, siz düğmeye basmışsınız, hayırdır, usul yönünden mi?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Başkan, usul yönünden bir şey söylemek istemiyorum ama...

BAŞKAN – Teşekkür ederim o zaman.

Sayın Tatlıoğlu, buyurun.

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) – Çok kısa...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Başkanım, kestiniz, ben de...

BAŞKAN – “Usul yönünden bir şey söylemek istemiyorum.” dediniz.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şöyle ama...

BAŞKAN – Bir dakika o zaman.

Sayın Tatlıoğlu, bir dakika...

Usule ilişkindir bu tartışmalar.

Buyurun.

II.- AÇIKLAMALAR(Devam)

2.- Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi'nin, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın her toplantıda aynı konulara ilişkin açıklama yaptığına ve kravat takmadığına ilişkin açıklaması

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Yani şöyle: Usule ilişkin ama her gün aynı usulsüzlüğü biz burada yaşıyoruz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Çok özür diliyorum.

Burası teknik bir Komisyon, kendiniz de söylediniz ama her gün aynı nakaratı dinlemekten gerçekten bize gına geldi; bu bir.

İki: Şöyle arz edeyim; bakın, üç komisyondur burada kravat da takılmıyor.

BAŞKAN – Bakın, hafta başı besmele çekip başladık.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Eğer bir iktidar milletvekili takmasaydı şimdiye kadar belki manşet olurduk veya muhalefet hep bunu söylerdi. Merak ettiğim şey, üç komisyondur neden kravat takılmıyor?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Cevap hakkım doğdu.

BAŞKAN - Cevap hakkı yok.

Sayın Tatlıoğlu, buyurun.

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) – Sayın Başkan, çok ufak bir şey...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sataşma var.

BAŞKAN – Sayın Özkan Yalım'a sataştı o, size değil.

Buyurun.

3.- Bursa Milletvekili İsmail Tatlıoğlu'nun, Komisyon toplantılarındaki konuşmalarının görüntülerini almak istediğine ilişkin açıklaması

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) – Tabii ki bu konuşmaların görüntüsünü almak ihtiyacımız var, bunları alamıyoruz yani tam burada değil ama... Genel Kurul'daki konuşmalarımızı alabiliyoruz ama buradan da almak istiyoruz. En azından kendi iletişimimizi sağlayalım. Biliyorsunuz bugünkü ortamda iletişim sorunumuz var, bunu sağlamak istiyoruz yani bu konuda bize bir kolaylık gösterirseniz çok seviniriz.

Teşekkür ederiz.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI(Devam)

2.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç'in, kıyafetle ilgili olarak İç Tüzük'le belirlenmiş kuralların geçerli olduğuna ilişkin açıklaması

BAŞKAN – Evet, kıyafetle ilgili şunu da söyleyeyim: Biliyorsunuz aksine bir hüküm olmadıkça İç Tüzük'te komisyon çalışmaları -Genel Kurul'da- İç Tüzük'le belirlenmiş ilgili kurallar çerçevesinde yapılır. Komisyonumuza nasıl kıyafetle gelineceğine ilişkin açık bir husus İç Tüzük'te belirlenmediği için Genel Kurul'da ilgili olarak İç Tüzük'ün almış olduğu karara uyulması ve bu çerçevede de Komisyona katılan Türkiye Büyük Millet Meclisi idari teşkilatı memurlarının, milletvekillerinin, bakanların ya da diğer kamu personeli erkeklerin ceket ile pantolon giyecekleri ve kravat takacakları hüküm altına alınmıştır ve buna paralel olarak bu görüşmeler sürdürülür.

Çok teşekkür ediyorum.

Şimdi sunumunu yapmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanımıza söz veriyorum.

Sayın Bakan, normalde kırk beş dakika kararımız var ama uzadığı zaman bir parça uzatıyoruz. Sizin Bakanlığımız ve bağlı kurumların yoğunluğunu ve geçmiş tecrübeleri biliyoruz. İki saate varana kadar Ulaştırma Bakanlığının sunumlarını almış olduk. Mümkün olduğunca özet olarak bu süreci geçelim diyorum.

Sürenizi başlatıyorum.

Buyurunuz.

IV.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın, 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/276) ile 2017 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/275) ve Sayıştay tezkereleeri hakkında sunumu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, kamunun değerli çalışanları, değerli basın mensupları; Bakanlığımız ile bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarınca yürütülen çalışmaların detaylarına ilişkin olarak sizleri bilgilendireceğim. Bu vesileyle öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bu arada, Bakanlığınız da hayırlı uğurlu olsun.

Bakan yardımcısı bütün arkadaşlarımıza hayırlı olsun diyoruz.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN –Teşekkür ederiz.

Bu arada, müsaade ederseniz çalışma arkadaşlarımı tanıştırmak istiyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Efendim, genelde sunumun sonrası yapıyoruz ama siz şimdi istiyorsanız şimdi yapalım.

Buyurunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sunumun sonunda da yapabiliriz.

BAŞKAN – Yo, şimdi yapalım efendim, uygundur.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Buyurun arkadaşlar, kendinizi isminizle tanıtalım.

BAŞKAN – Evet, arkadaşlar, buyurun.

(Bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Sayın bürokrat arkadaşlarımıza teşekkür ediyoruz.

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; samimiyetle söylemekte yarar görüyorum ki öneri ya da eleştiri mahiyetindeki bütün katkıları şimdiden teşekkürle karşılıyoruz. Zira karşılıklı iletişimi önemsiyor, Türkiye’yi ilgilendiren her mesele için istişareyi fırsat kabul ediyoruz. Fikirde birlik olmasa da değerinde birliğin daimi olduğunu bilmek bizi mutlu ediyor. Ortak değerimiz ülkemiz, insanımız, geleceğimiz. Oldukça farklı görüşlere rağmen istikbalimizi birlikte aydınlatacağız.

Bakanlığımızın kuruluşundan bu yana hizmet vermiş, taş üstüne taş koymuş, bu ülkenin kalkınmasına önayak olmuş, ulaşım ve iletişim alanında bu ülkenin ilerlemesine katkı sağlamış herkesi minnetle anıyoruz. Bu vesileyle başta cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere, vatanımızın birliği ve bütünlüğü için canını ortaya koyan tüm şehitlerimize Allah’tan rahmet diliyorum.

Az sonra detaylarına değineceğim çalışmalarımıza geçmeden önce, ülkemizin dört bir yanında hizmet veren, işçisinden mühendisine, memurundan amirine mesai harcayan, aldıkları sorumlulukları layıkıyla yerine getiren fedakâr çalışma arkadaşlarıma ve ailelerine teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ulaşım ve altyapı hizmetleri, Hükümetimizin stratejik açıdan önem verdiği konuların başında gelmektedir çünkü bir toplumun, bir devletin kalkınmışlığı ulaşım ve altyapı yatırımlarından bağımsız düşünülemez. Bakanlık olarak sorumluluk alanlarımıza bu bilinçle yaklaşıyoruz. Hedefimiz, cumhuriyetimizin 100’üncü yılında ulaşım ve altyapı alanındaki hizmetleriyle dünyayla rekabet eden, müreffeh bir Türkiye. Ülkemizin dünyanın ilk 10 ekonomisi içerisinde yer alma hedefine ulaşabilmesi için Bakanlık olarak azim ve gayretle çalışıyoruz. Üstlendiğimiz görev ve sorumluklar çerçevesinde vatandaşımızın hayatını kolaylaştıracak, yaşam kalitesini yükseltecek dünyanın sayılı, büyük projelerini bir bir hayata geçiriyoruz. İşte 29 Ekimde, cumhuriyetimizin 95’inci kuruluş yılı dönümünde milletimizin göğsünü kabartan dünyanın en büyük havalimanını açtık. İstikbalimizin mihenk taşı olacak bu ve benzeri eserleri Türk mühendis ve işçilerinin emek ve becerileriyle inşa ettik. Böylece daha güçlü bir şekilde Türkiye’mizi yarınlara taşıyoruz. Bu projeleri hayata geçirirken sadece bütçe kaynaklarını değil, aynı zamanda alternatif finans modellerini kullanarak özel sektör kaynaklarını da ekonomiye kazandırıyoruz. Bu sayede sektörlerimizi rekabete açıyoruz ve yeni istihdam fırsatları oluşturuyoruz.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri; ulaşım ve iletişim imkân ve ihtiyaçlarının sürekli değiştiği günümüz dünyasında Bakanlık olarak önemli roller üstleniyoruz. Bu noktada ülkemizin coğrafi konumundan kaynaklanan avantajlarını fırsat olarak değerlendirip tüm plan ve projelerimizi bu çerçevede yürütüyoruz.

“İnsanı yaşat ki devlet yaşasın.” düsturu tüm çalışmalarımızın temel esasıdır. Bilindiği gibi, ulaştırma ve haberleşme hizmetleri vatandaşlarımızın gündelik yaşantısının vazgeçilmezleri arasındadır. Bu nedenle ulaşımda, haberleşmede hayatı kolaylaştıracak yatırımları değişen ihtiyaçlara ve gelişen teknolojilere uygun biçimde gerçekleştiriyoruz.

Sayın Cumhurbaşkanımızın önderliğinde devlet olarak kara, hava, deniz, demir yolu ve iletişim yatırımlarımızla, hayalleri hakikat yapmak için çıktığımız bu yolda en büyük şevkimiz vatanımızın bekası, dayanağımız ise halkımızın duasıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; kara yolları, ulaştırma ağımızın ana omurgasını oluşturmaktadır. Ülkemizin her köşesine ulaşımı sağlayan devlet ve il yollarımızda fiziki ve geometrik standartları yükselttik, akıllı ulaşım sistemlerini tesis ederek hizmet seviyesini ve trafik güvenliğini arttırdık. Bunun yanında, özel önem verdiğimiz otoyol ve bölünmüş yollardaki çalışmalarımızla ülkemizin ulusal ve uluslararası koridorlarını güçlendirdik. Bu sayede vatandaşlarımızın hayatını kolaylaştırıp kazaları azalttık. Seyahat mesafe ve sürelerinin kısalmasıyla önemli miktarda yakıt ve iş gücü tasarrufuyla ekonomiye katkı sağladık.

Cumhuriyetin ilk yıllarından sonra ihmal edilen demir yollarını geliştirmeyi ise yeniden devlet politikası hâline getirdik. Ekonomiye katkı sağlayıcı demir yolu yatırımlarımızla lojistik altyapımızı ve faaliyet alanlarımızı geliştirdik. Dünyanın sayılı gelişmiş ülkelerinde sunulan yüksek hızlı tren işletmeciliğiyle ülkemiz insanını tanıştırdık. Öte yandan, hızlı ve yüksek hızlı tren projelerimizi ülke geneline yaygınlaştırmak için çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Bununla yetinmeyip raylı sistem sektöründe yerli sanayiye geliştirdik, yeni iş alanları ve büyüyen katma değerler oluşturduk. Yüksek hızlı tren, ekonomik, konforlu ve güvenli seyahatle yolculuk imkânı sağlayarak şehirlerimizi birbirinin banliyösü hâline getirdi. Taşımacılıkta demir yolu sektörünün payını ve kalitesini artırmak amacıyla demir yollarımızı serbestleştirerek rekabete açtık. Toplu taşımacılıkta ise kent içi raylı sistem hatlarını yaygınlaştırarak hızlı, güvenli, konforlu, ekonomik ve çevre dostu ulaşım imkânı sağladık. Büyük şehirlerimizdeki trafik sıkışıklığını azaltacak projeler ürettik.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hava yolu taşımacılığını serbestleştirerek rekabete açtık. Bunun neticesinde, ucuzlayan bilet fiyatlarıyla ülkemiz içinde hava yolu halkın yolu hâline geldi. Hava taşımacılığının gelişmesiyle hava ulaşım ağımlı ülke geneline yaydı. Yurt dışında ise 300’den fazla uçuş noktasına erişerek bu ülkelerle turizm ve ticaretimizi geliştirdiğimiz gibi iş insanlarımıza yeni ticari fırsatlar sağladık.

Millî hava yolu şirketimiz Türk Hava Yolları dünya markası hâline geldi. Dünyanın en büyük hava ulaşım merkezlerinden biri olacak İstanbul Havalimanı’mızla bu marka değerimiz katlanarak artacaktır. İstanbul Havalimanı, ayrıca ülkemizi doğu-batı, kuzey-güney aksları arasında önemli bir transit merkezi hâline getirecektir. Hava yolu taşımacılığıyla ülkemiz hava kargo alanında önemli bir avantaj elde etti.

Deniz yollarımızda ise; geçmişte olduğu gibi, gelecekte de denizlerin insanlığın vazgeçemeyeceği hayat alanı olduğu bilinciyle sektörü destekleyici birçok düzenlemeyi hayata geçirdik. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde “denizci millet, denizci ülke” konumumuzu Uluslararası Denizcilik Örgütü Konseyi yönetiminde yer alarak uluslararası alana taşıdık.

Modern gemilerimiz, limanlarımız, eğitimli denizcilerimiz ve uluslararası bağlantılarımızla insanımıza emniyetli, güvenli, kaliteli ve çevreci deniz yolu ulaşım hizmeti sunuyoruz. Denizlerimiz artık daha güvenli, denizlerimizi yedi gün yirmi dört saat izliyoruz. Deniz kirliliğine hızlı ve etkin müdahale amacıyla tüm kıyılarımıza hâkim olacak ulusal ve bölgesel acil müdahale merkezlerini kurduk. Güçlü gemi ve yat inşaat sanayimiz, yerli ve yabancı herkes tarafından tercih edilir hâle geldi.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bakanlık olarak vatandaşlarımızı daha iyi ulaşım altyapılarıyla buluşturmanın yanı sıra, çağımızda âdeta temel ihtiyaçlar arasına girmiş olan haberleşme imkânlarını da geliştirdik. Son on altı yılda en yeni teknoloji standartlarının sadece kentlere değil, kırsal kesime de ulaştırılması için gerekli destekleme mekanizmalarını içeren projeleri hayata geçirdik. Tüketicilerin elektronik haberleşme hizmetlerini kaliteli ve uygun koşullarda almaları için düzenlemeler yapıyoruz. Bu sayede toplumun bilgiye erişim imkânlarını arttırdık. Dijitalleşen Türkiye yolunda kamu hizmetlerini e-devlet kapısına taşıyarak vatandaşlarımızın başvuru kuyruklarında beklemesinin önüne geçtik. Yerli ve milli imkânlarla geliştirdiğimiz siber güvenlik altyapıları sayesinde tüm bu elektronik işlemlerin güvenli bir ortamda gerçekleştirilmesini, vatandaşlarımızın dijital hizmetleri daha etkin ve verimli kullanmasını sağladık. PTT hizmetlerini vatandaşlarımıza ekonomik, hızlı, güvenli ve kaliteli bir şekilde sunarken ülkemizin küresel vizyonuna uygun posta, banka, e-ticaret ve lojistik faaliyet alanlarını geliştirdik.

Uydu haberleşmesi ve yayıncılık alanlarında da çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Uydu kapsama alanlarını genişletiyoruz. Geçmişte erişilmesi için dış kaynakların kullanılması gereken yurt içi ve yurt dışı birçok bölgeye kendi uydularımızla doğrudan erişim imkânı sağladık.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri; gerçekleştirdiğimiz tüm bu çalışmalarla ülkemizin her noktasını daha kısa sürede, daha ekonomik olarak ulaşılabilir ve erişilebilir hâle getirdik. Böylece her bölgede sosyal ve ekonomik kalkınmanın dengeli bir biçimde dağılımına katkı sağladık. Bakanlık olarak verdiğimiz hizmetlerle vatandaşlarımızın hayatının her anında yer aldığımız gerçeğinden hareketle, sürekli gelişen, erişen, büyüyen Türkiye gerçeğiyle küreselleşme sürecindeki acımasız rekabet karşısında hızlı ve doğru kararlar aldık. Sizlerden ve milletimizden aldığımız büyük destekle birçok başarıya imza attık ve atmaya da devam edeceğiz.

Şimdi müsaadenizle bakanlık proje ve faaliyetleriyle ilgili sunumuma başlıyorum.

Bakanlığımız merkez teşkilatı 10'u genel olmak üzere toplam 21 birimle hizmet sunmaktadır. Taşra teşkilatında ise 13 bölge müdürlüğü, 71 liman başkanlığı ve 3 başmühendislik bulunmaktadır. Bunun dışında, bağlı, ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşlarımızla birlikte teşkilatımızda toplam 1 üst kurul ve 21 genel müdürlük yer almaktadır.

Bakanlığımızın yaptığı düzenlemeler ve yatırımlar sayesinde yeni iş alanları oluşmaktadır. Bu da bakanlığımız bünyesinde ve sektörde çalışan sayısının artmasını sağlamıştır. Yatırımlarımızla doğrudan ve dolaylı olarak istihdama önemli katkı sağlıyoruz. Bu çerçevede, 2 bin şantiyede müteahhitlerimiz tarafından 141 bin insanımız istihdam edilmektedir. Toplam istihdam ettiğimiz kişi sayısı ise 281 bine ulaşmıştır.

Ülkemizin konumu bize göreceli olarak üstünlük sağlamaktadır. Uçuş süresi bakımından yakınımızda bulunan 1 milyar 560 milyon insanın yaşadığı, 37 trilyon 400 milyar dolar gayrisafi milli hasılaya sahip, 7,5 trilyon dolar ticaret hacminin bulunduğu bir coğrafyaya ulaşabiliyoruz.

Birleşmiş Milletlerin Benim Dünyam Daha İyi Bir Dünya İçin Birleşmiş Milletler Küresel Araştırma Raporu'na göre insanların dünya çapında 16 beklentisinden birisinin daha iyi ulaşım ve yollar, birinin de telefon ve internet erişimi olduğu belirtilmektedir. 7 milyon kişinin anket sonuçlarına göre hazırlanmış bir rapordan bahsediyorum. Ülkemiz insanların da benzer bir talepte bulunduğu farkında olarak on altı yıldır ulaşım yatırımlarımızı planlıyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; ulaştırma ve haberleşme alanında geçen on altı yılda hangi zorlukların aşıldığını anlamadan, ne yapılan işleri ne de bu saydığımız temel politikaları anlatmak mümkün değil.

Bayrağı devraldığımız gün üst üste konulan hizmet taşlarını taçlandırmak için yola çıktık. AK PARTİ iktidara geldiğinde maalesef ulaştırma alanında temel bir plan yoktu. Önce sektörün durumunu ve ihtiyaçlarını ortaya koyan ulaştırma ana plan stratejisi hazırlandı, sonrasında yapılan şûralarla 2023 hedefleri ve 2035 vizyonu ortaya kondu. 2017 sonunda ise ulaşım sistemini bir bütün olarak değerlendirip yirmi yıllık dönemde belirlenen hedeflere ulaşmak için bir dizi altyapı ve kapsamlı mevzuat ve tedbirleri içeren ulusal ulaştırma ana planını hazırladık.

Ulaşım ve iletişim alanında çok büyük ve önemli projeleri 2003 yılından bu yana 515 milyar 500 milyon Türk lirası yatırım yaparak hayata geçirdik. Bu harcamalarda yüzde 62'lik payla kara yolları birinci sırada.

Yatırımlar gerçekleştirilirken sadece kamu kaynaklarını kullanmıyoruz. Yatırımların daha hızlı tamamlanarak vatandaşlarımızın hizmetine sunulabilmesi son derece önemli; bunu göz önünde bulundurarak özel sektörün dinamizmiyle hareket geçirdik. Bu şekilde yaklaşık 131 milyar Türk lirası kamu-özel iş birliği projesini başlattık. Söz konusu yatırımların yüzde 73'ü tamamlandı, yapımı devam eden kamu-özel iş birliği projeleriyle birlikte 36 milyar TL daha yatırım ülkemize kazandırılacak.

Bakanlığımızın yatırım proje stokuna ilişkin detaylar da bu tabloda görülmekte. Yatırım portföyümüzde 516 ana proje olmak üzere toplam 3.047 proje var. Proje stokumuzun toplam büyüklüğü yaklaşık 390 milyar Türk lirası. Bunun 179 milyarını gerçekleştirdik.

Bütçe büyüklüklerimize gelince. Görmüş olduğunuz tablo 2018 ve 2019 yılı bütçe ödeneklerine ilişkin. Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri Kurumu 2019 yılı toplam bütçe ödeneği 30 milyar 455 milyon 432 bin Türk lirası olarak öngörülmüştür. Geçen seneye oranla yaklaşık yüzde 7'lik bir artış olduğunu görüyoruz.

Bugün huzurunuzda bütçesi görülecek olan kuruluşlarımız yanında bakanlığımız ile bağlı, ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşlarının toplam bütçelerinde 2019 yılında yüzde 5,6 artış söz konusudur.

Bakanlığımız 2019 bütçesi 2018 yılına göre yüzde 26 artmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde geçen yılın başlangıç bütçesine göre düşme görülmektedir. Bu konudaki yüksek maliyetli yatırımları kamu-özel iş birliğiyle yapmayı planlıyoruz.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesi de 2018 yılına göre yüzde 20'lik artış göstermiştir.

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinde yüzde 51'lik bir artış sağlanmıştır.

Kara yolu sektöründeki çalışmalarımızdan bahsetmek istiyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Gebze-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, 1915 Çanakkale Köprüsü, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu gibi devasa projeleri hızla tamamlıyoruz. Sınır kapıları, limanlar, demir yolları ve hava limanlarıyla bağlantıları sağlayacak doğu-batı ve kuzey-güney koridorlarının tamamına yakınının yapımını gerçekleştirdik.

Yollarımızı daha güvenli ve konforlu hâle getirmek için bir taraftan bitümlü sıcak kaplama yapımına devam ederken bir taraftan da teknolojiyi sürücülerimizin hizmetine sunuyoruz. Ülkemizin zor coğrafi koşulları olan bölgelerinde yol konforu ve güvenliğini, yüksek standartlı yollarla bütünleşen tüneller, köprüler ve viyadüklerle sağlıyoruz. Yaptığımız bu çalışmalarla kara yollarımızda sürekli akım şartlarını da genel anlamda sağladık.

Tehlikeli madde taşımacılığının emniyetli ve güvenli bir şekilde yapılması için gerekli yasal altyapıyı oluşturduk, uygulamaya 2015 yılından itibaren başladık.

Bölünmüş yol yapımıyla trafik güvenliğini artırarak kazaları azaltmayı ve kazalardaki ölüm oranını düşürmeyi, mevcut kapasite yetersizliklerini iyileştirmek suretiyle taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlayarak ekonomiye katkıda bulunmayı, yolların fiziki ve geometrik standartlarını yükselterek seyahat konforunu artırmayı ve seyahat süresini kısaltmayı amaçladık. Bu hedef doğrultusunda 2003 yılında 6.101 kilometre bölünmüş yolumuz vardı, buna 20.371 kilometre ilave ederek toplam 26.472 kilometreye çıkardık. Bölünmüş yol hamlesinden önce yollarda ortalama hız 40 kilometre/saat idi şimdi 80 kilometre/saate çıktı.

2003 yılından günümüze kadar kara yolları üzerinde yapılan yük ve taşımacılıktaki gelişim ülke ekonomisiyle benzer eğilim göstermektedir. Ülkemizde hızlı kentleşme sürecinde taşıt sahipliğinin hızlı bir artış sürecine girmesi ve dolayısıyla hareketliliğin çoğalması kara yollarındaki taşıt kullanımını da artırmıştır. 2003-2017 yılları arasında taşıt kilometre değeri toplam yüzde 146, ton kilometre değeri yüzde 73, yolcu kilometre değeri ise yüzde 92 oranında artış göstermiştir. Ekonomideki gelişmeye bağlı olarak kara yoluyla yapılan yolcu ve yük taşımacılığı önümüzdeki yıllarda da artmaya devam edecektir.

Mevcut durum itibarıyla bölünmüş yollarda seyahat eden vatandaşlarımızın yıllık 296 milyon saat zaman ile yaklaşık 1 milyar 797 milyon litre akaryakıt tasarrufu olmuştur. Seyahat süresindeki kısaltmalarda yaklaşık 11 milyar Türk lirası iş gücü tasarrufu, akaryakıttan yaklaşık 6,6 milyar TL yakıt tasarrufu olmak üzere toplam yıllık 17 milyar 600 milyon Türk lirası ekonomik fayda sağlanmıştır. Bunların yanı sıra, emisyon salımında da 3,3 milyon ton azalma sağlanmıştır.

Ülkemizin doğu ile batı arasında doğal bir köprü olmasının sonucu ulaşım talebi ve kara yolu altyapısı ağırlıklı olarak doğu-batı yönünde gelişmektedir. Bu sebeple, doğu-batı aksında trafik yoğunluğu artan 5 aksın standartlarını yükseltmeye yönelik çalışmalarımızı sürdürüyoruz. 8.524 kilometre uzunluğundaki doğu-batı kara yolu koridorlarının 7.651 kilometresini tamamlayarak trafiğe açtık. 319 kilometresinde ihaleli olarak çalışmalarımız devam ediyor. Kalan 554 kilometre yolun ise ihale edilmesiyle ilgili hazırlıkları sürdürüyoruz.

Kara yollarında 2003 öncesi özellikle kuzey-güney koridorlarımızda arazi şartlarından kaynaklanan birçok sorun vardı ancak dağlar ve vadiler bizi engelleyemedi. Ülkemizin her noktasına ulaştık, tespit edilen 18 akstan oluşan 12.146 kilometre uzunluğundaki kuzey-güney koridorlarının 10.368 kilometresini tamamladık. Aynı zamanda, kuzey-güney istikametindeki 18 koridorla, tüm kuzey Anadolu şehirlerini ve Karadeniz limanlarını, endüstri merkezleri, güney limanlarımızla ve gümrük kapılarımızla birleştirdik. Bir taraftan otoyol hamlemize devam ediyoruz, 1.714 kilometre olan otoyollarımızın uzunluğu 2.753 kilometreye ulaştı. 873 kilometre otoyolda çalışmalarımız devam ediyor, 246 kilometre otoyol ise ihale aşamasında.

Marmara Bölgesini otoyol ağıyla kuşatarak Marmara otoyol ringini oluşturuyoruz. Böylelikle İstanbul'un girişi ve çıkışlarını rahatlatacak ve Avrupa'yla Asya'yı, İstanbul Boğazı geçişleri dışında, 1915 Çanakkale Köprüsü'yle bağlayarak yeni ve önemli bir alternatif ulaşım ağını kurmuş olacağız. Üzerinde Osman Gazi Köprüsü'nün de yer aldığı Gebze-Orhangazi- İzmir Otoyolu Projesi 426 kilometre uzunluğunda. Projenin 114 kilometresini hizmete açtık, yıl sonuna kadar da 85 kilometresini hizmete açacağız, kalan kısımları ise 2019 yılı içerisinde işletmeye açmayı planlıyoruz.

Marmara Bölgesinde oluşturulan otoyol ringinin önemli bir parçası olan 398 kilometre uzunluğundaki Kuzey Marmara Otoyolu'nda çalışmalar hızla devam ediyor. Projenin bugüne kadar 148 kilometresi trafiğe açıldı. 2018 yılında 85 kilometrelik kısmı trafiğe açacağız, kalan kısımları ise 2019 yılında bitirmeyi hedefliyoruz.

İstanbul'u, Çanakkale'ye ve sonrasında Kuzey Ege'ye bağlayacak otoyolun Malkara-Çanakkale kesimi, bağlantı yolları dâhil, 101 kilometredir. 1915 Çanakkale Köprüsü cumhuriyetimizin 100'üncü kuruluş yılı olan 2023 yılını simgeleyecek şekilde 2023 metre orta açıklığa sahip. Dünyanın en büyük orta açıklığa sahip asma köprüsü olacaktır. Bu projeyi de 18 Mart 2022 tarihinde hizmete açmayı hedefliyoruz.

Menemen-Aliğa-Çandarlı arası 82 kilometre uzunluğunda olup 2017 yılında yapım çalışmalarına başladık, 2019 yılında bitirmeyi hedefliyoruz.

Aydın-Ankara-Niğde Otoyolu. Bu proje Avrupa'dan gelip Orta Anadolu'dan ülkemizin güney sınırlarına ulaşan TEM otoyolunun eksik kalan kısmını tamamlayacak olan Ankara-Niğde Otoyolu, toplam 330 kilometre uzunluğundadır. Bu projeyi de 2020 yılında hizmete açmayı planlıyoruz.

Yap-işlet-devret kapsamında ihale aşamasındaki projelerimizden Aydın-Denizli Otoyolu 140 kilometre ana gövde, 14 kilometre bağlantı yolu olmak üzere, 154 kilometre uzunluğundadır. İstekli firmaların talebi doğrultusunda ihalenin 27 Kasım 2018 tarihinde yapılması planlanıyor.

Yine, Mersin Çemseli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu toplam 92 kilometre uzunluğunda; projenin hayata geçmesiyle Mersin ile Taşucu arasındaki bütün turistik yerlere ulaşım daha konforlu ve güvenli bir şekilde sağlanacaktır. Bu projenin de 18 Aralık 2018 tarihinde ihalesini yapmayı hedefliyoruz.

Avrasya Tüneli ile İstanbul Boğazı'nı deniz altından ikinci defa geçtik. Şimdi, dünyada ilk kez 3 katlı tünelde kara yolu ve metro bir arada inşa edilecek. Kara yolu bağlantısı Avrupa yakası TEM Hasdal Kavşağı-Anadolu yakası TEM Çamlık Kavşağı arasında 16 kilometre uzunluğunda, 2x2 şeritli olacaktır. Metro bağlantısı ise Avrupa yakası Bakırköy-İncirli-Kadıköy-Söğütlüçeşme arasında 30 kilometre uzunluğunda ve 15 istasyonla hizmet verecek.

İstanbullular bu güzergâhı kullanarak kıtalar arası erişimde yeni bir imkâna kavuşmanın yanı sıra, mevcut kara yolu ve raylı sistemler de birbirine entegre olacaktır. Bu projeye 11 ayrı metro hattının entegre olmasıyla projeden günde 6,5 milyon İstanbullu faydalanacaktır.

Bitümlü sıcak karışım yapım çalışmalarında 2003-2017 yılları arasında yıllık ortalama 1.597 kilometre BSK kaplama yapılarak toplam bitümlü sıcak karışım kaplama uzunluğu 25 bin kilometreye ulaştı. 2018 yılında 1.190 kilometre BSK kaplama yaptık ve 196 kilometre de BSK onarım çalışması gerçekleştirdik.

Zor coğrafyaları tünel ve viyadüklerle aşıyoruz. Tünel yapım çalışmaları kapsamında, 2003-2018 yılları arasında, 413 kilometre uzunluğunda 275 adet kara yolu tüneli yaptık. 2003 öncesi 50 kilometre olan toplam kara yolu uzunluğu, yaptığımız 413 kilometreyle 463 kilometreye ulaştı. 2018 yılındaysa 30 kilometre 300 metre uzunluğunda tüneli hizmete aldık.

Yapılan bu tünellerle yolun geometrik standartları iyileştirilerek seyahat mesafesi ve süresi kısaldı. Her türlü hava şartları altında emniyetli ulaşım temin edildi, kar ve buz mücadelesi ortadan kalktı, taşıt işletme giderlerinden tasarruf edildi, kamulaştırma maliyetleri azaldı, bu sayede çevre hassasiyeti de önemli ölçüde dikkate alındı.

Bu tüneller arasında Ovit Tüneli'nin de ayrı bir önemi var. 14,3 kilometre çift tünel ile 3 kilometre bağlantı yolu olmak üzere 17,3 kilometre Ovit Tüneli'ni 13 Haziran 2018 tarihinde hizmete açtık.

Karayolları Genel Müdürlüğü kendisine verilen görev kapsamında 2003-2018 yılları arasında 1.276 tarihî köprü'nün tescilini yaparak envanterine kaydetmiştir. Bu dönemde 684 adet tarihî köprü projesi hazırlanmış, 259 adet tarihî köprü restorasyon çalışması yapılmıştır. 2018 yılında 123 adet tarihî köprüde çalışmalar devam etmektedir, 28 tarihî köprü'nünse restorasyon çalışmaları tamamlanmıştır. 2003 öncesi 311 kilometre olan köprü ve viyadük uzunluğunu 262 kilometre artışla 574 kilometreye

çıkardık. 2018 yılında 38 kilometre uzunluğunda 300 adet köprü ve viyadük yapacağız. Eylül ayı itibarıyla 17 kilometre uzunluğunda 122 adet köprünün yapımını tamamladık. Bu yıl sonuna kadar da 38 kilometre uzunluğundaki toplam 300 köprü, viyadük ve kavşağı tamamlamış olacağız.

Trafik güvenliği çalışmaları kapsamında, bölünmüş yollar toplam yol ağımızın yüzde 39'unu oluşturmaya karşın, bütün yol ağımızda hareket eden trafiğin yaklaşık yüzde 81'ine hizmet vermektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü sonundaki yol ağında, 2003-2017 yılları arasında trafik hareketliliğindeki yüzde 92'lik artış dikkate alındığında, trafik kazalarında hayatını kaybeden kişi sayısında yüzde 68'lik bir azalma olduğu görülmektedir. 67.944 kilometrelik yol ağını kapsayacak Görüntü Tabanlı Bilgi Yönetim Sistemi Projemiz, bu ölçekte stereo görüntüleme ve mobil lidar alanında Avrupa'nın en büyük projesidir. Çalışmamız Amerika, Avrupa ve ülkemiz örnekleriyle karşılaştırıldığında son kullanılan teknolojileri barındıran ve ülkemizde yapılacak bundan sonraki çalışmalara referans ve örnek olacaktır.

Yolun planlanan ömrü süresince ekonomik olarak hizmet verebilmesi için, araçların yola verdiği zararların en aza indirilmesi için trafik güvenliğinin sağlanmasına hizmet etmek üzere, yol kenarı denetim istasyonları kurduk. 2017 yılında 21 milyon 700 bin, 1 Ocak-1 Eylül 2018 tarihleri arasında ise 26 milyon 570 bin adet araç kontrol edildi.

Kara yolu taşımacılığında denetimlerin teknolojik gelişmelerden faydalanılarak etkinleştirilmesi projesini geliştirdik ve pilot uygulamalara başladık. Tarifeli sefer yapan ticari araçlarda yolcuların seyahat bilgileri anlık olarak izlenecek ve denetimler elektronik ortamda yapılacaktır. Ulaşım planlaması için gerçek zamanlı bilgilerden yararlanılacak, kayıt dışı taşımacılığın önüne geçilmiş olacaktır.

Araç muayene istasyonlarımızla teknik muayene işinin yeterli fiziki altyapı ve yetkin teknik personel eliyle gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Trafik ve çevre güvenliğine katkı sağlanmıştır. Araçların yakıt ve işletme giderlerinden de tasarruf edilmektedir. İstasyonlarda 3.347 kişisi araç muayene teknisyeni olmak üzere 4.204 kişilik istihdam sağlanmıştır. 2018 yılında 10 milyon aracın muayenesini gerçekleştirmiştir.

Tehlikeli madde taşımacılığı alanında son dönemde önemli gelişmeler gerçekleştirdik. Bu alandaki uluslararası sözleşmelere taraf olma sürecimizi tamamladık. Yurt içi tehlikeli madde taşımacılığının uluslararası normlara uygun şekilde yapılması için gerekli yasal altyapıyı oluşturduk. Üretici firmalarımız onay ve sertifikalandırma işlemlerini yurt dışındaki onay kuruluşlarına yaptırmaktan kurtuldu. Bu konuda Türk Standartları Enstitüsü ile Türk Loydu yetkilendirildi.

Sayın Başkan, değerli üyeler; tüm ulaşım modlarında dengeli bir dağılımı sağlamak için demir yollarımıza da büyük önem veriyoruz. Bu kapsamda, ülkemizi 2009 yılından itibaren yüksek hızlı tren işletmeciliğiyle tanıştırdık. İlk hattımız olan Ankara-Eskişehir kesiminde yolcu taşımacılığı yüzde 8 olan demir yolu taşıma payını yüzde 72'ye yükselttik. Yeni demir yolu hatlarının yapımının yanı sıra mevcut konvansiyonel hatlarımızı da yeniliyoruz. Yüz yıllık el değmemiş, seyir hızları 30 kilometreye kadar düşmüş demir yolu hatlarımızın yüzde 95'ini yeniledik. Demir yolu hatlarımızın işletme verimliliği ile kapasitesini artırmak ve daha çevreci hâle getirmek için elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına hız verdik. Mevcut 2.505 kilometre olan sinyalli hat uzunluğunu 5.534 kilometreye, 2.082 kilometre olan elektrikli hat uzunluğunu 5.056 kilometreye çıkardık. Konvansiyonel hatlarımızda uygulanmak üzere yerli ve millî sinyalizasyon projesini geliştirerek uygulamaya geçtik. Demir yollarında ilk defa tasarımları millî olan çeken ve çekilen araçları üretmeye başladık. Yerlilik oranımızı lokomotiflerde yüzde 51'in üzerine, vagonlarda ise yüzde 90'ın üzerine çıkardık. Doğudan batıya, kuzeyden güneye ulaşım koridorlarının merkezinde olan ülkemizi bölgesinin lojistik üssü hâline getirmek ve sanayicilerimizin yükünü demir yoluyla taşıyarak rekabet gücünü artırmak için lojistik merkez yapımlarına ağırlık verdik. Demir yollarımızın yük ve yolcu taşımacılığını özel sektör ve

uluslararası demir yolu operatörlerinin kullanımına açmak için Serbestleştirme Kanunu çıkardık. 2003 yılında 10.959 kilometre olan toplam demir yolu ağıımız 12.710 kilometreye ulaştı. Yüksek hızlı tren hattımız yokken 1.213 kilometre yüksek hızlı tren hattı inşa ettik. 10.959 kilometre olan konvansiyonel hat uzunluğunu da 11.497 kilometreye çıkardık.

Ülkemizde toplam 12.710 kilometre demir yolu ağı bulunmaktadır. Mevcut demir yollarımızın gelişiminin önemli bir kısmını yüksek hızlı tren hatları oluşturmaktadır. Yüksek hızlı tren hatlarımızın toplam uzunluğu 1.213 kilometredir. Bu hatlarda Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-İstanbul hatları işletmeciliğini yürütüyoruz. Yüksek hızlı trenle 2009 yılında vatandaşlarımıza sunmaya başladığımız konforlu, hızlı ve modern tren yolculuğunu 4 destinasyonda 7 ille ülke nüfusunun yüzde 40'ına ulaştırdık. Her gün 25 bin insanımızın seyahat ettiği yüksek hızlı trenle yapılan toplam yolculuk sayısı 44 milyona ulaştı. Demir yolu ağıımızın geliştirilmesine büyük önem verdik. 1.889 kilometre yüksek hızlı tren, 1.480 kilometre hızlı tren ve 653 kilometre konvansiyonel olmak üzere toplam 4.022 kilometre yeni demir yolu yapım çalışmalarımız devam ediyor. 540 kilometrelik yüksek hızlı tren ve hızlı tren ve konvansiyonel hattımızın yapımı ise ihale aşamasında. 2023 yılı hedefleri kapsamında 1.252 kilometrelik hattın proje çalışmalarını tamamladık, 7.667 kilometrede proje hazırlama çalışmalarımız devam ediyor.

Doğu-batı koridorunun önemli halkalarından birisi olan Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattımızın altyapı çalışmalarında yüzde 90 ilerleme sağladık, üstyapıda ise 93 kilometre ray serimini tamamladık. 2019 yılı içerisinde test sürüşlerine başlayıp inşallah hizmete açmayı planlıyoruz. Ankara-Sivas arasındaki mevcut demir yolu seyahat süresi on iki saatten iki saate düşecek. Ankara merkezli yüksek hızlı demir yolu ağıımızın önemli bir parçası olan Ankara-Afyonkarahisar-Uşak-Manisa-İzmir yüksek hızlı demir yolu hattında yapım çalışmalarımız tüm güzergâhta devam ediyor. İlk etapta hizmete açmayı planladığımız Ankara-Uşak kesiminde altyapı çalışmalarında yüzde 43 fiziki ilerleme sağladık. Üstyapı ve elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon yapım sözleşmesi yapıldı, ray serimi için mobilizasyon devam etmektedir. 2019 yılı başında ray serimine başlamayı planlıyoruz.

Yüksek hızlı ve konvansiyonel hatlarımızla bağlantılı 1.480 kilometre hızlı tren hattının yapımına devam ediyoruz. Ayrıca 8.019 kilometrelik hızlı tren hattının yapımı için proje çalışmaları sürdürülüyor. Kars-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projemizde ülkemizi Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ve Çin'den Avrupa'ya ulaştıran bu hatla tarihi İpek Yolu'nu demir ipek yoluna dönüştürüyoruz. 30 Ekim 2017 tarihinde işletmeye açılan bu koridor da hâlen yük taşımacılığımıza, ihracatçımıza ve sanayicimize hizmet etmeye devam etmektedir. Bir bölümü Avrupa Birliği hibe kredisıyla finanse edilen Samsun-Kalın Projesi'nde altyapı yapım çalışmaları tamamlandı, üstyapı ve sinyalizasyon yapım çalışmaları devam ediyor. İnşaat işlerinde yüzde 96, sinyalizasyonda yüzde 83 ilerleme sağladık. 2019 yılı başında bu hattı işletmeye açacağız, yıl ortalarında ise sinyalli olarak işletmeciliğe geçeceğiz.

2018 yılında, şu ana kadar 414 kilometre yolun yenilemesini tamamladık, yıl sonuna kadar 480 kilometreye ulaşmayı hedefliyoruz. Toplam 11.497 kilometrelik konvansiyonel hattımızın yüzde 95'inin yenileme ve komple bakımını yaptık. Konvansiyonel hatlarımızı daha verimli hâle getirmek için hatlarımızı hem sinyalli hem de elektrikli hâle getiriyoruz. Böylece hem verimliliği artırıyor hem de karbondioksit salınımını azaltacak, çevreye daha duyarlı bir işletmeciliğe geçiyoruz. Yük taşımacılığının artırılması amacıyla fabrika, liman, organize sanayi bölgeleri gibi yük potansiyeli yüksek olan merkezlere demir yolu bağlantısı sağlayan iltisak hattı yapımlarını da önemsiyoruz. Bu yıl yapımını tamamladığımız 25 kilometre iltisak hattına ilave olarak yıl sonuna kadar 6 kilometre uzunluğundaki hattın yapımını tamamlamayı hedeflemekteyiz.

IPA fonlarını maksimum seviyede kullanan bir bakanlıgız. Bu fonları özellikle demir yolu projelerinde kullanıyoruz. Toplam 574,3 milyon euro IPA 1 dönem hibe miktarının 570,1 milyon euroluk kısmı sözleşmeye bağlanmış ve 497,1 milyonu kullanılmıştır. IPA 2 dönemi için ulaştırma sektörüne sağlanan fon 372 milyon eurodur. 2014-2017 yılları için tahsis edilen fonun yaklaşık 275 milyon eurosu Halkalı-Kapıkule Projesi için kullanılacak olup geriye kalan fon ise Çerkezköy Lojistik Merkezi ve Teknik Destek Projesi için kullanılacaktır. 2018-2020 yılları için 46,8 milyon euro fon tahsis edilmiş olup söz konusu fon tutarı programın öncelikleri doğrultusunda beş farklı eylem alanındaki projelerde kullanılacaktır.

Mimarisi ve sosyal donatılarıyla başkent Ankara'ya yeni bir kimlik ve prestij kazandıran yüksek hızlı tren garı, ülkemizin ilk yap-işlet-devret modeliyle inşa edilerek 29 Ekim 2016'da hizmete girdi. Başkentray, Ankaray ve Keçiören metrolarına bağlantılı ve günlük 50 bin yolcuya hizmet verebilecek şekilde inşa edilen Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nda bugüne kadar 10 milyon yüksek hızlı tren yolcusuna hizmet verildi. Yüksek Hızlı Tren Garı, engelli erişimine de uygun olarak tasarlandı.

Konya'nın daha merkezî noktasına ve şehir içi raylı sistemlerle entegre olacak şekilde Konya'da yeni yüksek hızlı tren garını inşa ediyoruz. Bu yıl içerisinde bu garı hizmete açmayı planlıyoruz.

Yine, Etimesgut Yüksek Hızlı Tren Garı kompleksi, yüksek hızlı tren setlerinin ağır bakım ve servis bakım hizmetlerini vermek üzere inşa edildi. Kompleks içerisinde çevreye duyarlı, Avrupa'nın en modern bakım merkezini inşa ettik ve hizmete aldık.

Demir yolu çeken ve çekilen araçlarımızı, Demiryollarımıza bağlı 3 ortaklığında yerli ve millî olarak üretiyoruz. Yük taşımacılığında muhtelif tiplerde millî ve yerli yük vagonları ile elektrik motorunu, dizel ana hat lokomotiflerini, elektrikli ve dizel tren setlerini millî ve yerli olarak üretmeye devam ediyoruz. Ayrıca, Adapazarı'nda hızlı tren ve şehir içi raylı sistem araçları için alüminyum gövde üretim fabrikasını kurduk, bu yıl hizmete alıyoruz. Millî yüksek hızlı tren ve hızlı tren setlerimizin yerli ve millî olarak üretilmesi için çalışmalarımız devam ediyor. Dizel ve akülü olarak çalışabilen hibrit lokomotif üretebilen dünyanın 4'üncü ülkesiyiz. Üretilen prototipi 2018 Berlin Innotrans Fuarı'nda tanıttık.

Türkiye-İran arasındaki yük ve yolcu koridorunun kesintisiz olarak sağlanması için Van Gölü üzerindeki demir yolu feribot işletmeciliği için yeni 2 adet feribotu hizmete aldık. Tatvan'da üretilen feribotlar ile Tülsomş'ıta yerli olarak üretilen 4 adet dizel marin motor kullanıldı. Daha önce 9-10 vagon kapasiteli 4 feribotla günde 1.500 ton yük taşınırken her biri 50 vagon kapasiteli 2 adet feribotla günde 10.500 ton yük taşınmaktadır. Böylece taşıma kapasitesini 7 kat artırdık.

Türkiye, coğrafi konumuyla Asya'dan Avrupa'ya ve Rusya'dan Afrika'ya bölgesel yük taşımacılığında 2 trilyon dolar üzerinde bir ticaret hacmine sahip. Bu hacimden daha fazla yararlanmak için planladığımız 21 lojistik merkezden 9'u işletmeye alındı, 1'inin geçici kabulü yapıldı, 4'ünün yapımı devam ediyor, 3'ü ihale aşamasında, 4'ünün de proje ve kamulaştırma çalışmaları sürmektedir.

Bakanlığımız tarafından üstlenilen kent içi raylı sistemlerin uzunluğu 735 kilometre. Bunun 251 kilometresinde hizmet veriliyor, 223 kilometresinde yapım çalışmaları sürüyor, kalan kesimde de proje çalışmaları devam ediyor.

Marmaray Projemiz. Asya ve Avrupa yakalarını birleştiren Marmaray'la, günlük 185 bin yolcu taşıyarak İstanbulluya hizmet etmeye devam ediyoruz. Açılışından bugüne kadar bu sistemi tercih eden yolcu sayısı 295 milyona ulaştı. Ayrılıkçeşmesi-Kazlıçeşme arasında yer alan 13,6 kilometre

uzunluğunda ve 5 istasyondan oluşan Marmaray, 29 Ekim 2013 tarihinde işletmeye açılmıştır. Gebze-Pendik arası 20 kilometre, Pendik-Ayrılıkçeşmesi arası 24 kilometre, Kazlıçeşme-Halkalı arası 19 kilometrede çalışmalar devam ediyor. 2019 yılı başında bu kesimleri de işletmeye açmayı hedefliyoruz.

Sabiha Gökçen Kaynarca Metrosunda tüm şaft ve yaklaşım tünelleri tamamlanmıştır. Projede yüzde 75 gerçekleştirme sağlanmış olup 2019 yılı sonunda tamamlamayı hedefliyoruz.

İstanbul-Bakırköy (İDO)-Bahçelievler-Kirazlı metro inşaatında tünel delme makinaları Bakırköy İDO İstasyonu'ndan başladı, Özgürlük Meydanı'ndan geçerek İncirli İstasyonu'na ulaştı. Projede yüzde 37 gerçekleştirme sağlandı, 2020 yılında hizmete açmayı planlıyoruz.

İstanbul Havalimanı raylı sistem bağlantıları kapsamında yapım çalışmalarına başlanan Gayrettepe-İstanbul Havalimanı kesimi 37,5 kilometre 9 istasyondan ibaret olup yüzde 23 fiziki gerçekleştirme sağlandı. Bu projeyi 2019 sonunda tamamlamayı hedefliyoruz. İstanbul Havalimanı-Halkalı kesimi 27 kilometre, 6 istasyondan ibaret olup bu kesimi de 2020 yılı içerisinde tamamlamayı hedeflemekteyiz.

12 Nisan 2018 tarihinde işletmeye açılan Başkentray'da günlük 115 sefer ve ortalama 45 bin yolculuk yapılmaktadır. Ankara'nın 23 kilometre olan raylı sistem hattını, yaptığımız projelerle 64 kilometreye ulaştırdık. Hâlen inşaatı devam etmekte olan 3,3 kilometrelik Atatürk Kültür Merkezi-Gar-Kızılay hattında gerçekleştirme yüzde 20 olup 2019 yılı sonu itibarıyla tamamlamayı hedefliyoruz.

Yine, Devlet Demiryollarımız ile İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortaklaşa kurduğu bir şirketle EGERAY Projesi 2011 yılında hayata geçirildi. 136 kilometrelik hat kesiminde günlük 267 tren çalışmakta olup 2010 yılından bugüne kadar 591 milyon yolcu seyahat etti. Günlük ortalama 240 bin yolcu seyahat etmektedir. İZBAN hattının kuzeyde Aliğa'dan Bergama'ya kadar uzatılmasıyla toplam banliyö hattı 185 kilometreye ulaşacaktır.

Yine, Gaziantep Büyükşehir Belediyesiyle birlikte yaptığımız GAZİRAY 2020 yılında tamamlandığında günlük 358 bin kişiye ulaşım imkânı sağlayacaktır.

Demir yollarında serbestleşme hamlesi için gerekli temel mevzuatları tamamladık. Demir yollarımızın daha verimli kullanılmasının önündeki engeller kalktı, demir yollarımızı serbestleştirdik. 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'la demir yolu alt yapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırıldı. Yük ve yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Taşımacılık AŞ faaliyetine geçti. Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulmuş şirketler, Türkiye'deki demir yolu altyapısı üzerinde yük ve yolcu trenleri işletebilecek. Bu sayede 2017 yılı başından itibaren özel sektörün de tren işletmeciliği yapabilmesini sağlayan serbestleşme başlamış oldu.

Sayın Başkan, değerli üyeler; havacılıkta hizmet verilen yolcu sayısı bakımından Türkiye dünya ortalamasının 3 katına yakın büyüme performansı gösterdi. Birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede havacılık sektöründe kriz yaşanırken biz büyümeyi sürdürdük. Bu büyümenin getirdiği talepleri karşılaması için ihtiyaç duyulan altyapının geliştirilmesinde öz kaynaklar dışında kamu-özel iş birliği projelerine de ağırlık verdik. Artık bu yöntem dünyada "Türk modeli" olarak tanımlanmaktadır. Aktif havalimanı sayısını 26'dan 56'ya çıkardık ve terminallerimizi yeniledik. 2023 yılı vizyonu doğrultusunda havacılık sektöründeki faaliyetlerimizi uzay teknolojileri alanını da kapsayacak şekilde genişlettik.

Havacılık sektöründeki göstergelerde havalimanı sayısını yüzde 115, terminal kapasitesini yüzde 486, uçuş yollarını yüzde 59, uçak sayısını yüzde 219, koltuk kapasitesini yüzde 254, kargo kapasitesini yüzde 550, yurt dışı uçuş noktasını yüzde 427 artırdık. Yurt içinde 2003 yılında sadece Türk Hava Yollarıyla 2 merkezden 26 noktaya uçulabiliyordu, bugün 5 tarifeli hava yolu şirketiyle 7 merkezden

56 havalimanına uçmak mümkün. Dış hatlarda 2003 yılında 2 hava yolu şirketiyle yurt dışında 50 ülkede 60 noktaya uçulabiliyordu. Bugün, 120 ülkede 316 noktaya uçulabiliyor, yüzde 427'lik bir artış sağlandı. Bu uçuşların çoğunluğunu gerçekleştiren Türk Hava Yolları artık küresel ölçekte bir şirket, değerli bir marka. Dünyada havalimanlarının ağırladığı yolcu sayısı bakımından 2003 yılında ülkemiz 18'inci sıradayken 2017 yılında 10'uncu sıraya yükselmiştir. Avrupa sıralamasında ise İngiltere, İspanya ve Almanya'dan sonra 4'üncü sırada yer almaktadır.

Bugüne kadar 500'ü aşan müzakere gerçekleştirdik ve 2003 yılında 81 olan hava ulaştırma anlaşmamızın ülke sayısı bugün 170'e ulaştı. Havacılık hamlemizi, dünyanın en büyük havalimanı olan İstanbul Havalimanı'yla taçlandırdık. Dünyanın en önemli transfer noktası olan projenin Sayın Cumhurbaşkanımızın katılımıyla birinci etabının 29 Ekim 2018'de açılışını yaptık. Projenin devam eden birinci etabının açılışı yapılan birinci fazı, 2 adet paralel pist, paralel taksi yolları, apron, teknik blok ve kule, 90 milyon kapasiteli ana terminal binası ile diğer destek binalarından oluşmaktadır.

2016 Uluslararası Mimarlık Ödülü'ne layık görülen İstanbul Havalimanı Hava Trafik Kontrol Kulesi özgün tasarımlar arasında yerini aldı. İstanbul Havalimanı'nı dünyadaki diğer havalimanlarından katbekat büyük bir alana kuruyoruz. İstanbul Havalimanı'nı ülkemizdeki diğer havalimanlarından ayıran bazı özelliklere gelince; İstanbul Havalimanı bünyesinde yer alan 100 bin metrekare ticari alanlar, konferans salonları, günlük konaklama oteli, sağlık merkezleri, ibadet alanları, sergi salonları, çocuk oyun parkları gibi alanlarıyla aynı zamanda yaşam merkezi olarak tasarlandı. Havalimanı akıllı bir bina olarak projelendirilmiş olup yolcunun evinden uçağa binene kadar cep telefonlarına gönderilecek uygulamalarla yolculuklarını sorunsuz bir şekilde gerçekleştirecekler. Yolcu beraberli bagajlar için kayıp ve hasarları minimuma indirecek 45 kilometrelik bagaj konveyör bantları tesis edildi. Terminal, yolcu konfor ve akışını sağlayacak şekilde yönlendirme panoları ve yolcunun her türlü konforuna yönelik 665 adet yürüyen merdiven, yürüyen bant ve asansörlerle donatılmıştır. Engelli yolculara yönelik her türlü önlemler alınmıştır. Havalimanı apron, araç trafiği, yer altı tünelleriyle uçağa ulaşacak şekilde projelendirilmiştir. Havalimanı çevreci ve yeşil havalimanıdır. Havalimanının büyüklüğünü günümüzde daha iyi canlandırmak için bazı kıyaslamalar yapmakta fayda var.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, biraz hızlanırsak.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Peki Sayın Başkanım.

Toplam proje alanı San Marino ülkesinin yüz ölçümünden daha büyük. Birinci etap toplam inşaat alanı Monaco'nun toplam alanının yüzde 70'inden daha büyük. Terminal binasının çatısı 450 bin metrekare; Roma Colosseum alanının 23 katına eşittir. Ortalama günlük toprak hareketi bu projede 1 milyon 400 bin metreküp/gün olarak; bu da bir Mısır piramidinin hacmi kadar.

Yeni havalimanı projemiz kapsamında Ordu-Giresin Havalimanı'ndan sonra denize ikinci havalimanımızı Rize-Artvin Havalimanı'nı, Adana-Mersin illerimize ortak hizmet verecek Çukurova Havalimanı'nı, ulaşım ağının yaygınlaştırılması politikası çerçevesinde Yozgat Havalimanı'nı ve Bayburt-Gümüşhane Havalimanı'nı sektöre kazandırıyoruz. Yine ülkemizin önemli turizm merkezlerinden olan Çeşme Alaçatı'da genel havacılık amaçlı butik bir havalimanını yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirmek için yapım çalışmalarımızı başlattık. Yine kamu-özel iş birliği modeliyle Dalaman Havalimanı'mızda 5 milyon yolcu kapasiteli modern bir dış hatlar terminalini hizmete verdik. Tokat ilimize yeni bir havalimanı kazandırmak için başlattığımız alt ve üstyapı çalışmaları büyük bir hızla devam ediyor.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Niğde yine yok, her sene söz var yine yok. Başbakan söz verdi vallahi.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Başkan söz verdiler Aydın yine yok piyasada.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Havalimanları terminal yapımları kapsamında başlattığımız 2 milyon yolcu/yıl kapasiteli Muş-Kahramanmaraş terminalleri ile 1 milyon yolcu/yıl kapasiteli Balıkesir merkez sivil havalimanı inşaatı tamamlanmak üzere. 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Gaziantep terminal binasının da yapım çalışmalarını başlattık.

Sayın Başkan, değerli üyeler; üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde dış ticaret yüklerimizin yüzde 80’inden fazlası deniz yoluyla taşınıyor. Güçlü gemi inşaat sanayi altyapımızın dünyada daha çok tercih edilmesi için çalışmalarımıza devam ediyoruz. Dünyada 15’inci sırada yer alan deniz ticaret filomuzun ilk 10 içinde yer alması için çalışıyoruz. Gemi adamı sayısında dünyada ilk 3 ülke içerisindeyiz.

Büyük ölçekli liman projelerimiz devam ediyor. 2003 yılında ülkemizde 152 uluslararası liman faaliyet gösteriyordu bugün bunu 177’ye yükselttik. Türk sahipli filoyu 8 milyon 900 bin dwt’ten 28 milyon 600 bin dwt’e, gemi sayısını da 1.511’e yükselttik. 37 tersaneden 78 tersaneye ulaştık.

Denizlerimizde 2011 yılından bu yana verdiğimiz ÖTV’siz yakıt desteğini sürdürüyoruz. ÖTV’siz yakıt desteği sayesinde kabotaj taşınan yolcu sayısının 100 milyondan 137 milyona ulaştırdık. Kabotajdan taşınan araç sayısı ise 6 milyon 200 bin iken bugün 2017 yılında 12 milyon 600 bin oldu. Bu büyümeyi devam ettiriyoruz.

Yap-işlet-devret modeliyle ihalesi gerçekleştirilen Karasu Limanı’nı 16 Ocak 2017 tarihinde kısmi işletmeye açtık, artan ihtiyaç çerçevesinde liman kapasitesi de arttırılabilecek. Avrupa’nın 10 büyük limanı arasında yer alacak olan Çandarlı Limanı mendireği tamamlanmış olup yük limanı olarak faaliyet göstermesi amacıyla yap-işlet-devret modeliyle ihale çalışmalarını sürdürüyoruz. Karadeniz’in çıkış kapısı olacak 25 milyon ton/yıl nihai kapasiteli Filyos Limanı hem Marmara limanlarının ve boğazların yükünü hafifletecek hem de Orta Asya ve Karadeniz kaynaklı dış ticaretin demir yolu ağıımız üzerinden güneye ve Orta Doğu’ya ulaşmasını sağlayacak. Akdeniz çanağındaki yat turizminden yeterince yararlanmak için yat limanlarımızın da sayısını artırıyoruz.

Ülkemizin gerçekleştirmeyi planladığı Kanal İstanbul Projesi dünya tarafından yakın takip ediliyor. İstanbul Boğazı’ndan yıllık ortalama 43 bin gemi geçiyor. Geçmişte birçok kazanın yaşanmış olmasından dolayı İstanbul Boğazı’nın tarihsel dokusunun yanında seyir, can, mal ve çevre emniyeti için alternatif bir kanal projesinin hayata geçirilmesi zorunlu hâle geldi. Kanal İstanbul Projesi etüt proje çalışmaları tamamlanmak üzere. Projeyle ilgili imar planı çalışmaları son aşamaya geldi. Projenin yapım ve işletmesine yönelik finansal model çalışmaları ile yapım ihalesi şartnamelerinin hazırlanması çalışmalarına devam ediyoruz. Yap-işlet-devret yöntemiyle bu projeyi gerçekleştirmeyi planlıyoruz. İstanbul’un marka değerini yükseltecek olan Kanal İstanbul Projesi içerisinde yapılacak lojistik merkez ve yat limanlarıyla İstanbul’un turizm ve ticaret potansiyelini arttıracak ve çağdaş şehircilik uygulamalarıyla yeni yerleşim alanları da kazandırılmış olacaktır.

Türk Bayraklı gemilerin beyaz liste başarısına gelince, Avrupa Birliği...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bir dakika lütfen... Süreniz tamamlandı, lütfen toparlar mısınız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bitiriyorum Sayın Bakanım son sektöre geldim.

2008’den bu yana beyaz listedeyiz. Ülkemiz için önemli bir istihdam alanı olan gemi adamlarının eğitim ve belgelendirilmesi konusunda dünyada beyaz listedeyiz. Yetiştirdiğimiz gemi adamlarının dünya denizciliğinde daha çok tercih edilmesi için çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Sadece dünya deniz ticaretine gemi adamı yetiştirmiyoruz halkımıza da denizciliği sevdirmek, denizci bir toplum

yetiştirmek için 2023 yılı sonuna kadar 1 milyon amatör denizci hedefimizi gerçekleştirme çalışmalarını başlattık. Tüm kıyılarımıza hâkim olacak şekilde deniz kirliliğine hızlı ve etkin müdahale için ulusal acil müdahale sistemini kurduk.

BAŞKAN – Arkadaşlar, şu uğultuyu bir keselim lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Tekirdağ’da Ulusal Acil Müdahale Merkezini, Antalya’da da Bölgesel Acil Müdahale Merkezini tamamladık.

Batık, yarı batık, sahipsiz ve terk edilmiş gemilerin oluşturduğu tehlikeyi bertaraf etmek için müdahaleye imkân veren bir düzenlemeyi 2017 yılının sonunda yapmıştık. Bu kapsamda tespit edilen 149 gemiden 92’sine yönelik çalışmalara başladık ve 49 geminin işlemini tamamladık.

Kaza riskini azaltmak, çevre kirliliğini önlemek ve şamandıraların işgal ettiği deniz alanlarını daha etkin kullanabilmek için şamandıra sistemlerinden dolfen sistemine geçiş planladık. Samsun ve Antalya bölgeleri pilot bölge olarak seçildi.

Ülkemizdeki arama kurtarma sistemleri geniş bir coğrafyaya hizmet veriyor. Bu alan içinde bir uçak veya gemideki ilk tehlike sinyali bizim kontrol sistemimize gelmektedir. Deniz ve hava araçları karşılaştığı acil durumlarda Türk Görev Kontrol Merkezi servis sahası içinde 5 ülkeye hizmet veriyoruz. 2002 yılından önce arama kurtarma sinyalleri ve bu hizmetler için yurt dışından hizmet alırken bugün kendimize ve 5 ülkeye daha hizmet verir hâle geldik. Denizlerimizde can ve mal güvenliğini temin etmek için çalışmaktayız. Seyir, can, mal, çevre emniyeti ile deniz güvenliğini en üst seviyede sağlamak amacıyla kurduğumuz sistemlerle denizlerimizi yedi gün yirmi dört saat izlemekteyiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ulaşımında olduğu gibi, haberleşme sektöründe de yatırımlarımızı ve projelerimizi sürdürmeye devam ediyoruz. Bilgi toplumuna geçiş sürecinin hızlandırılması, ekonomide verimliliğin yükseltilmesi ve rekabet gücünün artırılması hedefi doğrultusunda bilgi ve iletişim teknolojileri yatırımlarına öncelik veriyoruz. 2003’te neredeyse sıfır olan geniş bant internete erişim imkânını ülkemizin dört bir yanına yaygınlaştırmış durumdayız. Yaptığımız düzenlemelerle sektörde yoğun bir rekabet ortamı oluştu. Mobil ve sabit haberleşmede yetkilendirilmiş işletmeciler serbest piyasa koşullarında tüketicilere hizmetlerini ulaştırıyor. Ülkemizde mobil telefon bazında abone başına düşen aylık ortalama gelir Avrupa ortalamalarının altındadır. Haberleşme sektöründe yerli ve milli üretimi desteklemeye yönelik AR-GE fonumuz üzerinden elektronik haberleşme, uzay ve havacılıkla ilgili araştırma, geliştirme ve eğitim faaliyetlerine destek vermeye başladık. Sektörün serbestleşmesi ve yapılan yatırımlarla pazarda istikrarlı bir büyüme sağladık. Sektör büyüklüğü geçtiğimiz yıl bir önceki yıla göre yüzde 20 artarak yaklaşık 117 milyar Türk lirasına ulaştı. Mobil abone sayısı 28 milyondan 80 milyon seviyesine ulaştı. Gelişmiş altyapılara önem verdik, vatandaşın hizmetine sunduğumuz 4,5G hizmetinden faydalanan abone sayısı 69 milyonu aştı. 2003 yılında 10 binler seviyesinde olan geniş bant abone sayısı bugün 72 milyona ulaştı. Bilgi toplumu stratejisinin en temel bileşeni geniş bant kapasitesi ve kullanımıdır. “Her yerden herkese geniş bant” hedefiyle Ulusal Genişbant Stratejisi ve Eylem Planı’nı yürürlüğe koyduk. Strateji belgemiz ile geniş bant altyapısının yaygınlaştırılması, kapasite ve hızlarının artırılması, geniş bant talebinin artırılması ve fiber erişiminin yaygınlaştırılması için hedeflerimizi belirledik. Ekim 2018 itibarıyla hedeflediğimiz eylemlerin yüzde 30’unu tamamladık. 2023 yılı hedeflerimize gelince, sabit geniş bant abone yoğunluğunu yüzde 30’a çıkarmayı hedefliyoruz. Nüfusumuzun tamamının mobil bant-geniş bant aboneliği olmasını, internet kullanım oranının nüfusumuzun yüzde 80’ine yaygınlaştırılmasını, fiber abone sayısını da 10 milyona çıkarmayı ve en az 100 megabayt/saniye hızla geniş bant altyapısını nüfusumuzun tamamına sunmayı hedefliyoruz.

Çağımızın en önemli konularından biri, siber güvenlidir. Teknolojik gelişmelerle gün geçtikçe sayısallaşan hizmetler nedeniyle siber alanda tehditler artmaktadır. Siber saldırılar çoğunlukla bankacılık, enerji, sağlık gibi kritik sektörleri hedef almaktadır. Siber saldırılar sadece ülkemizde değil, tüm dünyada küresel bir sorundur. Siber güvenlik alanında kapasite inşası, tespit ve önleme sistemlerinin geliştirilmesi ve kritik altyapıların korunmasına yönelik tedbirlerin alınması tüm ülkeler için bir zorunluluktur. Bu ihtiyacı görerek 2012'den itibaren tedbir alan ilk ülkeler arasında yer almaktayız. Bu konuyla ilgili Ulusal Siber Güvenlik Organizasyonunu oluşturduk. Bu kapsamda, Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi ve siber olaylara müdahale ekiplerini kurduk. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bünyesinde yerli ve millî altyapılarla donatılmış Siber Güvenlik Operasyon Merkezimiz yedi gün yirmi dört saat faaliyet gösteriyor. Bu merkez ülke genelinde siber saldırıların tespiti ve önlenmesine yönelik çalışmaları etkin biçimde yürütmektedir. Alınan tedbirlerle 2018 yılında işletmeciler tarafından raporlanan siber saldırıların bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 25 oranında azaldığını görmekteyiz. Doğası gereği siber güvenlikte hiçbir zaman önlemlerimiz bitmiş diyemeyiz. Bu nedenle önümüzdeki dönemde de yatırım ve önlemlerimize devam etmek zorundayız.

Kamu kurumları arasında bilgi ve belge trafiğinin daha güvenli yapılabilmesi amacıyla kamuya özel bir yapı olan KamuNet'i kurduk. Kritik olarak belirlenen 146 kurumdan 133'ünü şu ana kadar KamuNet'e dâhil ederek güvenlik seviyelerini artırmasını sağladık. Elektronik Haberleşme Altyapı Bilgi Sistemi Projesi'yle ülkemizin elektronik haberleşme altyapı bilgilerini tek merkezde topluyoruz. Bu bilgileri coğrafi bilgi sistemi tabanlı bir haritada gösteriyoruz. Bu sistem geçiş hakkı ve tesis paylaşımına ilişkin süreçlerin etkin ve hızlı bir şekilde uygulanmasını sağlayacak. Ayrıca, geçiş hakkı süreçlerini anlık takip ederek geniş bant erişim ve fiber altyapının gelişimini hızlandırıyoruz.

Mobil haberleşme altyapısını ülkemizin her köşesine götürmek için projeler üretmekteyiz. 1. fazda 2013'te 2G hizmeti yürütülen 1.799 yerleşim yerinden 1.679'unu 4,5G kapsamına aldık. Kullanılan 911 baz istasyonunun 378 tanesi ulaktır. 2018 yılında hedeflenen yerleşim yerlerini 4,5G kapsamına alacağız. 2. fazda ise belirlenen 1.472 yerleşim yerinden 346'sını kapsam altına aldık. Bu projelerle ülkemizin her köşesindeki vatandaşımıza haberleşme hizmeti götürmeyi hedefliyoruz. 5G ve ötesi teknolojiler, yüksek veri hızı, düşük gecikme süreleri ve daha fazla kapasite imkânı sağlıyor. Biz de bu teknolojileri vatandaşımızın hizmetine sunmak için gerekli tüm adımları atıyoruz. Bu çerçevede kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler, üreticiler, işletmeciler ve ilgili sivil toplum kuruluşlarının iş birliğiyle ve koordinasyonun sağlanması amacıyla 5GTR Forumu'nu kurduk. 5G ve ötesi teknolojilerde öncü konuma gelmek, yerli ve millî üretimi artırmak amacıyla 5G Vadisi Açık Test Sahası İşbirliği Protokolü'nü imzaladık. Üniversite yerleşkeleri ile BTK merkez binası arasındaki alanı kapsayacak bölgede üniversitelerin araştırma merkezlerinin, şirketlerin, start-up'ların 5G ve ötesine ilişkin uygulama ve teknolojileri test edebilecekleri ve katma değer oluşturabilecekleri bir ortam hazırlıyoruz.

İnternetin güvenli ve bilinçli kullanımına yönelik kamuoyunda farkındalık oluşturmak için Güvenli İnternet Merkezi kurduk. Merkezde başta ebeveynler ve çocuklar olmak üzere bilinçlendirme çalışmaları yürütüyoruz. Eğitimler ve seminerler düzenliyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakan, lütfen tamamlayın.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bitiriyorum Sayın Başkanım.

Ayrıca, bu merkezden yönetilen internet yardım portalında, vatandaşların internetin bilinçli, güvenli ve etkin kullanımı kapsamında yaşadıkları problemlere yönelik çözüm önerileri sunuyoruz.

Müsaade ederseniz, bir miktar da PTT'den bahsetmek istiyorum.

BAŞKAN – Az bir miktar...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – PTT iki asra yakın tecrübesiyle geleneksel posta hizmetlerini başarıyla yürütürken çağın getirdiği yenilikleri yakından takip etmekte ve bir dünya markası olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir. Bu çerçevede, PTT, 26'ncı Dünya Posta Kongresi'nde Dünya Posta Birliği İdari Konsey Başkanlığı görevini devralmıştır. Müşterilerin değişen ihtiyaçlarına süratle kalıcı çözümler üretmeyi misyon edinen PTT gelenek ile gelecek arasında köprü kurmayı ilke edinmiştir. PTT, posta, kargo, lojistik, PTT Bank, elektronik hizmetler ve e-ticaret alanlarında faaliyet göstermektedir. Güçlü Türkiye'nin yenilenen PTT'si 42 bin personeli, 10 bin dağıtım aracı, 5 bin iş yeri ve aynı zamanda hiçbir bankanın ve ATM'nin olmadığı 1.402 yerleşim yerine hizmet vermektedir. Bunun yanı sıra, 2003 yılında 14 kurumla 15 protokol imzalanmış, 2018 Eylül ayı itibarıyla 445 kurumla 605 protokol imzalanmıştır. Bu sayede vatandaşlarımızın birçok ihtiyacı karşılanarak hayatını kolaylaştırdık. Geleceğe dönük bakış açısıyla amaç ve sonuç odaklı bir yaklaşım ve müşteri memnuniyetini esas alan PTT, hayatı kolaylaştıran çok sayıda hizmetiyle ülkemizin istiklalinde ve istikbalinde yer alan kuruluş olarak vatandaşımızın hizmetine yorulmadan çalışmaya devam edecektir.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – İşçi memnuniyeti yok ama, hepsi taşeron.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Birkaç cümle de TÜRKSAT'tan bahsetmek istiyorum müsaade ederseniz Sayın Başkanım.

1994 yılında ilk TÜRKSAT uydusunun uzaya gönderilmesiyle başladığımız uydu yayıncılığı bugün 3 milyar insana ulaşan kapasiteye erişti. Aktif olarak kullandığımız TÜRKSAT 3A, 4A ve 4B uydularımızla Asya, Avrupa ve Afrika'da 118 ülke kapsamımız altındadır. Ülkemizin ihtiyaç duyduğu uydu haberleşme hizmetleri dışa bağımlı olmadan, kesintisiz ve güvenli bir şekilde sağlanmaktadır. TÜRKSAT uydularıyla TR kanallarımızın geniş coğrafyada yayın yapabilmesini sağladık. Üretimi devam eden TÜRKSAT 5A'nın 2020, 5B'nin 2021 yılı sonuna kadar uzaya fırlatılmasını hedefliyoruz. Türkiye'nin en büyük AR-GE projesi, yerli haberleşme uydusu TÜRKSAT 6A'nın sözleşmesini 15 Aralık 2014'te imzaladık. Yerli haberleşme uydumuz TÜRKSAT 6A'yı 2020 yılında tamamlayıp 2021 yılında uzaya göndereceğiz. TÜRKSAT, uydu işletmeciliği yanında kablo TV hizmetleri de sunmaktadır. Bugün 24 ilde sunulan hizmeti 2023 yılına kadar tüm ülke sathına yaygınlaştırmayı planlıyoruz.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri; hayatın her alanına dokunan bunca sektördeki proje ve faaliyetlerin ancak bir kısmını sizlere anlatabildim. Bana tanınan süreyi de aşarak yaptığım sunumu sabırla dinlediğiniz için sizlere teşekkür ediyorum ve saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, bütçeler üzerindeki sunum tamamlanmıştır.

Değerli hazırun, şimdi müzakerelere başlıyoruz.

Önce her gruptan birer Komisyon üyesine, ondan sonra da sırasıyla söz istemlerine göre söz vermeye devam edeceğim.

Değerli arkadaşlar, öğlen arası vereceğim. Vermeden önce sadece bir milletvekilimize, Sayın Kuşoğlu'na söz vereceğim, ondan sonra da öğle arası vereceğim. Öğleden sonra saat ikide görüşmelere devam edeceğiz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, neden ikiye kadar ara veriyorsunuz?

BAŞKAN – Sayın Tekin Bingöl’ün annesi vefat etti, cenazeye gideceğiz.

V.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/276) ile 2017 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/275) ve Sayıştay tezkereleri

a)Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b)Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

c)Karayolları Genel Müdürlüğü

ç)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

d)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

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

Sayın Bakanım, bütçeniz hayırlı olsun. İlk bütçe sunumunuz. Ekibinizle birlikte başarılar diliyorum size.

Çok büyük bir bakanlık tabii ki yatırımcı bakanlık olarak. “21 genel müdürlük var.” dediniz yeni dönemde. Biz bununla ilgili on dakika içerisinde hem 2017 kesin mizanıyla ilgili hem de 2019 bütçesiyle ilgili eleştiriler yapacağız, değerlendirmeler yapacağız. Tabii ki ne kadar başarılı olur bilmiyorum ama hızlı bir şekilde yapmamız gerekiyor.

Sunumunuzda belirttiğiniz üzere çok önemli bir bakanlıksınız. “Hayalleri hakikat yapmak için çıktığımız bu yolda en büyük şevkimiz, vatanımızın bekası, dayanağımız ise halkımızın duasıdır.” diyorsunuz. Sayın Bakanım, kanunların da, mevzuatın da, hukukun da düsturunuz olması lazım; insan haklarına ve emeğe de gereken değeri vermeniz lazım, öncelikle sizin. Bunu neden söyledim? Biraz sonra geleceğim Sayıştay raporlarına. Bakanlığınızla ilgili çok güzel raporlar var. Sayıştay denetçilerini tebrik ediyorum. Ancak, bazı konulara değinmediniz. Mesela, bu yaptığınız önemli çalışmalar sırasında Çorlu kazası gibi bir kaza söz konusu oldu. Henüz ne olduğunu, kimlerin sorumlu olduğunu, oradaki sıkıntının ne olduğunu bilmiyoruz. Bununla ilgili gereken dersler çıkarılıyor mu, bu konularla ilgili bilgi vermediniz, bunların eksik kalmaması lazım.

Yaptığınız çalışmalar sırasında da Karayolcular olarak, siz onu biliyorsunuz ya da diğer genel müdürlüklerin, hukuka çok dikkat etmesi lazım. Benim de, muhtemelen sizin de tanıdığınız eski bir Karayolcu dostum, şimdi müteahhitlelik yapıyor, şöyle söylemişti bana: “Ya, biz geçmişte yol yapacağız diye kişilerin hakkını, hukukunu gözetmeden giderdik, kamulaştırdık, bedelini falan ödemedен yolu yapardık. Ne hakkımız var insanların hakkını, hukukunu devlet adına ihlal etmeye? Adamlara yol yapıyoruz, daha ne istiyorlar.” derdik diyor. Herkesin hakkı, hukuku çok önemli. Sizin, özellikle bakanlık olarak bu hakka, hukuka, mevzuata çok dikkat etmeniz lazım, herkesten daha fazla sizin dikkat etmeniz lazım. Geçmiş dönemlerde, siz de hatırlayacaksınız, Binali Bey de bu konuda söz verdi, Ahmet Bey de yine değerli bir bakan olarak bu konularda söz verdi, kesin hesapla ilgili daha dikkatli olunacağına ama bu dönem Sayıştay raporlarında çok önemli sorunlar var, biraz sonra değineceğim.

Bugün, ekim ayı enflasyon rakamları açıklandı Sayın Bakanım, bilmiyorum haberiniz oldu mu, enflasyon 25,24 olmuş ve her şey yükselirken bir tek ne düşmüş biliyor musunuz? Sadece ulaştırmada bir düşüş var, ulaştırma sektöründe tek grup, tek grup ulaştırma, burada bir düşüş var, sıkıntı var yani sektörde.

Hemen bir konuyu sormak istiyorum: Bu yatırım durumunu verdiniz ya, yatırım durumunda toplam proje sayısı 3.477, toplam proje tutarı da 389 milyar 854 milyon. Bunu, arkadaşlarımız bölgesel olarak dağılımını da verebilirler mi? Tutar ve sayı olarak bölgesel dağılımını, her iki şekilde de.

Bir de soru olarak, belki akşamüstü burada olmayabilirim, siber saldırı sayısının nitelikleri... Ne kadar saldırı yapıldı son üç sene içerisinde, bunun nitelikleri neler, hangi sektörlerle ağırlıklı olarak ve nereden geliyor Sayın Bakanım? Özellikle onları verebilirseniz çok memnun olurum.

Bir noktaya da dikkatinizi çekip hemen Sayıştay raporlarına geçmek istiyorum. Tren hatları için kutluyorum, hakikaten güzel bir çalışma fakat yolcu taşımasındaki başarı yük taşımacılığında yok henüz. Orada önemli bir kapasite atıl bekliyor. O konuyla ilgili olarak yapılması gereken epey bir iş var, ona dikkatinizi çekeyim.

Şimdi, Karayollarının 2017 kesin hesabında nazım hesaplara bakıyorum, 378 milyar liralık bir rakam. Bu, KÖİ yatırımları biliyorsunuz, yap-işlet-devretle ilgili yatırımlar; bunlar nazım hesapta takip ediliyor, 378 milyar. Diğer şeyleri bilmiyoruz, onlarla ilgili rakamları bulamadım ama sadece Karayollarıyla ilgili kamu-özel iş birliği çerçevesindeki riskimiz 378 milyar. Sayın Bakanım, biraz önce sunumunuzda dediniz ya 130,9 milyarlık yatırım yaptık; bunun 95 milyarı tamamlanmış, devam eden de 35,9 milyar. Yatırımın tamamlanması riskin bittiği anlamına gelmiyor. Şu anda önemli ölçüde ödemelerimiz söz konusu biliyorsunuz. 378 milyar liralık bir risk var, böyle bir risk taşıyorsunuz bu ülke için, toplum için. Yani bu 131 milyar liralık yatırımı yapabilmek için devlet bir taraftan da faiz alıyor, borçlanıyor, faiz ödüyor. Bunları da hesaba katmanız lazım yani siz yatırım yaparken kutsal bir iş yapıyorsunuz bakanlık olarak ama öbür taraftan da bunun bir alternatif maliyeti var, onu görmeniz, bilmeniz de lazım, ona göre hareket etmeniz lazım. 378 milyar sadece Karayolları yatırımlarıyla ilgili bir risk taşıyor bu ülke. Bunların bir kısmı, Zafer Havaalanı gibi riskler şu anda bütçeye, devlete yansımış vaziyette, birçok köprüyle ilgili olarak biliyoruz. Bu sene bütçeye ne kadar ödenek kondu, bununla ilgili bilgi verirseniz memnun olurum yani bütçe ne kadarını, bu kamu-özel iş birliği çerçevesinde yatırımı üstlendi ulaştırma yatırımlarıyla ilgili olarak bilgi verebilirseniz çok memnun olurum.

Şimdi, gelelim Sayıştay raporlarına. Tekrar kutluyorum arkadaşları. Bakanlığınızla ilgili 2017'de şartlı görüş verilmiş. 6 bulgu var, 21 bulgu da denetim görüşünü etkilemeyen bulgu olarak ki bunlar çok çok önemli maddeler içeriyor. Hepsi aslında çok önemli ama bazılarını bilginize sunmak istiyorum, tutanaklara geçsin istiyorum. Mesela 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 21'inci maddesinin (b) bendinde öngörülen şartlar oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle ihaleye çıkılmış. Yani, mevzuata -her sene böyle oluyor- hiç dikkat etmiyorsunuz, mevzuatı hiç dikkate almıyorsunuz Sayın Bakanım, bakanlık olarak. Bakanlar Kurulu kararı olmadan yerel yönetime ait projenin yapımının bakanlık tarafından üstlenilmesi. Yani İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yapması gereken işi siz Bakanlar Kurulu kararı olmadan üstlenmişsiniz, yapmışsınız.

Proje maliyetinin çok üstünde bedelle ve gecikmeli olarak tamamlanması söz konusu bazı işlerin ki burada tablolar hâlinde belirtilmiş, çok enteresan rakamlar var burada, vaktimiz olsa girmek isterim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Mesela Tablo 5'te bakarsınız, 6 katı bir maliyetle gerçekleşmiş, 6 katı. Birçoğunda bu durum söz konusu.

Yapım işlerinde ilave işler nedeniyle meydana gelen iş artışlarının kamu ihale mevzuatına ve işin sözleşmesine uygun olarak yapılmaması. Şimdi, bunlar aslında bizim kesin hesap teklifiyle ilgili bir komisyonumuz olsa bunları saatlerce tartışmamız, konuşmamız lazım, maalesef, böyle bir eksiklik var, hemen on dakika içerisinde sadece başlıklar hâlinde söyleyebiliyorum.

Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili olarak da burada da 8 şartlı görüş verilmiş, aslında Sayıştay çok diplomatik bir dil kullanıyor normalde hem Ulaştırma Bakanlığı için hem de Karayolları için olumlu görüş vermemeleri lazım. Burada da şartlı görüş verilmiş 8 bulgu var, 8 önemli bulgu. Bu OGS ve HGS geçişlerinde çok fazla kaçak var, o bölümde ona dikkatinizi çekeyim. 13 de denetim görüşünü etkilemeyen bulgusu var Sayıştayın.

6, 7, 12 yap-işlet-devretle ilgili onları gündeme getirmek istiyorum. Bakın, 6'ncı bulguda “Yap-işlet-devret sözleşmelerinde yapım süresinin başlangıcının mevzuata aykırı olarak düzenlenmesi uygulama sözleşmesinin yürürlüğe girmesi, görevli şirketin kusuru nedeniyle gecikmesine rağmen, şirketin kusuru nedeniyle gecikmesine rağmen sözleşmesinde öngörülen yaptırımların uygulanmaması ve sözleşme kapsamında yaptırılması gereken lojmanların yaptırılmaması.” Yatırım yapıyoruz, bunlar çok güzel ama bunlara da dikkat çekmemiz lazım, bunlara da dikkat etmemiz lazım. Bunlar Sayıştay tarafından sorulmuş, şunu demiş Karayolları: “Yap-işlet-devret yönteminin temelde özel sektör dinamiklerini harekete geçirmek suretiyle kamudan bir kaynak çıkmadan yatırımların bir an önce hızlı ve ekonomik şekildedir...” Kamudan kaynak çıkıyor Sayın Bakanım, biraz sonra inşallah vereceksiniz, kamudan bir kaynak çıkıyor, Türkiye borçlanıyor. Bu yatırımları finanse etmek için alternatiflerini de düşünürsek Türkiye sürekli olarak borçlanıyor, faiz ödüyoruz. Bakın, 2019'da 117 milyardan daha fazla bir faiz ödemesi var, 2019'da 117 milyardan fazla, 117 milyar 300 milyon. Çok önemli. Kamu yatırımlarının toplamı 65 milyar, faiz ödemesi 117 milyar. Kamudan kaynak çıkmıyor değil, çıkıyor, bunları düşünmemiz lazım. Bunu yapabilmek için bile alternatif maliyetler var her hâlükârda sıkıntı söz konusu oluyor. Bu, biraz önce okuduğum madde dolayısıyla şirket haksız olarak 180 gün fazla işletme hakkı kazanmış, bunların kamuya kazandırılması lazım yani bu şeylere uyulması lazım. 7'nci bulgu “Yap-işlet-devret modeliyle yapılan Gebze-Orhangazi-İzmir, İzmit Körfez Geçişi ve bağlantı yolları da dâhil olmak üzere otoyol yapım işinde uygulama sözleşmesinin yürürlüğe girmesi görevli şirketin kusuru nedeniyle gecikmesine rağmen öngörülen yaptırımların uygulanmaması ve uygulama sözleşmesine aykırı işlemler yapılması.” Şirket tarafından kusurlu, kabahatli olmasına rağmen, bazı eksiklikler olmasına rağmen gereken yapılmamış.

12'nci bulguda “Yap-işlet-devret modeliyle yapılan Gebze-Orhangazi-İzmir, İzmit Körfez Geçişi ve bağlantı yolları da dâhil olmak üzere otoyol yapım işinde geçerli bir dayanağı olmadan doğrudan sözleşme adı altında sözleşme yapılması ve bu sözleşmenin uygulama sözleşmesine aykırı hükümler içermesi.” de yine bu çerçevede eleştirmemiz gereken bir konu.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüyle ilgili olarak da şartlı görüş verilmiş Sayın Bakanım, 5 bulgu var, 1 bulgu da denetim görüşünü etkilemeyen görüş ve hepsi de çok önemli bulgular bunlar. Vaktimiz yok, girmiyorum.

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunda da 4 bulgu söz konusu denetim görüşünü etkilemeyen. 3'üncüsü önemli, onu yine kayıtlara geçmesi için okuyacağım, Sayın Başkanım, sizin de dikkatinize sunuyorum bunu, bilmiyorum fark ettiniz mi bulgu 3 BTK raporunda. “5018 sayılı Kanun'un düzenleyici ve denetleyici kurumlara uygulanmayan hükümleriyle ilgili yeterli yasal düzenleme bulunmamasının BTK da dâhil olmak üzere bu kurumların mevcut mali sisteme uyum sağlayamamalarına ve bu kurumların

hesap verme sorumluluklarının Türkiye Büyük Millet Meclisinde gereği gibi görüşülmemesine sebep olması.” diyor. Bu konuya dikkatimizi çekiyor Sayıştay denetçileri, bununla ilgili düzenlemeler yapılması lazım, bununla ilgili gelecek dönemki bütçe çalışmalarında kurumların uyarılması lazım.

BAŞKAN – Bunu da kaleme alabilirlerdi yani “Yeterli denetim yapamıyoruz.” da diyebilirlerdi Meclise atıfta bulunacaklarına.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – “Zaten yeterli denetim yapılamıyor.” diyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Açın önlerini Başkanım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – “Yapılamıyor.” diyor zaten. Zaten onu söylüyor. Bunun dikkate alınması lazım.

Sayın Bakanım, bu konuda bakanlığınızla ilgili olarak, yaptığınız yatırımlarla ilgili olarak, mevzuata uyumla ilgili olarak çok fazla eleştirimiz var. Sizi bir taraftan teşvik etmek, bir taraftan ekibinizin, bürokrasinin hevesini, şevkini kırmamak istiyoruz ama bir taraftan da yıllardan beri bu mevzuata, hukuka uygun hareket edilmemesinin ve bu yatırımların alternatif maliyetinin düşünülmemesinin sıkıntılara sebep olduğunu da anlatmak istiyoruz ama bu kadar süre içerisinde maalesef mümkün değil, fakat hakikaten önemli konulardır bunlar, önemli işler yapıyorsunuz ama bu diğer tarafla ilgili yani işin mühendislik bölümü dışındaki hukuk, mali mevzuat ve devlet mevzuatıyla ilgili hükümlerine de uyulması şarttır, bu konuda tekrar konunun dikkate alınması uyarısını yapıyorum. Size ve bakanlığınıza başarılar diliyorum. Hayırlı olsun bütçelerimiz.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu çok teşekkür ediyorum.

Birleşime saat 14.00’e kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 12.50



İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.07

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, 9’uncu Birleşim İkinci Oturumu açıyorum.

Görüşmelere kaldığımız yerden devam ediyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Açmayın ama yani Sayın Başkan, biz AK PARTİ’li arkadaşlarımızı ikna etmek için konuşuyoruz, onlar olmadan...

BAŞKAN – Sayın Aydemir burada...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ama biz onları ikna edip daha iyiye çekmek için...

BAŞKAN – Sayın Komisyon Başkan Vekilimiz burada.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, çoğunluk yok yani...

BAŞKAN – Siz beni ikna edin yeter, merak etmeyin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, arkadaşlara...

BAŞKAN – Sayın Paylan, o zaman size sonra söz vereyim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır ama doğru değil, bu manzarayla çalışmayalım, arkadaşlara mesaj atın, gelsinler.

BAŞKAN – Mesaj gönderdim.

Sayın Paylan, söz hakkınızı şimdi kullanacak mısınız?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Kullanacağım ama bu doğru değil yani.

BAŞKAN – Peki.

Sayın Paylan, buyurun lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, burada olan değerli milletvekilleri diyeyim, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli basın emekçileri; bu salonda bulunan herkesi Halkların Demokratik Partisi adına saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar, Sayın Bakan; dünyayı kapitalizm uzun süredir yakıp kavuruyor. Kapitalizmin de dünyada çeşitli versiyonları var; daha hümanist refleksleri olan kapitalist rejimler de var, maalesef vahşi kapitalizm boyutuna varan düzenler de var, bazı kapitalizmler hem vahşi hem de vicdansız olabiliyor. Ben açıkça söyleyeyim: Şu ana kadar Hükümetin bütçe sunumunda -çeşitli bakanlarımız buraya geldiler, sunumlar yaptılar- inanın, vicdan, adalet ve insanlık adına çok fazla bir şey duymadığımızı söyleyeceğim. Genelde “Şu projeyi yapıyoruz, şu yatırımı yapıyoruz...” Rakamlar, dolarlar... “Şöyle büyüyeceğiz, böyle büyüyeceğiz.” Ama bütçe sunumlarına bakıyoruz mesela Sayın Bakanın da insan yok, insan faktörü yok. Oysa Sayın Bakan memleketin her yerinde yol yapıyor, demir yolu yapıyor, çeşitli tercihlerde bulunuyor ama o tercihlerin her birisi hem yaşam alanlarımızı etkiliyor hem insanları etkiliyor hem canlıları etkiliyor. Mesela Sayın Bakan bir tercihte bulunuyor -veya Hükümeti diyeyim, kendisi daha önce Karayolları Genel Müdüрюdü gerçi, aynı şekilde sorumlu- “Üçüncü köprü ve otoyolu yapacağız.” diyor, öyle bir tercihte bulunuyor ki İstanbul’un akciğerlerinin

ortasından sekiz şeritli mi ne –ben daha geçmedim bilmiyorum- otoban geçiriyor ve onun tam ortasına da bir havalimanı diyor oraya, İstanbul’un akciğerine, 17 milyon insanın yaşadığı yere. Bakın gidin yaşam şartları gittikçe zorlaşıyor. Çünkü kuzey bizim akciğerimizdir, oradan gelen oksijenli hava 17 milyon insanı yaşatır ama gittikçe betona gömülen bir İstanbul’umuz var ve Türkiye’nin her yeri de betona gömülüyor. Oysa Sayın Bakan doğa konusunda hiçbir şey demedi. “Ya biz yolları yaparken doğaya şöyle önem veriyoruz, böyle dikkat ediyoruz; orada bir canlı yaşamı var, habitat var, o habitata şöyle dikkat ediyoruz.” diye bırakın cümleyi tek bir kelime duymadık. Bu boyutu tamamen es geçilmiş. O anlamda “vahşi kapitalizm” diyorum, o anlamda “vicdansız kapitalizm” diyorum, tamamen bu sunumun ruhuna yansımış. İnsan yok. Şimdi, yolları yapıyorsunuz, bir tercihte bulunuyorsunuz, orada çeşitli yaşam var, köylüler var, insanlar var, elma ağaçları var, o insanların gelir kaynakları var. Mesela üçüncü havalimanı yolunun, otobanın etrafında manda üreticiliği yapan, manda sütü, yoğurdu yapan köylülerimiz var; şimdi onlar artık bu üretimi yapamıyorlar ama onlar bu sunumda yok, onlarla ilgili “Biz bu yolu yaptık ama oradaki köylüler için, yaşam için şu tedbirleri aldık.” diye tek bir cümle duymadık. O anlamda vahşi kapitalizmi, maalesef yalnızca kârı öne koyan bir bütçe sunumunu gördük.

Evet, yüz yıl öncesine kadar insanların büyük çoğunluğu doğdukları yerde ölüyorlardı, çok da fazla hareket etmiyorlardı. Evet, artık insanlar hareket hâlinde, bütün dünyada da böyle bir trend var ama bu hareketin doğaya, insana, yaşama, ekolojiye, börtü böceğe ne kadar zarar vereceğini tercihler belirliyor. Düşünün bakın, ben İstanbulluyum, Malatyalı bir İstanbulluyum; her yıl leyleklerin göçünü izleriz, milyonlarca kuş İstanbul’un üzerinden göç eder, İstanbul’da hayvanların göç yollarının tam üzerine, tam ortasına bir havalimanı diyor ve şununla övünüyor: “2 bin uçak inip kalkacak.” Ya 2 bin uçak inip kalkarken o kuşlar oradan göç edebilir mi arkadaşlar? Bunu düşünen bir bakış, anlayış yok ve 2 bin uçağın inip kalkması acaba çok mu iyi bir şey İstanbullular için? Çünkü 2 bin uçak demek belki 10 bin ton yakıtın İstanbul’un hava sahasında yanması demek, havamızın kirlenmesi demek. Oraya ulaşacak yüz binlerce, milyonlarca insanın araçlarının yakıt yakması demek, onun etrafında milyonlarca insanın yeni yaşam kurması demek ve İstanbul’un 25 milyona çıkması demek. Ya bütün bu anlamlarda, tercihlerinde sıkıntılar var.

Peki diğer bir boyutu arkadaşlar, emek var mı, emekçi var mı Sayın Bakanın sunumunda? Yok. Varsa yoksa kâr, “Yatırım yaptık, şunu yaptık, bunu yaptık.” Ya bu işleri kimle yapıyorsunuz, kimlerle yapıyorsunuz? Emekçilerle yapıyorsunuz, emekçilerle; sömürülen emekçilerle üstelik, taşeronların altında ezilen emekçilerle yapıyorsunuz. Onlara dair tek bir söz, tek bir cümle duymadık. İş cinayetlerine kurban giden emekçilerle yapıyorsunuz Sayın Bakan. O emekçileri, o işçileri dikkate aldığınızı gösteren tek bir cümleiniz oldu mu? “Biz iş cinayetleriyle ilgili şöyle tedbirler aldık, taşeron işçilerin haklarının ezilmemesi, yok edilmemesi anlamında şu tedbirleri aldık.” diye tek bir cümleiniz oldu mu? Hayır. Çünkü siz öyle bir Hükümetin bakanısınız ki üçüncü havalimanını yetiştireceğiz diye o işçiler gece gündüz orada çalıştılar ve sırf 29 Ekim’e yetişsin diye –ki yetişmedi, o da ayrı bir boyutu- o işçileri gece gündüz çalıştırdılar ve pek çok iş cinayetine yol açtı bu hız, bu sürat. Sürat her zaman iyi değildir, pek çok iş cinayetine yol açtı. İşçiler bir noktada dediler ki, itiraz ettiler: “Arkadaş, benim yattığım yerde tahtakuruları var tahtakuruları ey Sayın Bakan.” dediler. Taşeron işçiler “Maaşımızı vermiyorlar.” dediler. Ve taşeron işçiler “Maaşımızı düşük gösteriyorlar; ben 3 bin lira alıyorum, 1.500-1.600 lira gösteriyorlar.” diye size ihbarda bulundular. Demokratik bir ülkenin vicdanlı bir hükümeti ne yapar böyle bir durumda? Bu işçinin beyanını ihbar kabul eder, çünkü bu suçtur. İhbar kabul eder ve gider oraya taşeronları yakalar, patronları yakalar; yakasına yapışır “Ey taşeron, ey patron, ey Cengiz, Kolin, Limak –hani ezberledik ya- sen nasıl işçimi böyle ezersin, nasıl tahtakurulu yerde yatırırın, nasıl bankaya yarısını yatırıp yarısını elden verirsin?” diye yakasına yapışır. Ama bu vicdansız Hükümet ne yaptı? Gitti, işçilerin kapısını gece kırıp 600’e yakın işçiyi gözaltına aldı. Kapılarını kırdı, bakın,

gece pijamalarıyla 600'e yakın işçiyi gözaltına aldı ve bir hafta taşın üzerinde yatırdı o işçileri ve sonra 37'sini tutukladı. Ne için? "Tahtakurulu yerde yatırıyorlar bizi." dediler diye. Ne için? "Bizim maaşımızı eksik veriyor, maaşımızı eksik gösteriyor." diye itiraz ettiği için. İşte bu anlamda "vicdansız" diyorum ben bu bütçeye, bu sunumlara. Emeği, insanı, doğayı yok sayan anlayışın bir tezahürü olarak görüyorum.

Sayın Bakan, tercihleriniz hayatımızın her alanını etkiliyor. "Doğa, emek, işçi, iş cinayetleri" demediniz dedim. Peki sizin bazı tercihleriniz var, bunlar tercihlerinizle yaşamımızı etkiliyor. Cumhuriyet hükümetleri boyunca aslında bu tercihler esas alınmış. Hep binek arabalara yüklenilmiş, hep kamyonlara yüklenilmiş cumhuriyet hükümetleri boyunca, baktığımızda. Ya bunu değiştirecek bir anlayış, bir vizyon duydunuz mu siz Sayın Bakandan, "Biz bunu değiştireceğiz." diye bir vizyon? Yok. Genelde projeler anlattı ama biz bir vizyon belgesi duymak isterdik. Yani binek araçlara, benzinli araçlara bu kadar yüklenilen bir noktada daha çok daha temiz enerji, daha demir yoluna ağırlık verileceğine, diğer kanallardan yük taşımacılığının yapılacağı konusunda bir vizyon belgesi duymadık. Neden duymadık biliyor musunuz? Çünkü, Sayın Bakanın örnek olması lazım arkadaşlar. Sayın Bakan her gün nasıl bir araçla nasıl geziyor? Sayın Başkan bilir, her bakana aynı şeyi söylüyorum, 12 silindirli bir Mercedes'le her yere gidiyor, 12 silindirli bir Mercedes.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Onu nereden biliyorsun, Bakanımız değişti.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Biliyorum, çünkü 12 silindirli araba, onu biliyorum.

Şimdi, düşünün ki eğer tercihi Sayın Bakanın... Bakın bazı ulaştırma bakanları öyle yapıyor, bisiklete biniyorlar mesela. Yani halkı teşvik etmek için ne yapıyor? Kısa mesafelerde bisiklete biniyor, bisiklet yollarını teşvik ediyor. Yürüyor, "Bakın ben yürüyorum, siz de kısa mesafeyi yürüyün hem sağlığınız için hem çevre için, doğa için böyledir." diyor. Ama biz bu konuda hiçbir bakan görmedik, bu konuda Enerji Bakanımızın, Ulaştırma Bakanımızın, Çevre Bakanımızın öncelikli örnek olması gerekir Sayın Bakan ama böyle bir bakış, böyle bir tercih maalesef görmedik.

Değerli arkadaşlar, ben buradan Çorlu'daki tren faciasına gelmek istiyorum. Gerçekten, Çorlu'daki tren faciası bizden 25 vatandaşımızı aldı, Oğuz Arda Sel'i aldı Sayın Bakan, değerli arkadaşlar, 9 yaşındaydı Oğuz Arda Sel. Ve aynı zamanda Sena Köse'yi aldı, 16 yaşındaydı Sayın Bakan bu vatandaşımız. Aynı şekilde 25 vatandaşımızı maalesef kaybettik. Şimdi, siz Sayın Bakanın sunumunda Oğuz Arda'nın ismini duydunuz mu, Sena'nın ismini duydunuz mu? Vicdanlı bir hükümetin vicdanlı bir bakanı ne yapar? Sunumunun başında "Ben bu sunumu Oğuz Arda'ya adıyorum, Sena'ya adıyorum." der ve "Onun hakkı, hukuku için her şeyin başına onu koyacağım." der ama maalesef bizde cinayetler olur, kazalar olur, felaketler olur; hiç kimse istifa etmez. İstifa etmediği için de, işin üzerine gidilmediği için de suçlar, cinayetler maalesef yapanın yanına kâr kalır. Bu konuda etkin bir soruşturma yapılmadığını da düşünüyoruz ve bu konuda hiç kimsenin istifa etmediğini de biliyoruz.

Bakın, ben Oğuz Arda Sel'in annesi Mısra Sel'in bir mesajını size okuyacağım Sayın Bakanım. Aynen şunu diyor Oğuz Arda Sel'in annesi: "Bugüne kadar hiçbir şey yapılmadı. Neden hiçbir şey yapılmıyor? Neden üstü örtülmeye çalışılıyor? Son nefesime kadar bu mücadeleyi vermekten vazgeçmeyeceğim. Hiçbir anne bu durumu kabul etmez ve ben de kabul etmiyorum, etmeyeceğim." Ve aynen Sayın Bakana şunu soruyor: "Vicdanınız rahat mı Sayın Bakanım? Devlet bu konuda her şeyi yapmış mıdır?" Siz sunumunuzda bahsetmediniz ama bu konuda, Oğuz Arda Sel'in ve 25 vatandaşımızın bence katliyle ilgili ne yaptınız? Vicdanınız rahat mı? Vicdanı rahat bir ülkenin vatandaşları olalım, milletvekilleri olalım. Bu anlamda da size hassaten hesap soruyorum Sayın Bakan, Mısra Sel adına ve 25 vatandaşımız adına.

Sayın Bakan, pek çok projeden bahsettiniz ama bütün bunlar Hazine garantileriyle yapıldı, bunu çok iyi biliyorsunuz. Yap-işlet-devret modelleriyle yapıldı; yurt dışından alınan kredilerle; içeriden, bankadan alınan kredilerle verildi ve Hazine garantileriyle verildi. Geçen yıl bütçemizden ciddi bir rakam Hazine garantilerine gitti. Bu yıl için 6,5 milyar TL hedef konuldu ama benim beklentim, 10 milyar TL’yi geçecek bu Hazine garantileri ve ciddi anlamda yük verecek. “Hazinemize 5 kuruş yük gelmeyecek.” diye bu projeler tanıtıldı biliyor musunuz, “5 kuruş yük yok.” diye tanıtıldı. Bugün 10 milyar TL’yi geçti, belki gelecek yıl 20 milyar TL’ye doğru çıkacak bu rakam çünkü döviz kurunun artışlarıyla ciddi bir artış olacak. Bu konuda kısa ve orta vadeli olarak hazineye olacak yüklerle ilgili bilgi rica ediyoruz Sayın Bakan sizden.

Sürem azaldı. Hemen bilgi teknolojilerine geçmek istiyorum. Siz elbette vatandaşlarımızın ve yüklerin tabii ki etkin bir şekilde yerlerine ulaşması için ilgilenen bir Bakanlıksınız, bir Bakansınız, bütün kurumlarınız. Ama bir yandan da bilginin de bir yerden bir yere ulaşması da Bakanlığınızın sorumluluğunda. Genelde ulaşım meselesine insan ve yük ulaşımı konusunda bakılıyor ama çağımızın temel meselesi bilginin de özgürce bir yerden bir yere ulaşması da sizin Bakanlığınızın denetiminde.

Şimdi, bilgi özgür olarak ulaşıyor mu ülkemizde? Bakın, Freedom House’un raporlarında Sayın Bakan, ülkemiz “özgür olmayan ülkeler” sınıfında tanımlanıyor. O sınıfta kimler var? Suudi Arabistan, Çin, Güney Kore... Özür dilerim, Güney Kore çok özgür olan kesimdi. Kuzey Kore, Çin, Suudi Arabistan, Uganda. İki üç ülke daha var ama saymayayım. Sayın Bakan “Her konuda çağ atladık...” İleri demokrasi hedefleri olan bir AK PARTİ’den, maalesef Çin, Uganda, Kuzey Kore liginde “özgür olmayan ülkeler” sınıfında olan bir ülkeye doğru savrulduk. İyi yere doğru gidiyorduk, bakın, yükseliş trendindeydik ama maalesef şu anda ciddi bir gerileme var.

Bakın Sayın Bakan, telefon konuşmalarında ben çok şahit oldum, hep şahit oldum; AK PARTİ’li vekiller dâhil Whatsapp’la konuşuyorlar. AK PARTİ’li vekiller söylesinler, itiraz etsinler; WhatsApp’la konuşuyorlar.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ben hiç WhatsApp’la konuşmuyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ben çok şahit oldum, sayın bakanların “WhatsApp”la konuştuğuna şahit oldum. Niye WhatsApp’la konuşuluyor. Niye vatandaşlarımız normal telefonla daha az konuşuyor? Çünkü güvenmiyorlar Sayın Bakan. Çünkü biliyorlar ki hep bu devletin içinde belli odaklar vatandaşlarımızı dinlediler, illegal şekilde dinlediler, legal şekilde de olsa...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Garo Bey, telefonum açık, WhatsApp’la konuşmuyorum hiç.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu anlamda, telefonda dahi özgür konuşamayan vatandaşlarımızın ülkesindeyiz. Vatandaşlarımız özgürce konuşamıyor.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Özgürlük aslında WhatsApp.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Televizyon alanı nasıl?

BAŞKAN – Arkadaşlar, o da bir iletişim aracı, konuşabilirsiniz, bu sizin tercihiniz. Yani Sayın Paylan yasakçı zihniyetle yasakladı diye konuşmayacak mısınız?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, o tercih şundan geliyor: Güvenmiyorlar çünkü bakın, güvenmiyorlar. “Beni kim dinler, hangi odak? Bir zaman FETÖ’cü dinledi, ondan önce başkacılar dinledi, şimdi kimciler dinliyor acaba?” diye güvenmiyorlar, hiçbir vatandaşımız da güvenmiyor Sayın Bakan.

BAŞKAN – Zaten WhatsApp’ı kimse dinlemiyor, doğru söylüyorsunuz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ya, “WhatsApp’ı da herhâlde dinlemiyordur belki.” diye konuşuyorlardır. Yani onun şifrelemesi var, işte karşılıklı şifreleme var.

BAŞKAN –Ha, yani siz öyle murat ediyorsunuz gibi geldi.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Karşılıklı şifreleme vardır efendim filan diye daha çok kullanıyor. Niye bunu kullanıyor? Ya, dünyada böyle bir örnek yok biliyor musunuz, yok yani. Çin’de böyle bir örnek vardır. Orada zaten WhatsApp da yasaklı herhâlde, bildiğim kadarıyla.

Sayın Bakan, OECD’nin demokrasi kalitesi liginde 41 ülke içinde 41’inci olduğumuz açıklandı; bakın, 41’inci. Bunun temel sebeplerinden biri, bilginin özgürce aktarılamamasıdır. Bakın, pek çok kriter var. Ana kriter, bilgide özgür değiliz, bilgi özgürce ulaşmıyor, iletişimde sorunlar var.

Diğer bir alan televizyon alanı. Bakın, televizyon, radyo alanlarında Türksat’ımız var ve diğer pek çok kule dikiliyor; Digitürk var, o var, bu var. Hepsisi sizin tekelinizde Sayın Bakan, muhalif tek bir ses yok. Akşam kanalları izleyin, bütün tartışma programlarında “Padişahım çok yaşa, padişahım çok yaşa!” Başka bir şey yok. Ya, üç beş yıl önceye kadar televizyonlarda insanlar çıkardı, özgürce yayın yaparlardı. Türksat’ta, Digitürk’ta, diğer alanlarda tek bir muhalif ses kaldı mı? Yok.

Bakın, bir örnek vereceğim. Kınalıada’da, biliyorsunuz, vericiler vardı, 15 tane verici vardı. Yirmi yıldır uğraşıyorum onları yıktırmaya. En sonunda yıktırdık biliyor musunuz? Ama geriye 1 tane kule kaldı, onu yıktıramadık. 1 tane kaldı ve ne yaptı biliyor musunuz o kule? Bütün vericileri üzerine topladı. Binali Yıldırım demişti ki: “Öbür, Çamlıca açıldığında o yıkılacak.” “Yok, yıkılmayacak.” dediler, otuz yıllık kontrat yaptılar. Kimin kulesi olabilir, tahmin edin; Turkuaz. Turkuaz’ın kulesi kaldı Kınalıada’da, bütün vericiler onun üzerinde. Tahmin edin, hangi vericiler var. Tek bir muhalif sesin acaba vericisini oraya koyarlar mı? Böyle bir tekelleşmede özgür bir yayıncılık olabilir mi?

Sayın Bakan, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu özerk bir kurum olmalıydı. Şimdi ne oldu, bakın. Sizin altınızda, sunum dahi yapamayan, sizin yanınızda bir Genel Müdür olarak duruyor sonuç olarak.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – “Yapamayan” derken? Yani yapmak mı istemiyor?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yapamayan... Hayır, hayır, özgür olsaydı, özerk olsaydı, tarafsız olsaydı, Bilgi Teknolojileri Başkanımız özgürlüğün yanında olsaydı, değil.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – İç Tüzük’ü beraber hazırladık Sayın Paylan.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakın, bir önceki başkanımız da burada, Bakan Yardımcınız oldu. Bakın, bir önceki başkanı, Bakan Yardımcısı olarak yanında. Yani ne kadar sizinle iltisaklı, AK PARTİ’yle iltisaklı olduğunu da çok iyi biliyoruz sonuç olarak. Bağımsız bir yapı karşımızda yok.

BAŞKAN – Evet, çok teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bir dakika, bitiriyorum, son cümlelerim.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlar, bilginin özgür olmadığı yerde özgür düşünce oluşmaz, gençlerimiz özgürce fikirlerini geliştiremezler, yaratıcılıklarını geliştiremezler. Sayın Bakan dedi ki: “Startup’lar için özel alanlar açtık.” Ya, istediğiniz kadar “startup”lar için özel alanlar açın, habitatlar yaratın. Bilgi özgür değilse, özgürce kendini ifade edemiyorsa orada yaratıcılık çıkmaz. Ciddi bir beyin göçüyle karşı karşıyayız Sayın Bakan. Niye bu beyin göçü var, biliyor musunuz? Çünkü özgürce iletişim kuramıyoruz, fikirlerimizi yayamıyoruz, fikirlerle ilgili propaganda yapamıyoruz. Bunu yapamadığımız zaman da insanlar diyor ki: “Benim çok güzel bir fikrim var ama giderim, ben bunu Boston’da şu üniversitede geliştiririm.” Sırf bir kişiyi tanıyorum, yarattığı ilaçla burada tutunamadığı için şu anda şeker hastalığıyla ilgili 10 milyar dolar değerinde bir ilaç yaratmış durumda. Yüz binlerce, milyonlarca

gencimiz bu durumda. Sayın Bakan, bir Adnan Hoca yüzünden, onu bir televizyonu yüzünden -onu örnek veriyorsunuz- özgürlük alanlarını, bütün bir internet alanını zapturapta alıyorsunuz. Elbette o ahlaksızlıklar olmamalı ama ifrat tefrit noktasına savrulmamalıyız.

Wikipedia iki yıla yakın süredir yasaklı ülkemizde. Ya, dünyada Wikipedia'nın yasaklı olduğu 4 tane ülke var: Suudi Arabistan, Çin, Kuzey Kore, 4'üncü de biziz ya. Olacak şey mi? Hangi ligdeyiz? Wikipedia'dan gençlerimiz niye bilgiyi ulaşmıyor? Varsın, 2 tane yanlış bilgi olsun, onu da biz düzeltelim. 2 tane yanlış bilgi var diye koskoca bir platform yasaklanabilir mi?

Sayın Bakan, bütün bunlarla ilgili benim hassaten önerim: Bu ifrat tefrit noktasında güvenlikçi anlayış ile özgürlükçü anlayışın dengesini özellikle Genel Müdürlüğümüzün de dikkatine sunarım. Bağımsız bir şekilde bütün gençlerimizin bütün düşüncelerini özgürce ifade edeceği bir iklimi yaratmamız... Aksi takdirde ülkemiz Kuzey Kore'yle, Çin'le, Suudi Arabistan'la birlikte anılmaya devam eder.

Saygılar sunarım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan, Sayıştay ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın çok değerli personeli, sayın basın mensupları; öncelikle hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, tekraren, yeni göreviniz hayırlı olsun, bakan yardımcılarımıza hayırlı olsun. İlk bütçeniz. İlk bütçenizin de hayırlı hizmetler vermenize vesile olmasını diliyorum.

Ben de önce Sayıştayın tespitleriyle ilgili kısaca birkaç hususu belirticeğim. Yine Sayın Başkana özellikle söylüyorum: Denetim görevimizi maalesef layıkıyla yapamıyoruz. Sayıştay raporunda Sayın Bakanım, epey kabarık bulgular var ve öneriler var. Mevzuata aykırı uygulamalar, usulsüzlükler, kalınca bir rapor oluşturmuş.

Zabıtlara girmesi açısından söylüyorum çünkü bu bulguların sadece başlığını, adını bile okusam sürem yetmeyecek: Milliyetçi Hareket Partisi olarak görüşümüz, kesin hesapların ve Sayıştay raporlarının birçok ülkede olduğu gibi ayrı bir komisyon tarafından görüşülmesi ve denetimin sağlıklı ve etkin bir şekilde yapılmasının sağlanması gerektiğini ifade ediyorum.

2019 yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'na baktığımız zaman, lojistik ve ulaştırma alanında çok önemli tespitler ve öneriler yer almakta, bunlardan bazılarını paylaşacağım Komisyonumuzla, deniyor ki: “Ülkemizde dengeli bir modal dağılım için uzun dönemli planlamalar yapılmasına rağmen artan ulaşım talebine karşı getirilen hızlı ve kısa vadeli yaklaşımlar nedeniyle tarihsel olarak kara yolu odaklı büyüyen ulaştırma sistemi kaynakların yoğunlukla kara yoluna tahsis edilmesine sebep olmuş ve hâlihazırda büyük bölümü yüksek hizmet seviyesinde bulunan kara yolu ağında arz fazlası oluşmuştur. Bununla birlikte artan ulaşım ihtiyaçlarına uygun demir yolu ve deniz yolu altyapısının zamanında oluşturulamaması yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak en esnek ulaştırma türü olan kara yolu ağına yüklenmesine yol açmakta ve verimli olmayan bir yapı ortaya çıkmaktadır.” Doğru yani bu durum kıt kaynakların yerinde ve etkin kullanılmadığını, öncelik olarak doğru tercihte bulunulmadığını, verimsiz bir yapının oluştuğunu ortaya koyuyor. Her ne kadar Sayın Bakanım, sunumunuzda ifade ettiğiniz yatırımlar, başlatılan çalışmalar inşallah bu yapıda olumlu bir seyir izlenmesini sağlar diyorum.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak ulaştırma sisteminin hızlı, güvenli ve ileri teknolojiyi kullanan, çevreye duyarlı, rekabeti tesis edecek, uluslararası ulaşım koridorlarıyla bütünleşen, yaygın ve katlanılabilir maliyette ve sanayiye yönlendirecek bir yapıda olmasının sağlanması görüşündeyiz.

Ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilebilmesi için demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısı geliştirilmeli, limanların demir yolu ile kara yolu bağlantıları güçlendirilmelidir. Demir yolu sektöründe ana hatlarında yüzde 88,4 olan tek hatlı ve düşük standartlı altyapıyla işletmecilik yapılması, yüksek hızlı yolcu taşımacılığının odağı olan yatırımlar ve henüz rekabetçi bir taşımacılık piyasasının oluşturulmamış olması nedeniyle demir yolu taşımacılığının payı yük ve yolcuda düşük kalmıştır, yine bu yıllık programda yapılan bir tespit.

Diğer taraftan, dış ticaret taşımalarının yaklaşık yüzde 90'ının gerçekleştirildiği deniz yolu sektöründe büyük ölçekli konteyner limanlarının hayata geçirilememesi de demir yolu taşımacılığının gelişmesi için gerekli dinamiklerin oluşmasının önünde önemli bir engel teşkil etmiştir.

2016 yılı verilerine göre, yurt içi yük taşımalarında ülkemizin yüzde 3,9 olan demir yolu payının, yüzde 17,4 olan Avrupa Birliği ortalamasına kıyasla oldukça düşük olduğu gözlenmektedir. Benzer şekilde yurt içi demir yolu yolcu taşımacılığında da ülkemizin yüzde 1 olan payı Avrupa Birliğinde yüzde 6,7 olan payının gerisinde kalmaktadır.

Mevcut demir yolu ağ yoğunluğu dikkate alındığında hem nüfus hem de yüz ölçümü bazında Türkiye'nin Avrupa Birliği ortalamasının oldukça altında demir yolu ağına sahip olduğu gözlenmekte, demir yolları üzerinde trafik de yetersiz görülmekte. Bunlar yine dediğim gibi yıllık programda yapılan tespitler.

Yük taşımacılığına ve kombine taşımacılığın geliştirilmesine yönelik olarak yapımı planlanan toplam 21 lojistik merkezden 9'u işletmeye açılmış olup 5'inin de yapım çalışmalarının sürdürüldüğü ifade ediliyor. Bunlardan biri de Sayın Bakanım, biliyorsunuz, Konya Kayacık Lojistik Merkezi 2008 yılında ilk programa alınan merkezlerden biriydi, buna rağmen on yıldır bir mesafe katedilemedi. Birçok merkez tamamlandı, işletmeye açıldı ama Konya Kayacık Lojistik Merkezi yıllarca sürüncemede bırakıldı; son durumu hakkında bilgi vererseniz çok memnun olurum.

Türkiye sahip olduğu kıtalar arası geçiş noktasındaki konumuyla lojistikte bölgesel bir üst olma potansiyeline sahiptir. 2010 yılında lojistik performans endeksine göre, 155 ülke arasında 39'uncu sırada bulunan Türkiye 2012 yılında 27'nci sıraya yükselmiş ancak 2016 yılında 34'üncü, 2018 yılında ise 160 ülke arasında 47'nci sıraya gerilemiştir. Lojistikle ilgili yetkiler farklı kamu kurumları arasında dağıtılmış bulunduğundan etkin bir koordinasyonla lojistik mevzuatının düzenlenmesi, lojistik sektörüne yönelik standartların, istatistiki altyapının oluşturulması yönünde ihtiyaç sürmektedir.

Ulaştırma alt sistemlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olmasına önem verilmeli, deniz yolu-kara yolu, deniz yolu-demir yolu kombine taşımacılığını geliştirecek projelere öncelik verilmeli, deniz ulaşımı imkânlarının olmadığı durumlarda ise demir yolu-kara yolu kombine taşıyıcılık sistemleri değerlendirilmelidir.

Demir yollarının standartları yükseltilmeli, yüksek hız ve ulaşım konforu sağlayan demir yolları inşa edilerek demir yolu ağı yaygınlaştırılmalı, sanayi odaklarının liman ve ana hat demir yolu bağlantıları gerçekleştirilmelidir. Ayrıca hızlı tren ulaşım teknolojisi geliştirilerek raylı taşımacılıkta altyapı, üstyapı ve elektromekanik yerli üretimi de sağlanmalıdır.

Uluslararası ulaştırma ve enerji koridorları üzerinde yer alan ülkemizin lojistik ve ulaştırma altyapısı geliştirilerek bölgesel lojistik merkezi üs olması sağlanmalıdır. Bu kapsamda yüksek kapasiteli kara, deniz, demir ve hava yolu bağlantıları bulunan organize lojistik bölgeleri inşa edilmeli, bu bölgeler aracılığıyla sanayi, enerji ve tarımsal üretim havzalarının iç piyasa ve uluslararası piyasalara erişimi sağlanmalıdır.

Ülkemizdeki küçük ölçekli, verimsiz ve dağınık liman altyapısı lojistik maliyetlerini yükseltmektedir. Dış ticaret taşımacılığımızın yaklaşık yüzde 72'si yabancı sahipli gemiler, yüzde 90'ı ise yabancı bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmekte ve bu durum ödemeler dengesinde yüksek miktarda navlun açığına ve vergi kaybına neden olmaktadır. Büyük ölçekli bölgesel ana limanların eksikliği ve mevcut limanların geri sahalarındaki şehirleşme baskıları nedeniyle limanların geri saha kara yolu, demir yolu bağlantıları güçleşmektedir. Bu çerçevede bir liman yatırım otoritesine ve büyük ölçekli liman yatırımlarına ihtiyaç bulunmaktadır.

Diğer taraftan, ülkemiz coğrafyası dikkate alındığında kombine taşımacılığın geliştirilmesine ve verimliliğin artırılmasına katkı sağlayacak ro-ro taşımacılığı da yeterli ölçüde yapılmamaktadır.

Ulaştırma sistemindeki liman altyapıları, terminal imkânları ve ana ulaşım arter bağlantılarındaki yetersizlikler giderilmeli, iç bölge bağlantıları geliştirilerek limanlar kombine taşımacılık yapabilen lojistik merkezleri hâline getirilmelidir. Transit yük taşımacılığı açısından uygun olan limanların kapasitesi artırılmalıdır. Limanların coğrafi tekel konumu dikkate alınarak etkin bir düzenleme ve denetim sistemi oluşturulmalıdır. Liman yönetimindeki dağınıklığın giderilmesini teminen bir liman yönetim modeli oluşturulmalıdır. Deniz taşıma filosunun kapasitesinin ve verimliliğinin artırılmasına dönük yatırımlar teşvik edilmeli, dış ticaret taşımacılığının milli bayraklı gemiler tarafından yapılması teşvik edilmeli, filonun deniz taşımacılığından daha fazla pay alması sağlanmalı. Gemi inşaat sanayisinde sürdürülebilir rekabet şartlarının oluşturulması için gerekli çalışmalar mutlaka yapılmalıdır. Açık deniz platformları yapım ve işletme taleplerinin karşılanması için gerekli üretim altyapısı oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - Sayın Bakanım, yine Cumhurbaşkanlığı 2019 Yıllık Programı'nda kamu kesimi sabit sermaye yatırımlarının alınan harcama tedbirleri neticesinde 2019 yılında reel olarak yüzde 36,1 oranında azalacağının öngörüldüğü ifade ediliyor. Sizin sunumuzdan baktım, oradaki rakamları kullanayım. Sizin sunumuza göre toplam yatırım ödeneklerinde yüzde 20 azalma görülüyor, bu kara yollarında yüzde 29,7; demir yollarında yüzde 48; Devlet Hava Meydanlarında yüzde 39,9 oranında, yatırım ödeneklerinde.

Tabii, buradan Konya'da yürüten projelere geleceğim Sayın Bakanım. Yani bu yatırım ödeneklerinde kısıtlamadan bizim yürüten yatırımlar da payını alacak mı? Açıkçası Konya bunu merak ediyor. Bunların başında da Konya metrosu geliyor Sayın Bakanım. 2004, 2009, 2014 mahalli idareler seçimlerinde Konya rayı, Konya metrosu AK PARTİ'nin en başta gelen vaadiydi. Önceki başbakanlardan Sayın Davutoğlu 24 Nisan 2015 tarihinde Konya'da metro projesi müjdesini verdi ve ilk etabının 2018 yılında hizmete gireceğini açıkladı. Projeyi de sanal ortamda Konyalıları tanıttı “Yer yerinden oynayacak.” diye, hatta sanki metro yapılmış gibi bir söylem de geliştirildi.

Şimdi, şunu hep söylüyorum, daha önce siz de Komisyonda bulundunuz Genel Müdür olarak yani Konya, metronun her türüyle tanıştı, çikolatasıyla, firmasıyla, otobüsüyle ama bir türlü yatırım olarak yapılmadı, bugüne kadar mesafe alınmadı. Geçen yıl proje ihalesinin yapıldığını söylemişti Bakan Bey ama şimdi bu kısıtlamada projesi bitip yatırıma başlanmayan yatırımların durdurulacağı gibi genel bir açıklama var, bu kapsamda Konya metrosu projesiyle ilgili alınan karar nedir, açıkçası bunu Konyalılar merak ediyor. Bunu açıklarsanız memnun oluruz. Yani bizim en büyük sorunumuz Konya olarak kent içi ulaşımdaki sıkışıklık. Yani insanımız çileden çıkıyor Sayın Bakanım. Hele ki karlı, yağışlı ortamlarda iyice sıkıntı çoğalıyor.

Yine, bir projemiz Konya çevre yolu yapımı. O da, uzun yılların hikâyesi var, şimdi anlatmaya kalksam çok uzar. Neticede 68-70 kilometrelik kısmı ihale edildi ama esas trafik sıkışıklığının olduğu bölgeyi rahatlatacak yerde değil. Yani Adana çevre yolu ile Karaman çevre yolu arasındaki kısmın ihalesi yapıldı, herhâlde bitme aşamasında. Esas İstanbul, çünkü bizim şehir içi trafiğini en çok etkileyen eski çevre yolunun şehir içinden geçiyor olması. İstanbul-Afyon tarafından gelen yolun yeni çevre yoluyla, bağlantıyla oranın rahatlatılması gerekiyor. Bu anlamda, bilmiyorum, bu yatırım kısıtlamasından, yatırım ödenekleri kısıtlamasından bu projemiz de etkilenecek mi yani toplam 100 küsur kilometrelik daha kısım var yani o kısım programda yer alıp ödenek tahsis edilecek mi? Onu merak ediyorum.

Yine her bütçe görüşmesinde ifade ettiğimiz konularımız var. Bu sivil havalimanı, Konya'nın ihtiyacı. Ya mevcut askerî tesislerin oradan başka yere taşınıp sivil hâle getirilmesi havalimanımızın ya da yeni bir sivil havalimanı Konya'nın ihtiyacı.

Lojistik merkezini ifade ettim. Yani bu konu da inşallah kısa sürede tamamlanır.

Bir de son olarak, Sayın Bakanım, genel bir talep ki arkadaşlarımızın tümüne, sizlere de yoğun geliyordur, bu cep telefonunun çekmediği yerler, muhtarlarımızdan bu konuda çok yoğun talep geliyor. Biliyorum, Evrensel Hizmet Fonu'ndan karşılanarak bu çalışmalar yürütülüyor şirketlerin yapmadığı yerlerde ama yine bildiğim kadarıyla bütçesi çok dar, gelirlerini artırmamız lazım bu fonun. Bu konuda -şimdi sunumunuzda gördüm- Konya hep mavi gözüküyor ama Konya'da mesela çekmeyen çok yerleşim birimi var, köylerimiz var. Bu anlamda fonun gelirlerinin artırılıp bu tür yerlerin hızlı bir şekilde yapılması gerekli diyorum ve bütçemizin hayırlı sonuçlar getirmesini diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Yılmaz...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, şimdi, 2003 yılı bütçesini AK PARTİ iktidarı yaptı, bu sene 2019 bütçesini de AK PARTİ iktidarı yapıyor. 2017 bütçesinin sonuçları ortaya çıktı, bunun kesin hesabı ortaya çıktı. Dolayısıyla, 2003'ten 2017 dâhil bütçenin toplam TL ödeneklerini o yılın ortalama kuruna bölüp topladığınızda aşağı yukarı 2,1 trilyon dolarlık bir harcama ortaya çıkıyor dolar bazında. Bunun üzerine 60 milyar doların üzerindeki bir özelleştirme gelirini de koysak ve artı şu anda Türkiye'nin 467 milyar dolar dış borcu var, bunu 130 milyar dolara devraldınız, onu düşüğünüzde geriye 330 milyar dolar gibi bir brüt borç çıkıyor. Bütün bunları üst üste koyduğumuzda yaptığınız, sunduğunuz hizmetleri bize burada bir icraatın içinden programıyla gösterdiniz. Şimdi biz bilinçli bir yurttaş olarak sizin bu yaptıklarınıza teşekkür etmeli miyiz? Biz bunun hakkımız olduğuna, sizlerin bize bizim paramızla hizmet vermek üzere seçildiğinize ve dolayısıyla bu hizmetleri vermek zorunda olduğunuza inanıyoruz, bu kesin ama burada benim öğrenmek istediğim veyahut da sormak istediğim husus şu: Acaba bu kadar harcamayla, bu kadar kaynakla yapılabilecek hizmet bu kadar mıydı? Benim hatırladığım kadarıyla 2015 yılında sorulan bir soru önergesine verilen bir cevapta 1 kilometrelik bölünmüş yolun 700 bin dolar olduğu, 1 kilometrelik hızlı tren yolunun 4,5 milyon dolar olduğu söyleniyor. Bizim muhalefet olarak öğrenmek istediğimiz şey, az girdiden acaba çok daha fazla bir çıktı sağlanabilir miydi? Yani 700 bin dolara 1 kilometre değil de 1,5 kilometre yapılabilir miydi? Efendim, 4,5 milyon dolara 1 kilometre hızlı tren yolu değil de 2 kilometre, 1,5 kilometre yapılabilir miydi?

Peki, biz bunu nereden öğreneceğiz, nasıl bileceğiz? Bizim adımıza, Meclis adına denetimi yapan Sayıştay raporlarından bileceğiz fakat şu andaki gelen Sayıştay raporundan anlıyoruz ki birtakım usulsüzlükler var. Efendim, harcama yapılan, ödeneği verilmemiş harcamalar vesaireler veyahut da ödeneği verilmiş harcamaların başka yerlere harcamaları var fakat buradan hareketle bir maliyet fayda analizi ortaya çıkmıyor. Sizin üzerinizde milletin emaneti var. Bu emaneti kılı kırk yararcasına kullansanız, 3 kuruşa yapılacak işi 2,5 kuruşa yapsanız ve bunun sonucunda da daha fazla girdi çıksa bizim size teşekkür borcumuz kesinlikle var ve bunun için de teşekkür ederiz ama siz bu kaynakları alıyorsunuz, bizim paramızla hizmet ediyorsunuz ve öyle bir kültür ortaya çıkıyor ki bir minnettarlık kültürü gibi bir şey var. Biz, kendi paramızla bize hizmet etmek için seçilen bir heyete teşekkür etmek zorundayız gibi bir şey var. Taşrada görüyoruz. 1,5-2 milyon dolarlık gölet yatırımı yapılıyor, bu 1,5-2 milyon dolarlık göletin topluma tanıtılması için şehrin “billboard”ları doluyor, 100 bin TL’lik masraf yapılıyor, israf yapılıyor. Bunlar doğru şeyler değil. Bunlar gerçekten haram işler ama maalesef bunlar yapılıyor. Dolayısıyla, ben...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Reklam yapmayan var mı?

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Efendim, kendi paranızla yapın. Milletin parasıyla millete reklam yapmayın. Biz hizmet istiyoruz, verdiğimiz, ödediğimiz verginin karşılığını almak istiyoruz. Bu iş bu kadar basit.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Doğru söylüyor.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Cebinizden yapmıyorsunuz, halkın parasıyla yapıyorsunuz. Tasarrufa gidiyordunuz. Hani tasarruf?

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Dolayısıyla yani öyle bir hava veriliyor ki sanki bu toplanan vergilerle siz bize hizmet yapmayacaksınız, hizmet sunmayacaksınız gibi, alıp bu paraları da Seyşel Adalarına tatile mi gideceksiniz?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sen Atatürk büstünü cebinden mi yaptın?

CAVİT ARI (Antalya) – Rahatsız mı oldun Atatürk’ün büstünden?

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Efendim, bir dakika... Lütfen... Lütfen...

CAVİT ARI (Antalya) – Geri al sözünü. Atatürk büstünden rahatsız olamazsın.

BAŞKAN – Öyle bir şey söylemedi zaten, öyle bir şey yok.

CAVİT ARI (Antalya) – Öyle dedi.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Nasıl anladın rahatsız olduğunu ya? Kendini çok zorluyorsun.

CAVİT ARI (Antalya) – Evet, Atatürk büstünden rahatsız olmuş beyefendi. (Gürültüler)

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – O cümleyi söylemek için kendini çok zorluyorsun.

CAVİT ARI (Antalya) – Yok ya?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Gerçekten bak ya!

BAŞKAN – Arkadaşlar, bir dakika... Sayın Yılmaz konuşuyor.

CAVİT ARI (Antalya) – “Cebinden mi yaptın?” diyor. Rahatsız mı oldun da?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Yanlış örnek oldu.

CAVİT ARI (Antalya) – Başka bir şey söyle, Atatürk büstünü karıştıramazsın.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Arkadaşlar, arkadaşlar, Atatürk’ü, camiye siyasetten çıkarın.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Kardeşim, beni dinler misin?

CAVİT ARI (Antalya) – Dinlemiyorum!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Dinlemiyorsan çık dışarı!

CAVİT ARI (Antalya) – Sen çık dışarıya!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sen çık dışarı!

CAVİT ARI (Antalya) – Kimsin sen! Sen çıkartamazsın. Kim oluyorsun da bana “Çık dışarı!” diyorsun? Haddini bil!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Oturmuşsun, name yapıyorsun. Bu bir hizmettir be!

CAVİT ARI (Antalya) – Konuşma fazla!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sen konuşma. Konuşmak istiyorsan gel dışarı!

CAVİT ARI (Antalya) – Çık, gel! (Gürültüler)

BAŞKAN – Arkadaşlar, kimse dışarı çıkmaz, siz rahat olun.

Sayın Yılmaz, siz devam edin.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bu arkadaşı bir götürün, bir Largactil vurdurun.

BAŞKAN – Arkadaşlar, bu da bir hayat tecrübesi.

Siz devam edin Sayın Yılmaz, buyurun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sizi buraya davet ediyoruz Sayın Bekaroğlu, Ekrem Bey’in yanına davet ediyoruz.

BAŞKAN – Yahu, Sayın Aydemir, bir müsaade edin ya!

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Ne yapıyorsunuz siz ya? Kabadayılık mı, milletvekilliği mi? Bu nasıl bir üsluptur?

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) – Sayın Başkan, esas provokatör bu, ben söyleyeyim, değerli kardeşim.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – 5 kuruşluk işi 3 kuruşa...

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – “Dışarı çık.” diye bir milletvekilini nasıl çağırıyorsunuz ya?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sustuk, sustuk ama Sayın Yılmaz acayip bir gazla geliyor.

BAŞKAN – Arkadaşlar...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Gazla gelmiyorum. Bu, hayatın realitesi. (Gürültüler)

BAŞKAN – Arkadaşlar, bir rahat olun ya.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bizim vergilerimizle, bize...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teknik bilgiler veriyor.

BAŞKAN – Ya, Sayın Yalım, bir sen eksiktin, hoş geldin!

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Hoş bulduk.

BAŞKAN – Sayın Yılmaz, buyurun.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Efendim, tekrar ediyorum: Gadre uğramak vesaire yok, bizim vergilerimizle bize hizmet etmek üzere seçilmiş bir heyetin yapacağı şey, sessiz sedasız bu hizmeti yapmak ve bizim de bunu vicdanımızda kabul etmekten müteşekkil. Ama siz bunu bizim paramızla

yapıyorsunuz, bir de ayrıca üstüne reklam yapıyorsunuz; bu, yanlış diyorum; bu, gerçekten yanlış. Bunu biz yaparsak siz de bizi eleştirin, doğru değil bu. Dedğim gibi, bir minnettarlık bizim kültürümüzde var, güzel işlere minnettarlık duymak iyi bir şey ama öyle bir noktaya geliyor ki sanki toplanan bu vergilerle siz bize hizmet etmeyecekmiş de Şeyşel Adalarına tatile gidecekmiş ama gitmemişsiniz de bize bu hizmetleri vermişsiniz gibi bir hava var. Bunlar yanlış, lütfen bundan vazgeçin.

İkinci bir husus Sayın Bakanım: Şimdi, “Türkiye ekonomisi dünya sıralamasında 10’uncu sıraya gelecek.” diyorsunuz. Bu, hatırladığım kadarıyla sunumunuzun iki yerinde geçti. Lütfen bizim aklımızla fikrimizle alay etmeyin. Türkiye 10’uncu sıraya nasıl gelecek? Şu anda dünya sıralamasında 10’uncu sırada Rusya var. Bir kere “10’uncu sıraya gelecek.” diyorsunuz, üç yılda mı gelecek, beş yılda mı gelecek, on yılda mı gelecek; zaman vermiyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – 2023.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Eğer 2023’ü kastediyorsanız beş yıl var, beş yılda Türkiye bugünden itibaren ortalama yüzde 12,5 büyüse bu 1,5 trilyon dolar ekonomiye denk geliyor. Şu anda Rusya 10’uncu sırada, 11’inci sırada Kanada var; biz yüzde 12,5 büyürken bu ülkeler yan gelip yatacaklar mı? Dolayısıyla bu hesabı nasıl yaptığınızı lütfen bize bir söyleyin, nasıl 10’uncu sıraya geleceğiz? Dolayısıyla bizim aklımızla alay etmeyin ve dolayısıyla da toplumu da motive... Elbette Türkiye’nin 10’uncu sıraya gelmesi iyi bir şey, toplumu motive etmek istiyorsanız bunun nasıl olacağını da üç aşağı beş yukarı rasyonel bir şekilde topluma gösterin. Yani bu, içi boş, altı boş slogandan başka hiçbir şey değil, kusura bakmayın.

Bir başka husus...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – O, size göre Başkanım.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Şeker kardeşim, o zaman buyur sen söyle bana nasıl geleceksin?

BAŞKAN – Sayın Yılmaz, soruları o cevaplamıyor, Sayın Bakan cevaplayacak.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) - Şu anda 750 milyar dolar ekonomimiz var, önümüzde beş yıl var, beş yılda hangi büyüme oranıyla, hangi girdiyle bu çıktıyı sağlayacaksınız? Söyle de özür dileyim senden, haydi söyle.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Başkanım, bakın, siz Merkez Bankası Başkanlığı yaptınız...

BAŞKAN – Sayın Çelebi...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Efendim, Başkanlık yaptım, işte onun için bunu söylüyorum, bu otoriteyle konuşuyorum.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Biz iktidara gelmeden önce millî gelirin bu dolarlara, gayrisafi millî hasılların...

BAŞKAN – Sayın Çelebi...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bakın, lütfen, boş laf bunlar. Bakın, hâlâ aklımızla alay ediyorsunuz, boş laf bu. “Siz söyleyin, ben sizden özür dileyeyim.” diyorum. Göster şunun şeyini bir.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ben şöyle bir örnek vereyim, takdirini size bırakayım: Sizin olduğunuz dönemde...

BAŞKAN – Neyin örneğini veriyorsunuz ya?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Söz verin konuşsun ya, söz istesin konuşsun ya!

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Kardeşim, bak, bizim olduğumuz o dönemde siz “hukuk” dediniz, “adalet” dediniz, Türkiye’ye sermaye girişi oldu, kur hızla değerlendirildi ve biz inanmadığımız sistemin sahiplerinin servetini 3’e katladık, tamam mı?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Takdir sizin.

BAŞKAN – Arkadaşlar...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) - Takdir edilecek hiçbir husus yok ortalıkta, kusura bakmayın.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Nasıl yok ya?

BAŞKAN – Sayın Çelebi...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – ortalıkta takdir edilecek hiçbir husus yok, eğer itirazınız varsa hesabı bana gösterin, ben sizden özür dileyeyim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Yılmaz...

BAŞKAN – Sayın Çelebi, bir müsaade edin ya! Sayın Çelebi, söz talebiniz var ve söz talebinizi karşılamayacağım.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Söyleyecek bir şeyi yok zaten.

BAŞKAN – Konuşacağınızı konuştunuz çünkü.

Sayın Yılmaz, lütfen devam edin.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bir başka husus şu Sayın Bakanım: Yollarımız var fakat yollarımızın üzerinde yürüten arabalarımız yok. Önce yol yaptık, arkasından otomobil sanayisini kurmaya çalıştık ve şu anda geldiğimiz nokta da belli.

İkinci bir husus: Şu anda demir yolları yapıyoruz, kara yolu yapımında yaptığımız yanlışları inşallah hızlı trende de yapmayız. Dolayısıyla burada hızlı trenlerin hayata geçirilebilmesi için efendim, Almanya’nın Siemensinden sinyalizasyon, Boschundan şunu, Kanada’nın Bombardierinden şunu, Fransa’nın bilmem nesinden bunu alıp hızlı tren yapmak bizi büyütüyor; hızlı trene sahip oluyoruz ama ekonomimize kattığı katma değer son derece düşük. Dolayısıyla benim sizden istirhamım, bizim bu paralarımızla bu yolları yapmadan önce rayları yapın, o fabrikaları kurun, o sinyalizasyonları vesaireleri gerçekleştirin ve ondan sonra bu işe girin; o zaman uzun vadede biz büyük ekonomi oluruz. Bu tür, başkasının ürettiği teknolojiyi borç alarak Türkiye’ye getirip hızlı tren yapmak, dağları delmek bizi büyük ekonomi yapmıyor ama ben Ankara’dan Uşak’a dört saatte gitmek yerine herhâlde iki saatte gideceğim; bu, bir faydadır ama ekonomiyi büyük yapmayacak. Onun için, aynen kara yollarımızı yapıp üzerinde arabamız olmadığı gibi tren yollarını yapıp üzerinde trenimiz olmayan bir ekonomi istemiyoruz. Bunu bu şekilde düşünün diyorum.

Onun dışında...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Manyak ya!

BAŞKAN – Sayın Bekaroğlu, söylediğiniz “manyak”tı, suyu buydu gibi laflar, siz kendi kendinize söylemeniz de duyuluyor.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – “Dışarıya gel.”e bir şey dedim mi?

BAŞKAN – Duyuluyor yani, duyuluyor.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Duyulsun. “Dışarıya gel.” ne demek ya!

BAŞKAN – Duyulduğunu söylüyorum yani duyulmadığını zannetmeyin, duyuluyor.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – “Dışarıya gel.” Lafa bak!

BAŞKAN – Sizi çağırmadı ya, siz rahat olun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kimi çağırırsa çağırın ya, Komisyonunda hiç böyle bir şey olur mu ya?

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Başkanım, siz benim Başkanım değil misiniz?

BAŞKAN – Ya “Sizi çağırmadı.” diyorum yani bırakın... Zaten Sayın Ari kendisini ifade edebiliyor, söyleyeceğini de söyledi.

Sayın Yılmaz, buyurun.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Sayın Bakanım, benden önceki konuşmacı arkadaşlarım da söyledi, daha önce başka bakanlıkların bütçesi görüşülürken de gündeme getirildi; sizden açık ve net olarak şunu istiyorum: 2019 yılı bütçesinde kamu-özel iş birliğiyle ilgili olarak yaptığınız altyapı yatırımlarıyla ilgili olarak gelen bütçenin yükü nedir? Bunun miktarını bize söyleyin ve bunu bütçenin hangi kalemine yazdığınızı da söyleyin lütfen. Biz şu anda bunu takip edemiyoruz, bütçenin neresinde? Bütçede bir kalem vardı “satın alınan hizmetler ve üçüncü kişilere yapılan ödemeler” diye. Dedik ki: Bunun içerisinde ne hizmet alınıyor acaba? Bunun ilgili olarak “Örneğin şu anda 4,5 milyon kredi kartı borçlusu var, toplumun en düşük gelir seviyesinde olan vatandaşlarımızı bu yüklerinden, 20 küsur milyon dolarlık icra dosyasından kurtarabilir miyiz?” diye söyledim, zamanın Maliye Bakanı bana dedi ki: “Merkez Bankası Başkanı olmak her şeyi bilmeyi gerektirmez, bu kalemin içerisinde öyle senin dediğin gibi hizmet, tasarruf ödeyeceği kişiler yok.” dedi. “Peki ne var?” Dedi ki: “Bunun içinde Sağlık Bakanlığıyla ilgili olarak aile hekimlerine yapılan ödemeler var, bunun içerisinde NATO’yla ilgili ödemeler var, bunun içerisinde Milli Eğitim Bakanlığının sınav giderleriyle ilgili ödemeler var.” Bakan bunu söyledi. Eğer bunlar böyleyse niye gidip ilgili fasıla yazılmıyor da ekonomik olarak sınıflandırmalar, fonksiyonel olarak bütçe sınıflandırmaları niye böyle çarpıtılıyor? Dolayısıyla ben sizden açık ve net olarak şunu istiyorum: 2019 yılı bütçesine kamu-özel iş birliğiyle yapılan yol, köprü, tünel vesaireyle ilgili olarak ne kadar ödenek ayırdınız ve bütçenin neresine yazdınız? Bunu bize söylemenizi bekliyorum.

Son olarak iki şeye daha değinip konuşmamı bitireceğim. Bunlardan bir tanesi şu: Efendim, ben Ankara Milletvekiliyim ama ilim Uşak’ta bir güney çevre yolu yapıldı, 2015 yılı seçimlerinin hemen öncesinde yapıldı; hazine arazilerinin geçtiği yerlerdeki yollar greyderle, dozerle açıldı, bir yol silüeti ortaya çıktı, ana yolun üzerine üst geçit yapıldı fakat onun ilerisindeki özel mülkiyete uğrayan yerlerde istimlak yapılamadığı için üç buçuk yıldır tek bir çivi çakılmadı. Acaba bununla ilgili olarak yapabileceğiniz bir şey var mı? Gerçi bu sene ekonomik sıkıntıdan dolayı yatırım harcamaları kısıyor ama bence bunun felsefesi de yanlış. Neyse, bir parantez açarak söyleyeyim: Ekonominin daraldığı bir yerde yatırım harcamalarının kısılmasından ziyade cari harcamaların kısıp ekonominin daralmasının önlenmesi gerekir. Dolayısıyla hızlı trenden veyahut da diğer işlerden yaptığımız kesintiler bence işin mantığına ters ama seçime gidiyoruz, dolayısıyla orada cari giderler artacağı için oradan kesinti yapamıyorsunuz, bunu da biliyorum ve anlayışla karşılarım.

Yine istimlakle ilgili olarak ikinci bir şey şu: Alaşehir-Göğdes yolunun Salihli-Demirci yoluyla kesiştiği yerde bir vatandaşımızın üzüm bağı var. Bu üzüm bağının Demirci’ye giden yol üzerinde 742 metrekaresine el atılmış, iki yıldır üzerinden yol geçiyor fakat herhangi bir ödeme yok. Onun dışında, aynı parselin bir başka köşesinden yine aynı yol için şu anda mahkeme kararıyla istimlak kararı çıkmış ve mahkeme kararıyla değer tespiti için bir heyet kurulmuş, heyetin aynı yer için tespit ettiği değer ile şu anda istimlaksız olarak el atılan yere İzmir Karayolları Bölge Müdürlüğü’nün biçtiği değer aşağı yukarı üçte 1 oranında. Yani vatandaş hakkını nerede, nasıl arayacak? Bunu da bilgilerinize sunuyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yılmaz.

Sayın Çakır, buyurun.

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, bürokrasimizin kıymetli çalışanları, değerli basın; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Yeni ismiyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2017 kesin hesapları ile 2019 yılı bütçesini görüşüyoruz. Öncelikle, bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Sözlerimin hemen başında bu Bakanlığın, ürettiği her hizmetin toplum nezdinde anında takip edilebileceği ve karşılık verileceği bir alan olması dolayısıyla şanslı ama hizmet ve alan yoğunluğu dolayısıyla da üzerinde çokça konuşulan bir bakanlık olduğunu da ifade etmek istiyorum.

Bu Komisyonda geçen dönem beraber çalıştığımız, görüş, öneri ve düşüncelerinden çokça istifade ettiğimiz Sayın Zekeriya Temizel 2018 yılı bütçe görüşmelerine şu ifadeleri kullanarak başlamıştı, tutanaklardan aynen aktarıyorum: “Daha önce kamuda da çok değişik alanlarda görev yapmış -DPT’de, hatta değişik bakanlıklarda- bir arkadaşım bir gün dedi ki: ‘Eğer bir gün bu Konya-Ankara arası trenle bir saate inerse, bu projenin açıldığı gün iktidarda hangi parti varsa ömrümün geri kalan kısmında oyumu hep ona vereceğim.’ Geçenlerde sordum ona, sözünü tutuyor musun dedim. Dedi ki: ‘Çok zor oluyor ama gözümü kapatıyorum, kendimi trende hayal ediyorum, Konya Ovası gözümün önüne gelince oyumu atıyorum.’

Şimdi, değerli arkadaşlar, benim hayalim fazlaydı. Benimki İstanbul’dan Kafkaslara kadar tırmanan bir demir yoluydu, ben de sürekli olarak onu söyledim. Kars’tan Asya’ya giren, Kafkasların üzerinden bütün Asya’ya kadar uzanan bir tren yolu da benim hayalimdi. Ben öyle bir taahhütte bulunmadım. Taahhütte bulunmadım ama bu, benim bu projeyi gerçekleştiren insanları kutlamamın önünde bir engel değil.”

Tutanaklardan aktardığım bu bakış açısı, doğru ve güzel bir iş yapılması durumunda takdir edileceğini göstermesi bakımından son derece önemlidir.

Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve uzay bilgisi teknolojileri alanlarında dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlamak misyonuna, bugün Bakanımızın bütçe sunumunda da öne çıkan özellikler itibarıyla, bu konuda gerekli ihtiyaç ve gerçekleştirecek faaliyetlerle ihmal edilmeden dikkat edileceği anlaşılmaktadır.

Ulaştırma, insanı veya eşyayı sadece bir yerden bir yere taşımayı başarmak olarak tanımlanamaz. Bu taşımada hedeflenen her ne ise onu en iyi şekilde yapmak, en kısa zamanda, en az maliyetle, en rahat ve konforlu şekilde yapmayı başarabilmekten geçer. Ulaştırmanın demir yolu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu, boru hatlarıyla gerçekleştirildiği göz önünde bulundurulursa bu alanlara yapılan, yapılacak yatırımlar çalışma ve performans dâhilinde değerlendirilecektir. Ulaştırma yatırımlarının sadece kâr kriterine göre değil, ekonomik, kalkınma, sosyal, siyasi, güvenlik, kitle taşımacılığı gibi kriterleri de göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bakanlık bütçesi değerlendirilirken geçmiş dönemlerde yapılan işlerin fayda maliyet analizi çerçevesinde değerlendirilerek hangi işlerin daha faydalı olacağını, hangi projelerin hayata geçirilmesinin hem aciliyet hem de maliyet açısından faydalı ve önemli olacağını iyi hesap edilmesi gerektiği de göz önünde bulundurulmalıdır ki sunumda buna dikkat edildiği de dikkat çekmektedir.

Bölünmüş yollara verilen önemin doğru bir tercih olduğu, otoyolların bugünü yarına bağlayan, yapılması gereken ve gelişmişliğin bir göstergesi olarak kabul edildiği bir zaman diliminde olmazsa olmaz yatırımlar olması kaçınılmazdır.

Artan trafik hacmi, yaptığınız ve yapacağınız bu yatırımlarla onu rahatlatma mecburiyetinizi devamlı bir şekilde size hatırlatacaktır. Burada asıl amaç, belki de bu yatırımların en önemli faydası can kayıplarını önlemeye yönelik faydasını zikretme şeklinde olmalıdır.

Bakanlığın tüm çalışmalarında ve yatırımlarında büyük kamu kaynaklarını kullandığını biliyoruz. Hacimli ve büyük projeleri yürütmesi dolayısıyla bu kaynakların kullanımında etkin, iktisadi, verimli ve mevzuata uygun bir hesap verilebilirliği şeffaf bir şekilde kullanması ve kamu adına yapılan bu harcamaların ve yatırımların kamunun bilgisine zaman zaman sunulması dayanışmanın ve toplumla iletişimin getireceği fayda açısından da son derece önemli görülmektedir.

Burada teknik detay inceleme sonuçlarını değerlendirmekten öte, özellikle Sayıştay raporları üzerinde yapılan değerlendirmelerin kendi içindeki önemini hatırlatmak faydalı olacaktır diye düşünüyorum. Raporların kamu işleyiş ve düzenini sağlama hedefiyle hazırlandığı kabul edilmektedir. O hâlde bu raporların temas ettiği kriter ve bulguların tekrerr etmemesini temin etmeyi başararak yıl faaliyetlerini sonuçlandırmayı başarabilmiş olmalıyız.

Ülkemizde 1950’li yıllara kadar demir yolu ulaşımının öne çıktığı, daha sonra kara yolu ulaşımının özellikle tercih edilmeye başlandığı bilinmektedir. Deniz yolu ve hava yolu ulaşımının da 1980 sonrası, 1990 sonrası önemsendiği bilinmektedir. Son yıllarda özellikle demir yolu ve hava yolu taşımacılığının dikkat çekecek bir şekilde artış göstermeye başladığı da görülmektedir.

Ulaştırma sektörünün, ekonomik kaynakların kullanılması, değerlendirilmesi, şehirlerin, ülkelerin, kıtaların birbiriyle bağlantısını sağlaması yanında, insan ve mal dolaşımını sağlaması, bir anlamda hayatın akışına getirdiği önemli kolaylıklarla bağlantılı olarak ticareti, sosyal hayatı ve buna bağlı olarak diğer sektörleri de birebir etkilediğinden, etkileyeceğinden önemi inkâr edilemez. Onun için, ülkelerin ve ülkemizin içinden geçmekte olduğu ekonomik pariteler, iş gücü, üretim, maliyet ve benzeri kriterler ulaşım sektörünü yakından ilgilendirmektedir.

Takip edebildiğimiz kadarıyla dünyada ve ülkemizde hâlen hem yük taşımacılığında hem de yolcu taşımacılığında kara yolu taşımacılığının ağırlığını koruduğunu görmekteyiz. Bölünmüş yollarla, otoyollarla, demir yolu ağları ve hava yoluyla ülkenin şehirlerinin birbirine bağlanması, ülkelerle yakınlaştırılması bir politika, bir tercih olmaktan öte çağımızın bir gerçeği, bir gerekliliğidir. Bu anlamda, bu çalışmaya katkı veren, omuz veren yani ülkede taş üstüne taş koyan, fikir üreten, proje gerçekleştiren, emek veren herkesi dünden bugüne hayırla yâd ediyorum.

Demir yolu taşımacılığı ve ulaşımı hem uzun hem kısa mesafede kitle nakliyatını sağlaması, maliyet açısından ucuz olması dolayısıyla yeni dönemde hem konfora bağlı olarak hem de zamandan kazanmaya bağlı olarak hızlı tren pratiğiyle daha öne çıkarılacak gibi görülmektedir. Belki de Bakü-Tiflis-Kars demir yoluyla buna bir yol vermiş de olacağız. Özellikle hız nedeniyle demir yolu taşımacılığının tercih edilmediği bilinmektedir. Hızlı tren taşımacılığıyla birlikte bunda bir iyileşme sağlanmaya başladığı da anlaşılmaktadır.

Demir yolu ulaşımında taşınan yük miktarında son yıllarda sürekli artış olduğu da bilinmektedir. Uluslararası ticari rekabetin artmasına bağlı olarak da ulaşım sektörüne olan ilginin arttığını, bununla birlikte daha güvenli ve düşük maliyetle daha kısa sürede uzak mesafelere ticari malların ve insanların ulaşımının sağlanabilmesi ulaşım ve taşıma sektörleri için hedef belirleme zorunluluğunu doğurmuştur.

İşte, Bakanlıkça bütün bu değerlendirmelerin, burada yapılan fayda maliyet analizlerinin göz önünde bulundurulmasıyla sıkışan kaynak ve varlıkların yerli yerinde ve en iyi şartlarda kullanılmasının sağlanması hususu da ihmal edilmemelidir.

Burada modern bir ulaşım hizmeti için seferber olan Bakanlığın aynı zamanda yaygın bir iletişim hizmeti verme çabası takdir edilecektir, edilmelidir de. Teknolojinin gelişmesine bağlı olarak kullandığınız alet ve edevatla yolları, köprüleri, tünelleri daha kısa zamanda inşa imkânına kavuşmuş olmak, bütün bu yapılan işlerle ilgili olarak, özellikle bu yap-işlet-devret modeline bağlı olarak yapılan köprü ve yollarla ilgili olarak kamuoyunun net bilgilendirilmesi önem arz etmekte olup bilgi kirliliğini ortadan kaldıracığı gibi, hizmetlerin, işin gerekliliği hususundaki negatif algıları da giderecektir.

Aynı zamanda ülkemizin konumu, bölgesel ve küresel ekonomiye sağladığı katkının katma değerini artıracak her türlü çalışmanın faydası inkâr edilemez. Bolu Tüneli hikâyesini anlatacak değilim, onlar mazi oldu, elbette güzel. 1969 yılında İstanbul'a taşındığımızda eşyamızın yüklü olduğu kamyonla karşıya geçmek için üç gün beklediğimizi de unutulmaz bir hatıra olarak taşıdığımızı ifade etmek isterim.

Ulaştırmanın karmaşık bir sistem olduğu kabul edilmekle beraber, asıl karmaşanın kentlerde yaşandığı da bir gerçektir. Çevre yolları, tren yolu ağının güçlenmesi, hava ve deniz yolları yoğunluklu çalışmalarla birlikte özellikle büyük kentlerde yoğunlaşan nüfusun şehir içi dolaşımı şehir yönetimleri için zaman zaman kaldırılamaz yük hâline gelmekte, bu da insanımızın ciddi memnuniyetsizliğine yol açmaktadır. Belki bu şehirleşme yoğunluğu yarın yeni planlarla, düzenlemelerle şehir içi ulaşımını yer altına taşımayı zorunlu hâle getirecek ve sürece yeni bir şekil verme mecburiyetiyle karşı karşıya kalacağız. Bilim dünyasının yıllardan beri haykırdığı -bu çağın neden olduğu yıkımlara, sıkıntılara işaret ediyor- doğanın tahribatı, hava kirliliği, denizlerdeki yaşamın yok oluşu, buzul dağlarının erimesi, yok olan canlılar, iklim değişiklikleri... Bakanlık çalışmalarının da bu etkilenmelerin dışında kalmayacağını belirtmek faydalı olacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çakır, toparlayın lütfen.

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Ulaştırma karşılaştığımız sorunların çözümü için gününbirlik tedbirlerden, çalışmalardan ziyade planlı bir gelişme zaruridir. Planlı gelişme için elbette öncelikli ihtiyaçlar ve yapısal dönüşümler için sağlıklı, ileriye dönük, bilimsel veriler kullanılarak bilimsel yöntemlerle hazırlanacak planlar ve bu planların kararlılıkla uygulanması ve bu planlara uyulması önemli olacaktır.

Değerli milletvekillerinin konuşmalarından da çıkardığım sonuç, yapılan yatırımların güzelliği, takdir edilmesi yanında, hangi plan ve kalkınma anlayışı çerçevesinde gerçekleştirildiğini öğrenmek istedikleri gerçektir. İşte bu minvalde, yeni planlama ve yatırımların bu değerlendirmeler çerçevesinde hayata geçirilebilmesi sağlanmalıdır.

Meclis Başkanımızın güzel bir sözü vardı “Yolları ayırdık, gönülleri birleştirdik.” diye. Ben bugün burada, bu bütçeyle, gönülleri birleşen birleştiren, yakınlaşan yakınlaştıran, yaşamın yükünü hafifleten çalışmalara imza atmanızı ümit ediyorum.

Tekrar bütçenizin hayırlı olmasını temenni ederken, İstanbul Havalimanı'nın da hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyor, hazırunu saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Çakır.

Sayın Emecan...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokrat arkadaşlarımız, basınımızın değerli emekçileri, değerli kurul üyelerimiz, Komisyon üyelerimiz; öncelikle 2017 kesin hesap ve 2019 bütçesinin Bakanlığımıza hayırlı olmasını diliyorum.

Şimdi, Sayın Zekeriya Temizel Hocamızın geçen yılki tutanaklarından yola çıkarak bir konuşma yaptı arkadaşımız ve biraz onun övgülerinden bahsetti. Sanki burada biz hep yeriormuşuz, hep eleştiriormuşuz ki bizim görevimiz bu, muhalefet olarak tabii ki eksik bulduklarımızı söyleyeceğiz, önerilerde bulunacağız. Ama ben de açıkçası, o zaman biraz olumlu cümlelerle başlayayım sürece, sizin aldığınız bu noktadan başlayayım.

Öncelikle tabii, çok teşekkür ediyoruz sunumunuz için de. Ben de bir mühendis olarak buradaki bu projelerin, mühendislik projelerinin... Ki Sayın Bakanım, eminim aranızda siz de dâhil birçok meslektaşım var. Projeler tabii ki baktığımız zaman bizleri çok umutlandırıyor, mutlu ediyor, güzel. Ki en büyük bütçeye sahip, gerçekten sorumluluğu çok yüksek olan bir Bakanlıksınız, göreviniz, sorumluluğunuz çok ağır. Çok alan var Bakanlık bünyesinde yani hepsi, kara, deniz, hava, haberleşme; tabii ki bu kadar çok projenin gündeme getirilmesi, koordinasyonun yapılması çok kolay değil. Kolaylıklar diliyorum sizlere.

İkinci olarak olumlu gördüğüm bir şey, yerli ve milli vagon, lokomotif üretimi özellikle demir yoluyla ilgili. Bu noktada yerleşmek, millileşmek, kendi bünyemizde bu üretimleri yapabiliyor olmak gerçekten gelecek için güzel, önemli. Hava yolu taşımacılığıyla ilgili de başarılı bir yol katettiğimiz bir gerçek. Ancak, bunların yanında, cumhuriyetin kuruluşundan bu yana değerlendirdiğimizde ve sizin on altı yıllık iktidar döneminizi değerlendirdiğimizde aslında ulaşımın sektörler arasında çok da fazla dengeli dağıtılmadığını görüyoruz. Bunu birçok arkadaşımız zaten konuşmasında ifade etti bugüne kadar. Sayın Binali Yıldırım geçen dönemki bütçe konuşmasında, demir yollarına önem verilemediğini, kara yollarına çok ağırlık verildiğini kendisi de ifade etmiş zaten, tutanaklarda var bu da. Siz de aynı şekilde bunu ifade ederek, demir yoluyla ilgili yatırımların önemseneceğini söylüyorsunuz. Ancak rakamlara şöyle bir baktığımızda yani Cumhuriyet Dönemi'ni hep gündeme getirmek zorundayız çünkü o dönem, gerçekten, demir yolu yatırımları anlamında örnek teşkil edebilecek bir dönem. 1950'li yıllara kadar 10 bin kilometre demir yolu ağının kurulabilmiş olması ve o koşullarda, o yokluk koşulları içerisinde...

Şimdi, burada bir parantez de açmak istiyorum izninizle. Dönemleri hep birbiriyle kıyaslarken biraz adil olmak lazım. Yani son on altı-yirmi yıldır teknoloji ve bilişimde dünya genelindeki ilerleme tabii ki Türkiye'yi de etkiledi ve bizde de birtakım üretimler çok hızlı gelişti yani bunu da görmek lazım. O zaman, o dönemlerin, geçmiş dönemlerin koşullarına baktığımız zaman da o dönemin kendi koşulları içerisinde çok başarılı olduğunu görüyoruz. 1950'den sonra demir yolu ulaşımı yerine kara yolu ulaşımına çok önem verildiği söyleniyor ama sizin iktidarınız dönemine baktığımız zaman, bu alışkanlığın ve bu bakış açısının bugüne kadar da devam ettiğini görüyoruz. Yani şurada on altı yılın... İşte, bir yıl öncesi Sayın Binali Yıldırım demir yollarının hakkını vermiş, şimdi siz söylüyorsunuz. Yani bu, çok geç kalınmış bir süreç diye düşünüyorum gerçekten.

Biraz önce siz kendi sunumunuzda yine bir sayı vermiştiniz "Taşıt sahipliği on beş yılda yüzde 156 arttı." diye; sizin sunumunuzda var bu rakam. Şimdi arz ve talep birbirini her zaman destekler. Yani acaba bu kadar çok yol olmasaydı, toplu ulaşım ağlarına, demir yollarına, deniz yollarına daha fazla önem verilseydi taşıtlarda bu yüzde 156 artış olur muydu? Tabii, bu, otomotiv sektörüyle de alakalı bir şey, o alanlara girmeyeceğim.

En son 2017'deki yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığıyla ilgili rakamlara baktığımız zaman, yolcu taşımacılığında kara yollarının payının yüzde 88,8; demir yollarının yüzde 1; deniz yollarının yüzde 0,5 olduğunu görüyoruz. Yük taşımacılığına baktığımızda daha da dengesiz bir dağılım var; kara yollarında yüzde 90; deniz yollarında yine biraz daha iyi, yüzde 5,6; demir yolları 4,4 gibi.

Şimdi, tabii ki bunların ciddi anlamda düzeltilmesi gerekiyor, bu dengesizliğin bir an önce giderilmesi gerekiyor. Umarım “Demir yollarına önem vereceğiz.” söylemi bundan sonra eylemde de kendini gösterir.

Burada ben bir de deniz taşımacılığına yine sizin sunumunuzdan yola çıkarak dikkat çekmek istiyorum. 2013-2018 gerçekleşen ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının sektörel dağılımına baktığımızda, deniz yollarına ayrılan payın yüzde 1 yani 5,9 milyar olduğu görülüyor. Şimdi, Türkiye ölçeğinde baktığımızda, kara hudutları 2.700 kilometre yani biz üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkeyiz ve maalesef, bu denizlerle çevrili olmanın yani 8.483 kilometrenin hakkını veremediğimizi düşünüyorum. Bu, hem şehirler arası ulaşım da hem de şehir içi ulaşım da kesinlikle bugüne kadar doğru bir planlamanın yapılamadığını aslında gösteriyor. Yeterli ve gerekli kaynakların da deniz ulaşımına ayrılmadığını gösteriyor.

Ben İstanbul Milletvekiliyim. Biz İstanbul'da ulaşım ile ilgili bu sıkıntıları çok ciddi yaşıyoruz. Özellikle de deniz ve kara ulaşımındaki bağlantıların yetersiz oluşu, birbiriyle entegrasyonunun düşük oluşu ulaşımı ciddi anlamda kara yoluna ve özel arabalara yüklüyor.

Şimdi, bunlara değindikten sonra, yapılan yatırımlardan biraz bahsetmek istiyorum. Birçok proje var. Yine sunumunuzda kamu-özel iş birliği yatırımlarından bahsetmişsiniz zaten, bunları da biliyoruz. Devam edenler var, yüzde 73'ü tamamlanmış. İleriye dönük projelere baktığımız zaman da kamu-özel iş birliği projelerinin, projelerin hayata geçirilmesinde uygulamasının devam edeceğini görüyoruz. Ancak bunların uygulanışında yani bu modelin uygulanışında tabii, çok ciddi sıkıntılar var. Özellikle dolara endeksli ödeme planları yani hiçbir zaman erişilemeyecek geçiş garantileri, hazine garantileri, dış borçlar, müteahhit borcu olarak görülse de maalesef, bu, tüm vatandaşlar tarafından ödenecek bir borç hâline geldi. Yatırımları incelediğimiz zaman, yatırımların çok pahalı olduğunu ve şu anda da hayata geçmiş yatırımların zarar ettiğini görüyoruz.

Şimdi, evet, çok proje var, çok güzel, yapılacak olanlar da var. Ben, önümdeki rakamları okumaya başlamadan önce şu soruyu sormak istiyorum: Böyle mi devam edecek bu yatırımlar? Çünkü... Yavuz Sultan Selim Köprüsü'yle başlayalım. Bir kere geçiş ücretleri diğer köprülerden 10 kat şu anda pahalı. Diğer köprülerden farklı olarak çift istikamette yol parası alınıyor, geçiş garantisi günde 135 bin, geçen araç 60 bin, ödenen yıllık fark 417 milyar. Bu arada bir şeyi daha eklemek istiyorum. Tabii bu konuda nakliyecilerin ve taşımacıların çok büyük şikâyeti var. Köprüyü zorunlu olarak kullanan taşıtlar her seferinde 140 kilometre fazla yol yapmak ve yakıt yakmak zorunda kalıyorlar. Yani yakıt tasarrufundan bahsetmişsiniz sunumunuzda biraz önce. Burada da ciddi anlamda bir yakıt yükü biniyor taşımacıların üzerine.

Osmangazi Köprüsü'ne gelecek olursak geçiş garantisi günde 40 bin araç, geçen araç 14 bin, ödenen yıllık zarar 1,3 milyar.

Yine Avrasya Tüneli'ne gelelim: Geçiş garantisi yıllık 26.500, geçen araç 15.000, yıllık zarar 123 milyar.

Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantılarına baktığımız zaman -ki bu hâlâ devam ediyor- taahhüt edilen sayılar çok yüksek olduğu için bunun da çok gerçekleşmesi mümkün görünmüyor. Yeni havalimanı bağlantı yollarında havaalanına gidiş dönüş ücretli olacak bildiğim kadarıyla. Bu da ciddi anlamda bir yük getirecek.

Ege Otoyolu'na baktığımız zaman işletme süresi yirmi bir yıl görünüyor, inşaat devam ediyor şu anda. Yine geçiş garantili yani gerçekleşmesi mümkün olmayan, ücretler dolara endeksli ve mevcut...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Başkanım, müsaade eder misiniz.

BAŞKAN – Toparlar mısınız.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Toparlayacağım. Biraz ek süre istiyorum mümkünse.

Ücretler dolara endeksli ve mevcut yollar otoyollarla mukayese edilemeyecek kadar yüksek.

Çanakkale Köprüsü'ne baktığımızda feribot ücretleri bugünkü ücretlerin 2 katı fazlası görünüyor.

Şimdi, İstanbul Havalimanı dediğimizde bu çok geniş kapsamlı bir konu. Çok ciddi anlamda burada bizi tabii ki yaralayan olaylar da var. Üçüncü köprü inşaatında özellikle şantiyede çalışan işçilerin yaşadıkları, orada yaşanan ölümler, çalışma koşullarındaki ağırlık, yani tahta kurularının bile gündeme gelmiş olması inanın bizi çok yaraladı ve bunların karşısında bunlara hiçbir cevap verilmemiş olması, tutuklulukların devam etmesi gibi.

İstanbul Havalimanı'nın maliyetine baktığımızda, Çin Pekin Havalimanı yakında açılacak, dünyanın en büyük havalimanı. Onun maliyetiyle mesela -basına yansıyanlardan bahsediyorum- çok ciddi anlamda büyük farklar var arada. Yani Çin Pekin Havalimanı'nın maliyetinin bittiği zaman 12 milyar dolar olacağı söyleniyor, yakında açılacak zaten. İstanbul Havalimanı ise maalesef 35 milyarları bulmuş durumda. Bu arada tabii İstanbul Havalimanı'yla ilgili biliyorsunuz, birtakım yolsuzluk yapıldığına dair bizim gündeme getirdiğimiz konular vardı. Özellikle orada hafriyat ve dolgu malzemeleri üzerinde hafriyatın 90 metreden 60 metreye düşürülmesiyle yani 2,5 milyar euroluk bir zarar edildiği; finansman garantisiyle ilgili hükümlerin ihale sonrasında değiştirilerek Devlet Hava Meydanları İşletmesinin 6,3 milyar euro talep garantisinin yanında yaklaşık 4,7 milyar euro da koşulsuz finans garantisi verilmesi gibi; yer tesliminin -çok hızlı geçiyorum bunları- iki yıl gecikmesinden dolayı yaklaşık 2 milyar 90 milyon euro gibi bir zarardan bahsediyoruz burada. Bunlar maalesef hep borç olarak, ödeme olarak halkımızın karşısına çıkıyor. Bunlar, işte bundan sonra uygulanacak KÖİ uygulamalarının nasıl olacağı noktasında bizi biraz umutsuzluğa düşürüyor açıkçası. Yani Hazine garantisiyle yapılan bu projelerin işletme sürelerinin belki biraz uzatılarak en azından maliyetinin azaltılması gibi bir şey de düşünülebilir diye düşünüyorum.

Şimdi, süremi biraz aştığım için ben Sayıştay raporlarıyla ilgili birkaç şey söyleyeceğim. Taşımacıların yolcu ve yük taşımacılarının birtakım sorunları ve soruları var. Soru bölümünde onlara değinmek istiyorum.

Şimdi, Sayıştay raporlarına baktığımız zaman çok ciddi bulgular olduğunu görüyoruz ve ben, tabii Sayıştaya da teşekkür etmek istiyorum bunları tespit ettikleri için. Ancak teşekkürümü yaparken bir taraftan da bu kadar fazla bulguyla bu rapora nasıl “olur” verildiğini de çok merak ediyorum. Çok ciddi anlamda muhasebesel hesap hataları var. Bunun yanında kamunun zarar ettirilmesi gibi rakamlar söz konusu. Örneğin, kamulaştırma yoluyla edinilen duran varlıklara ilişkin bedellerin doğrudan gider kaydedilmesi gibi bir bulgu da bu durum, kurumun giderlerinin yaklaşık 8 milyar 606 milyon 272 bin

TL -yani 8,6 milyon diyelim- fazla gösterilmesine neden olduğu için kurum fazladan zarar ettirilmiş gösteriliyor. Bu bulgu dört bakanlığın Sayıştay raporunda. Yani mali tablolara yansımamasından dolayı...

Yine bir örnek: Burada da 2,9 milyon yine kurumun giderlerinin fazla gösterilmesinden dolayı kurumun fazladan zarar ettirilmiş olması; bulgu beş. Yapılmakta olan yatırımlar hesabında takip edilmesi gereken yatırımların doğrudan gider kaydedilmesi gibi. Maddi olmayan duran varlıklar, varlık alımlarının doğrudan...

BAŞKAN – Lütfen toparlayalım.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Toparlıyorum Başkanım. Bir kısmını da sorulara bırakıyorum o yüzden.

BAŞKAN – Lütfen... Lütfen...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Son cümlelerim: Burada da bir 31,9 milyon TL’den bahsediliyor. Bunlar çok büyük rakamlar. Yani kurumun bu kadar fazladan zarara uğratılmış olmasını, gerçekten ben okuduğum zaman şaşkınlıkla karşıladım ve bunlara rağmen bu rapora “olur” verilmesi de çok ilginç.

Son olarak, Sayıştayın denetim görüşünü etkilemeyen bazı tespitler... Bunlar da çok ilginç gerçekten. Sayın Kuşoğlu da değindi buna. Ben bir örnek vermek istiyorum. “4734 sayılı Kanun’un 21’inci maddesinin (b) bendinde öngörülen şartlar oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle ihaleye çıkılması.” Şartlar oluşmadan ihaleye çıkılması gibi bir şey nasıl söz konusu olabilir? Örneğin, Gayrettepe-İstanbul yeni havalimanı metro hattı inşaatıyla elektromekanik sistemlerin temin, montaj ve işletme alma işleri. Yani 999 milyon euroluk bir bedelden bahsediyoruz, çok ağır. Bir sürü rakam var, hepsine giremiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bir tanesini daha konuşup hemen kapatıyorum Başkanım, teşekkür ederim. Başka bakanlıklar görüşülürken sizden bu kadar süre istemeyeceğim ama mesleğimle de alakalı bir bakanlık olduğu için biraz tolerans istiyorum sizden.

BAŞKAN – Peki.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – “Projelerin maliyetinin çok üzerinde bedelle ve gecikmeli olarak tamamlanması.” Yani burada da baktığımız zaman ciddi anlamda rakamlara rastlıyoruz yani fiyat teklif edilen ancak projenin daha büyük bölümünü oluşturan kısımların yapılamadan sözleşme bedelinin tamamlandığı görülüyor. Yani işe ait bilgiler var ama girmeyeceğim. Sayın Başkanımı çok kızdırmak istemiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bir de son olarak iş grubu bazında yaklaşık maliyet tutarları ve yüklenici teklif tutarları karşılaştırması yaptık bu şey üzerine. Örneğin güzergâh işlerinde yüklenici teklifinin iş grubunun yaklaşık maliyetine oranı 6 katı. Şimdi bunun yanında 12’de bire bir teklif verilmiş, teklifler var. Yani yaklaşık maliyeti 13 milyar 432 milyon olan menfezlerle ilgili 1 milyarlık bir teklif verilmiş. Bunlar nasıl teklifler? Ben bunların açıklamaya muhtaç olduğunu düşünüyorum gerçekten. Bir örnek daha vereyim.

BAŞKAN – Ve teşekkür ediyorum artık.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Peki Başkanım. Teşekkür ediyorum. Bunların dikkate alınması ve açıklanması gerekiyor.

Tekrar bütçenin hayırlı olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Kırkpınar, buyurun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Çok Saygıdeğer Başkanım, Çok Değerli Bakanım, Komisyon üyelerimiz, çok kıymetli milletvekillerimiz, basınımızın çok değerli mensupları, çok kıymetli hanımefendiler, beyefendiler; ben de hepinizi en samimi duygularıyla selamlıyorum. İnşallah bu bütçe görüşmemiz hem Bakanlığımıza hem de ülkemize hayırlar getirir.

Bugünkü oturumda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçe görüşmeleri vesilesiyle söz almış bulunmaktayım. Ulaştırma, enerji ve haberleşme kalkınmanın temel altyapısı, yol ise medeniyettir. Büyük ekonomilerin can damarları olan ulaştırma ve lojistik altyapılarının gelişimine ve bu sayede ülkemizin rekabetinin artırılmasına, yeni nesil reformlarla 2023 hedeflerimize ve ötesine yürüyüşümüz Bakanlığımızın yapmış olduğu çalışmalarla güçlü ve kararlı bir şekilde devam etmektedir.

Birçok güzergâhın çıkış ve varış noktası olması sebebiyle transit bir ülke olma özelliği gösteren ülkemiz ulaştırma sektörünü bölgesel, ekonomik kalkınma açısından önemli bir noktaya taşımıştır. Ülkemiz son on altı yılda ulaştırma, altyapı ve haberleşme alanında büyük mesafeler katetmiş; duble demir yolları inşası, mevcut demir yollarının iyileştirilmesiyle elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarının hız kazanması, ayrıca yüksek hızlı tren atılımının da gerçekleştirilmiş olması çok kayda değer bir şeydir. Daha yapılacak olan büyük projelerimizle ülkemizin yakaladığı iktisadi gelişim ve ivmenin değerlendirilip 2023 hedefleri için hızımızı artırıp ülkemizin ekonomik ve kültürel gelişimi yolunda devam edebilmesi sağlanacaktır. Ülkemizin kara yolu olarak batı doğu aksları neredeyse tamamlanmıştır. 2023’e kadar mevcut yol uzunluğunun artırılmasının yanı sıra akıllı ulaşım sistemlerinin etkin bir şekilde otoyollar ve devlet yollarında tesis edilmesi çalışmalarına da hızlı bir şekilde devam edilmektedir.

Havacılıkta ülkemizin katettiği mesafe gelişmiş ülkeler tarafından yakından takip edilmektedir. Bu hususta verilecek en belirgin misal, Sayın Cumhurbaşkanımızın teşrifleriyle açılışı gerçekleştirilen ve bizlere onur ve gurur veren, dünyanın en büyük havalimanı olma özelliğini taşıyan İstanbul Havalimanı Projesi’dir. Bu projeye ülkemizin havacılık sektörü açısından dünya nezdinde konumunun nerelere geldiğini gururla görmekteyiz.

Denizcilik sahasındaysa Bakanlığımız çok mühim faaliyetler yürütmektedir. Bakanlığımızın Akdeniz, Ege ve Karadeniz’de büyük liman kentleri oluşturma çalışmaları devam etmektedir. Küresel ticaretin olmazsa olmazı olan bu sahada Bakanlığımızın hedefleri, dünya denizciliğinin her alanında, lider denizci ülkeler arasında yer alabilmesidir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından 2.753 kilometrekaresi otoyol olmak üzere 26.472 kilometrelik bölünmüş yol ağı, 1.213 kilometrelik yüksek hızlı tren hattı, sivil hava trafiğine açık ve en modern teknolojilerle donatılmış 56 havalimanı ve bundan sonra yapılacak olanlar, 78’i aşkın tersane, yaklaşık 325 bin kilometrenin üzerinde fiber hat uzunluğu son altı yıldan yapılan yatırımlardan sadece bazılarıdır. Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprüleri, Avrasya Tüneli, Marmaray, Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu, İpek Yolu, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı ve örneklerinin de bundan sonraki süreçlerde yapılacağı deniz üstüne yapılan Ordu-Giresun Havalimanı gibi ve İzmir-İstanbul Otoyolu gibi dünyanın hayranlıkla takip ettiği dev projeler, ülkemizin dünyayla olan entegrasyonunda sadece güçlenmesiyle kalmamış, dünya ulaşımının ve ticaretinin de gelişmesine büyük katkı sağlamıştır.

Sayın Başkan, çok kıymetli Komisyon üyeleri; sonuç olarak 2003-2018 yılları arasında lojistik zincirin halkaları tamamlanarak yol güvenliği ve konforu artmış, mega projeler hayata geçerek “Denizci ülke, denizci millet” sloganıyla, eğer deyim yerindeyse “Su akar, Türk bakar.” sözü tarihe karışmıştır.

Yerli ve millî üretim desteklenmiş, siber güvenlik ve iletişim altyapısı güçlendirilmiştir. Demir yollarımız yeniden devletimizin bir politikası hâline gelmiştir. Kent içi taşıma desteklenmiştir. Yine AK PARTİ iktidarları döneminde hava yolumuz halkın yolu olmuş ve hava yolu ağı güçlendirilmiştir.

Bu çalışmalar doğrultusunda, 3 Kasım 2002 yılından bu yana Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın çalışmalarıyla ülkemiz gelişen ve kalkınan ülkeler arasında yerini alarak söz sahibi olmuştur.

Ayrıca özet olarak, ulaştırma ve iletişim yatırımlarımız bunlarla sınırlı kalmamış, hızlı bir şekilde devam etmekte ve biz son on altı yılımızı seksen yıllı kıyaslamaktayız. Bunun ekonomik ve sosyal etkileri de ülkemizde çok ciddi anlamda görülmektedir. Koridor olan Türkiye'miz önemine bu yatırımlarla birlikte daha da fazla önem katmaktadır. Lojistik zincirin halkalarını Türkiye'de tamamlıyoruz. Yol güvenliği ve konforunu artırıyoruz. Bu hem kazaların azalması hem de tasarruf açısından fevkalade önemlidir. Mega projeler yapmaya devam ediyoruz. Denizci ülke, denizci millet anlayışımızı ifade etmekte fayda var. Yerli ve millî üretimi her sahada olduğu gibi burada da destekliyoruz. Siber güvenlikle ülkemizin dört bir yanında yeni inovasyon projeleriyle ülkemizi geleceğe taşıyoruz. İletişim altyapımızı hızlı bir şekilde güçlendiriyoruz. Postanın değişen yüzü PTT ülkemizin dört bir yanında farklı alanlarda hizmet vermektedir. Demir yolları yeniden devlet politikası hâline gelmiş ve ülkemizin bundan sonraki süreçte yatırımlar açısından en çok önem vereceği bir ulaşım hâline gelmesi amaçlanmaktadır. Kent içi ulaşımı destekliyoruz. Hava yolu ağıımız ciddi bir şekilde güçleniyor.

Türkiye, ulaştırma altyapısı yatırım harcamalarının gayrisafı yurt içi hasılaya oranına örnek olacak 15 ülke arasında ülkemiz, 2003 yılıyla karşılaştırıldığında 14'üncü sıradan 7'nci sıraya yükselmiş; Türkiye, Rusya, Fransa, İspanya ve ABD gibi ülkeleri bu anlamda geride bırakmıştır.

Türkiye 2003-2016 döneminde fiziksel altyapısında gelişme göstermiştir, sosyal alanda da bunun yansımaları görülmektedir. Örneğin iletişim konusunda dolar/dakika açısından baktığımızda 2003 yılında 0,29'ken konuşma ücretleri, 2016 yılında 0,02'ye düşmüştür. Sağlık ve yaşam kalitesi açısından değerlendirdiğimizde 2003 yılında yetkin kişilerce yaptırılan doğum oranı yüzde 83'ken 2014 yılında bu oran yüzde 97,5'e yükselmiştir. Turizm açısından değerlendirdiğimizde 2003 yılında 14 milyon turist ülkemizi ziyaret etmişken bugün bu oran 30 milyona yaklaşmıştır.

Altyapı ve lojistik açısından baktığımızda kara yolu kalitesi endeksi ülke sıralamasında...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Toparlar mısınız lütfen Sayın Kırkpınar, son cümlelerinizi alayım.

Buyurun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Kara yolu kalitesi endeksi açısından baktığımızda ülkemiz 2006 yılında 53'üncü sıradayken 2016 yılında 25'inci sıraya kadar yükselmiştir.

Üniversite mezunu oranına baktığımızda 2008 yılında 7,2 iken bu oran 2016 yılında yüzde 15 olmuştur.

Yoksulluk oranına baktığımızda 2006'da 12,8'ken 2016'da bu oran 8,4'e gerilemiştir.

Sayın Başkanım, son olarak ben şunu ifade etmek istiyorum. Tabii Ulaştırma Bakanlığımızın bugüne kadar yapmış olduğu yatırımları burada bir günle sınırlamak mümkün değil. Ben Hükümetimize ve bu yatırımı yapan tüm bakanlarımıza, buradaki tüm bürokratlarımıza, çalışanlarımıza, tüm emekçilere şimdiden teşekkür ediyor, şükranlarımı sunuyorum. Bütçemizin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN – Zamanı riayet ettiğiniz için teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, yaklaşık 30 milletvekilimiz var söz talebi olan. Onun için lütfen konuşma süreleri içerisinde kalalım diyorum.

Sayın Girgin, buyurun.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, öncelikle size bir pano göstermek istiyorum, şu...

Sayın Bakanım... Sayın Bakanım...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Görüyorum.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Müjdeler olsun, bu Dalaman-Göcek Tüneli ücretsiz. Bu pankart 2015 Haziran seçimlerinde Göcek Tüneli'nin önünde asıldı, 1 Kasım'da yine bu pankart asıldı. 2015 yılından bu yana Deli Dumrul köprüsü gibi Deli Dumrul tüneli hâline geldi Göcek Tüneli; geçenden 30 akçe, gidenden 40 akçe.

Şimdi, olay şu: Ben, iktidarınızı doğrudan bu konuda suçlamak için söylemiyorum. Bu tünelin yapılmasıyla o Sakar rampalarında eziyet çeken kamyoncular rahatladı. Belki sizin iktidarınız döneminden önce bunun planlaması yapıldı ancak 2006 yılında yap-işlet-devret modeliyle bu tünel açıldı. O gün bugündür enflasyon oranında gidiş geliş ücret alınmıyor. Belki de Türkiye'de ücretli 1 kilometrelik tek tünel. Sonrasında ne oldu? Sonrasında ikinci bir tünel yapıldı yan tarafına. İkinci tünel yapıldıktan sonra da bu pankartlar asılmaya başladı. Müjdeler olsun, her seçim öncesi "Göcek Tüneli ücretsiz olacak." diye Başbakan Davutoğlu'nun vermiş olduğu bir söz var.

Sayın Bakan, sizlerden istirhamımız şu: Vatandaşın vergileriyle yapılan o tünelin ne zaman ücretsiz olacağını lütfen kamuoyuna açıklayın, tarih verin. Ancak şöyle bir sıkıntı da var: Öyle bir sözleşme yapılmış ki sözleşmede "Gidiş dönüş ücreti alınır." denilmiş. Yeni tünel yaptınız ancak önceki tüneli yapan firmaya yeni yaptığınız tüneli bedava dahi yapsanız sözleşmede "geliş gidiş" yazıldığı için gene o ücreti ödemek durumundasınız. Kısacası böyle bir çıkmaz. Sizlerden istirhamımız, Başbakan düzeyinde verilen sözün yerine getirilmesi ve Göcek Tüneli'nin ücretsiz hâle getirilmesi.

Ben burada sorsam belki bu Komisyon üyelerinin yarısından fazlası Muğlalıdır. Hangi anlamda diyorum? Yani Muğlalılar geçmediği köprü'nün parasını veriyor ama ben iddia ediyorum çoğumuzun Muğla'nın bir sayfiye kenarında ya yazlığı vardır ya bir yakını vardır –öyle mi- bu anlamda veyahut da tatile gitmiştir.

ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep) – Bizim yok.

BAŞKAN – Sayın Koçer'in yokmuş.

Kayıtlara girsin diye Sayın Koçer...

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Sayın Bakanım, derdimiz şudur: Göcek Tüneli parasız olsun, bir.

İkincisi: Muğla genel bütçeye yapmış olduğu yatırımdan gerekli payı alamıyor. Ben bu bütçede bu konumda bunu özellikle dile getirmek istiyorum. 10 lira genel bütçeye pay veriliyorsa 1 lira geri alınmıyor. Örneğin son beş yılda İller Bankasına ödenen aidat 34 milyon lira, son beş yılda ancak Muğla'nın 670 milyon değerinde yatırım talebi oldu, İller Bankasından aldığı nedir? Sağladığı ortaklık payının 4 milyon daha düşüğü, 30 milyon. Muğla, yatırdığı aidattan daha düşük İller Bankasından para alabilmiştir, destek alabilmiştir.

Bir diğer olay, yazın Muğla 5 milyon Sayın Bakan. Muğla'nın normal nüfusu 1 milyon ama yazın 5 milyon. Sadece Kurban Bayramı'nda 15 milyon insanımız Muğla'da ikamet etti, misafirimiz oldu. Mevcut belediyelerimiz mevcut imkânlarıyla 15 milyona hizmet verdi, çöpünü topladı, hizmetini üretti, elinden geldiğince mağdur etmemek için. 2,5 milyon da araç girdi. İller Bankasından destek alınırken de yaz nüfusu esas alınarak bu desteğin sağlanmasını özellikle istirham ediyoruz.

Sayın Bakan, bir diğer olay, Muğla'da ticaret yapan büyük işletmelerin merkezi büyükşehirlerde. Dolayısıyla Büyükşehir Yasası'ndan dolayı Muğla alması gereken yüzde 6'lık payı bu şirket merkezlerinin Muğla'da olmaması nedeniyle -bu katkıyı- alamıyor. Muğla'da ticaret yapan büyük şirketlerin eğer merkezleri Muğla'da olsa Büyükşehir Yasası gereği yüzde 6 katkı payı alacak ancak bu katkı payını da alamıyor. Bunu da değerlendirmenizi özellikle rica ediyoruz.

Şu soruyu özellikle bürokratlardan ben öğrenmek istiyorum: “Bacasız fabrika” olarak tarif edilen turizm sektörünün gelişmesi için ve ülkede turizm gelirlerinin dörtte 1'inin Muğla'da üretildiğini de göz önüne aldığımızda acaba 2019 yılında Muğla'ya ne tür yatırımlar vardır? Bunları açıklamanızı istiyoruz.

Sayın Bakan, geçen hafta biz Muğla'da ticaret odasının başkanlığında bütün Muğla milletvekilleri olarak bir araya geldik “Bölgemize ve ilimize nasıl hizmet üretebiliriz?” diye bütün siyasi parti milletvekilleri bir araya geldik. Ben şimdi sizlere Cumhuriyet Halk Partisi milletvekilleri adına ticaret odasında yaptığımız görüşmenin bir tutanağını derleyip toparladıktan sonra izah etmek istiyorum. Kendi iktidarınızdaki kendi milletvekillerinizden de aynısını duyacağınızdan eminim, onlarla da görüşebilirsiniz. Müsaadenizle bunları size takdim etmek istiyorum.

Deniz turizminin baş tacı mavi yolculuk bilindiği üzere Bodrum'da başlamış bir turizm aktivitesidir. Ülkemize yarattığı katma değer açısından deniz turizminin her dalının desteklenmesi gerektiğini söyleyebiliriz. Bu anlamda Fethiye ilçemizde yat imal ve çekek yerleri sorunu, deniz turizmi altyapı sorunları, kruvaziyer liman ve yeni iskele ihtiyacı, yeni marina ve yanaşma bağlama yeri, günlük gezi tekne bağlama yeri ihtiyacı, amatör denizcilerin modern ve güvenilir yaz ve kış dönemi tekne park yeri ihtiyacı gibi konularda Bakanlığınızın çalışmaları var mıdır, varsa ne zaman tamamlanması planlanmaktadır?

Fethiye Limanı'nın çevresel etkenler ve limana akan derelerin taşıdığı alüvyonlar nedeniyle, oluşan dip çamuru nedeniyle takriben üçte 1'i deniz trafiğini engelleyecek ölçüde dolmuş durumdadır. Liman dip çamuru temizliği için bir fizibilite ihalesi yapıldığını biliyoruz. Temizliğin gerçekleştirilmesi için belirlenen bir ihale tarihi var mıdır? Sonrasında, bölge turizmini yakından etkileyecek olan ve yöre esnafının umutla beklediği kruvaziyer iskelesi yapılmasıyla ilgili bir planlama çalışması var mıdır? Fethiye'nin kruvaziyer gemilerinin mevcut destinasyonlarından çok daha fazla avantajı bulunmasına rağmen Bakanlık tarafından gerekli öncelik verilmemesi nedeniyle proje hayata geçirilememektedir. Fethiye Körfezi'ne yeni marinaların yapılmasının gündemde olduğu bir dönemde kaynakların verimli kullanılabilmesi ve yatırımların asgari maliyetle yapılabilmesi adına Kruvaziyer Limanı Projesi'nin “Kruvaziyer Liman ve Yat Limanı” olarak hayata geçirilmesi mümkündür. Ülkenin turizm potansiyelinin kullanılabilmesi için Bakanlığın ivedilikle bu konuyu gündemine yeniden alarak sonuçlandırması gerekmektedir. Bu iskele yapılırken de çevre yolu ve ana arterlere ulaşımı kolay olan, denize cepheli, şehir yoğunluğunu dağıtacak ve gerekli yan üniteler ile hizmet binalarının kolaylıkla yapılabileceği birden fazla amaç için kullanılabilir bir yer olması tercih edilmelidir. Bu konuda Bakanlığınızın nasıl bir çalışması vardır?

Göcek Belediye İskelesi Fethiye ilçe Belediyesinden alınarak MUÇEV isimli şirkete verildi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Girgin, lütfen toparlayın.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – İskele ve rıhtımların özelleştirileceği uzunca bir süredir konuşuluyor. Göcek Körfezi içerisinde zaten hâlihazırda 5 adet yat limanı mevcut. İskelenin özelleştirilmesiyle hem yeni bir marina yapılarak Göcek kamuya tamamen kapatılmış olacak hem de Körfez kapasitesinin üzerinde bağlama yapılması nedeniyle tamamen elden çıkarılmış olacak. Denizciliğin, ülke turizminin ve çevrenin olumsuz etkilenmemesi için Bakanlığın vakit kaybetmeden bu olaylara, projelere müdahale etmesi gerekmektedir. Bu konuda girişiminiz olacak mıdır?

2012 yılında başlayan Datça yat limanı inşaatı sürdürülemiyor. Bakanlığınızın bu konudaki çalışması hangi aşamadadır?

Yat turizm sektörü ulaştırma alanında sayıldığından KDV oranı yüzde 18 olarak belirtilmiştir fakat yatçılık başlı başına bir turizm ve konaklama hizmetidir. Bakanlığınızın bu konudaki yaklaşımı nedir?

Bölgemiz ayrıca dünyaca tanınmış bir marka olan geleneksel Bodrum guletlerinin inşa yeridir. Bölgede 50'nin üzerinde yat inşa ve tamir bakım faaliyeti gerçekleştiren işletme olmasına rağmen kalifiye eleman sayısı yok denecek kadar azdır. Dolayısıyla Bodrum'da yatçılık kampüsünün kurulması ve kampüste yat inşaatı, deniz turizmi liman işletme mühendisliği, yat kamara hizmetleri gibi öne çıkan sektörler için nitelikli personel yetiştirecek bir yatçılık fakültesinin kurulması noktasında bir çalışmanız var mıdır?

BAŞKAN – Sayın Girgin, teşekkür ediyorum.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Bitiriyorum, bitiriyorum, son.

BAŞKAN – Son cümlenizi alayım.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Başkanım, müsaadenizle...

Türkiye'de sahillerin yüzde kaçının imar planı yapılmıştır? Ruhsatsız marina var mıdır, varsa kaç marina ruhsatsızdır?

Sayın Bakan, daha önce iki soru önergesi vardı. Birincisi, Denizli-Kale yolu. Yıllardır yılan hikâyesine döndü. Sorduk, cevap alamadık ne aşamadadır diye.

BAŞKAN – Tekrar sorduk, soru-cevap kısmında bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Bir de Denizli-Aydın-Yatağan-Çine-Milas-Güllük tren yolu projesi ne aşamadadır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, Komisyonumuza misafir gelen milletvekili arkadaşlarımız sürekli yer değiştirdikleri için kimin söz talebi var, kimin yok karıştırdım. Bütün her taraf yanıyor ama o kadar milletvekili arkadaşımız da yok.

Sayın Gürer'in söz talebi var, geldi, bastı, 1'inci sırada, söyledi, gitti, gelecek. Sayın Burcu Köksal burada. Sayın Mahmut Tanal gitti ama gelecek. Fakat diğer arkadaşlara sormak istiyorum ki ona göre, bir sıralaması var ama...

Sayın Erel...

AYHAN EREL (Aksaray) – Var.

BAŞKAN – Söz talebiniz var.

Sayın Tokdemir gitmiş. Sayın Ceylan var, Sayın Ahmet Kaya var, Sayın Yalım var, Sayın Sibel Özdemir var.

Siz yer değiştirmişsiniz, Mehmet Göker vardı orada. Sayın Kılınç, söz talebiniz var mı?

YÜKSEL MANSUR KILINÇ (İstanbul) – Var.

BAŞKAN – Peki, devam ediyorum.

Sayın Yüceer, sizin var.

Sayın Bakırlıoğlu...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Var.

BAŞKAN – Peki.

Yavuzyılmaz ayrılmış. Devam ediyorum.

Sayın Zeybek...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Var.

BAŞKAN – Var sizin de.

Peki, başka gelen milletvekili arkadaşlara söz vermeyeceğim.

Çetin Arık basmıştı, ayrılmış. Hüseyin Yıldız basmıştı, ayrılmış.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Başkan, gelecek, Sağlık Komisyonunda.

BAŞKAN – Gelecekler, peki, tamam.

Baki Şimşek Bey gelecekler, tamam. Sayın Şevkin burada zaten. Sayın Ağbaba gelecek.

Sayın Erbaş...

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Burada.

BAŞKAN – Tamam.

Lütfü Bey, sizi de yazayım.

Tamam arkadaşlar. Bu yazmış olduklarım, sisteme girdiklerimin dışında gelen misafir milletvekillerimize almış olduğumuz karar gereği söz vermeyeceğiz arkadaşlar.

Teşekkür ediyorum.

Sayın Katırcıoğlu, buyurun lütfen.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Affedersiniz, yayın yapmak istiyorum da bir sonraki...

BAŞKAN – Tamam, tabii ki memnuniyetle, hiç sorun değil.

Sayın Tatlıoğlu, buyurunuz.

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; hepiniz hoş geldiniz.

Sunum için çok teşekkür ederim. Sayın Bakanın sunumu çok ağırlıklı olarak tabii ki geçmiş faaliyetlerin bir dökümü şeklindeydi. 2019 yılı bütçesiyle ilgili ciddi bir değerlendirme tabii ki var ama kendisi genel olarak bu faaliyetleri aktarmayı tercih etti.

Şimdi, efendim, tabii ki bütçe bir genel görüşme niteliğindedir aynı zamanda ve arkadaşlarımız da genel olarak bu genel görüşme cihetinden gittiler. Ben de genel olarak çok kısa bir değerlendirme yapacağım.

2003-2018 arası hükümetlerde gerçekten iki tane alan başarısız sayılmaz, başarılı sayılır zaman zaman. Bunlardan bir tanesi sağlık ve bir tanesi de ulaştırma. Siz de bu ulaştırma alanında çok uzun yıllar bürokrat olarak çalıştınız, bunda imzanız var. Ama devamlı da geçmişin ruhunu çağırarak çok da doğru değil çünkü bir bütün olarak bakmak lazım.

Bakın, son altmış yıla baktığımızda şöyle bir tablo görüyoruz: 1960 ile 2018 yılları arasında istihdam açısından en kötü on yıl bu son on yıl, en kötü on yıl. Ekonomik büyümeye de baktığımızda AK PARTİ dönemi özellikle son on yıl en iyi on yıl değil, 2'nci en iyi on yıl da değil, 3'üncü en iyi on yıl olmaya aday, 4'e doğru gidiyorsunuz eğer bundan sonra yukarıya doğru bir ivme kazanmazsak. Bunu ülkemizin genel çizgisi açısından söylüyorum çünkü Türkiye'nin ekonomi hikâyesi şudur: Türkiye dünyayla paralel gelişmeyi hep sağlamış bir ekonomidir, aşağı düşmemiş, yukarı da sıçramamıştır. Yukarıya sıçrama ihtiyacı vardır ve bunda da altyapı çok önemlidir. Bu bağlamda Sayın Bakan, siz girmediniz ama ben beklerdim, dolayısıyla biraz bu rakamlara girmek istiyorum çünkü bütçeler aynı zamanda bir plandır, tutarlılık aranır. Neden tutarlılık aranır? Çünkü hükümetlerin makro hedefleri yani büyüme hedefi, faiz hedefi, enflasyon hedefi, politikaları bütçeyle çok alakalıdır çünkü bütçeyi kaldırdığımızda hükümet falan söz konusu değildir. Aslında bütçe bir yol haritası değildir, yolun kendisidir. Şimdi, ben belki de bu bütçeye bu anlamda bu rakamlar üzerinden biraz değinen ilk konuşmacı olacağım.

2017 yılında 24 milyar ödenek öngörülmüş fakat bu yüzde 32 sapsmış, 31,8 milyar lira gerçekleşmiş. Bu neden? Doğrusu, esas bütçeyi konuşuyorsak bunu aktarmanızı beklerdim. İkincisi: 2018 yılına 31 milyarla başlamışız yani 2017'nin bitişiyle başlamışız ama zamanın üçte 2'sini harcamışız, paranın yüzde 85'ini harcamışız yani 26,8 milyar lira harcamışız. Eğer bu hesaplara gidersek 2018 yılı bütçesini 39 milyar lirayla bitiriyoruz. Yani bütçe bir plandır ve tahmindir ama Ulaştırma bütçesini ne plana ne tahmine, bir yere koymak mümkün değil. Yani bunun hazırlanmasında biraz ciddiyet de arzu edilir. Yani bu rakamları üst üste koyduğunuzda, bunu bir uluslararası denetim firmasının önüne koysanız bunu ciddi bulmaz, bu hazırlamayı. Peki, şimdi 2019'a bakıyoruz. Eğer 2018 yılı Ulaştırma Bakanlığının bütçesi 39 milyar lirayla bitecekse yüzde 25'lik enflasyonu koyduğumuzda normal olarak trendin 45 milyar liraya çıkması lazım. Peki nereye geliyoruz? Bırakın 45 milyar lirayı, 2018 tahmininin de yüzde 38 altında 27 milyar liraya düşüyoruz 2019'da. 2019, 2020 ve 2021 bütçeleri bize şunu söylüyor, diyor ki: Harç bitti, inşaat paydos. Ya, bu bütçe bunu söylüyor, herhâlde sizinle de aynı fikirdeyiz. Bunu neden özellikle söylüyorum? Ben Sayın Durmuş'un vurgusunu biraz şiddetlendirmek istiyorum. Eğer ülkenizde bir kriz var ise, eğer ülkenizde bir yavaşlama var ise -ki 2017 ve 2018 yılı büyüme rakamı Hükümetimizin öngörüsü 2,3; uluslararası kurumların öngörüsü 0,4- o zaman buraya altyapı yatırımları üzerinden para enjekte etmek lazım ki milli gelir de büyüsün ve bir büyüme yani normal, sağlıklı bir büyüme olsun. Aksi takdirde insanların kullanılabilir gelirlerini artırarak, tüketim yönünü yukarıya çıkararak bir hareket sağlarsanız opozite olur. Ben bunu söyleyeyim. Burada iktisat okumamışlar dahi, Türkiye üzerine okumamışlar dahi bilir. Bu enflasyonun ve faizin önünü alamayız. Bu bizi kavurur, hepimizi kavurur- yani bu sizin bizim meselemiz değil- ve kavurmaktadır.

Bakın, uluslararası piyasadan bugün yüzde 100 daha yüksek faizle Türkiye para kullanıyor. Bu çok yanlış bir tercih. Belki bu, sadece sizin değil tabii, siyasal bir tercih ama bilin ki çok yanlış bir tercih. Bunun ekonomik bir matematiği yok. Bütün başarılarınıza -bakın, başarılarınıza diyorum- teşekkür ederim, tebrik ederim. 3 trilyon dolara yakın kaynak kullanmışız değil mi son on altı yılda? 3 trilyon dolar kamu kaynağı kullanmışız. Bu parayı şöyle biraz düşündüğümüzde, yapılanları da yan yana koyduğumuzda bir muhasebe yapmayı gerektirecek bir para bu, 3 trilyon dolardan bahsediyoruz. Bakın, kamudan harcanan vergi ve verginin de dışında gelirler olarak 3 trilyon dolar. Nereden bahsediyoruz? Aşağı yukarı 600-700 milyar dolara düşmüş Türkiye bütçesi üzerinden bahsediyoruz, 650-700 milyar dolara düşmüş Türkiye bütçesi üzerinden bahsediyoruz.

Bir de şu kavramları çok kolay kullanıyoruz nedense, biraz doğu ülkelerine benzemeye başladık: “2023 hedefleri...” Ya arkadaşlar, hepimiz biliyoruz ki 2015 ve 2016’da 2023 hedefleri hayal oldu. Şimdi bunu nasıl diyebiliriz ki kişi başına gelir 25 bin dolar olacak? Nasıl diyebiliriz ki –Türkiye-2023’te 10 bin dolar olacak? Kendimize lütfen, kendimize -hepimiz biz aynıyız- saygılı olmaya davet ediyorum. Bu kavramları kullanma konusunda biraz cimri olmaya davet ediyorum.

Ben de seçim bölgemle ilgili bir şey söyleyeyim. Bursa, Türkiye’de Ankara’ya en uzak şehir. Diyarbakır bir saat, Bursa’ya hiç durmaksızın giderseniz dört saat. Ve buraya da bir yüksek hızlı tren projemiz vardı, 2016’da bitirilecekti. Sonra yapılan inşaatlar çöktü, planlar revize oldu. Sayın Cumhurbaşkanı, Sayın Erdoğan tekrar geldi, temel attı ve 2019’da bu trenin deneme sürüşlerinin başlayacağını ve faaliyete geçeceğini söyledi. Ama anlıyoruz ki biz, bu dönem bu tasarruf genelgesine takılıyor.

Sadece şunu söylemek istiyorum: Bursa her yıl Türkiye Cumhuriyeti devletine 5 milyar dolar cari fazla veren bir şehirdir. Bu cari fazlayı verdiği için hak ediyor demiyorum. Bu tür ekonomilerin olduğu yere kamu yatırımlarını aktarmak lazım. Bursa’ya bir hızlı tren Türkiye ekonomisine 10 tane Ovit’ten daha fazla katkı sağlayacaktır, bunu da hepimiz biliyoruz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Niye Ovit örneği ki?

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) - Neden Ovit örneği? Önemli bir yatırım. Bu yapılmasın, bu yapılsın demek istemiyorum. Oranın da önemini vurguluyorum yani. Yoksa Ovit de yapılsın. O da önemli bir şey. Asla bu yapılsın, bu tercih edilsin demiyorum. Asla böyle bir şey demiyorum. Ama öncelik varsa... Bir öncelik koymak lazım, öncelikleri şaşırmamak lazım.

Ayrıca bir şeye ben üzülüm. Burada yüksek hızlı tren konusunda “sıfır” dediniz. Doğru, sıfırdı. Ama bakın, 2001 yılında başladı bu yüksek hızlı trenin Eskişehir-Ankara hattı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Tatlıoğlu, toparlar mısınız.

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) - ...300 milyon dolar projesiyle 57’nci Hükûmet döneminin –o dönemin kimse hatırlamıyorum- Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmış, sadece uygulaması kalmış bir projeydi Marmaray gibi. Beklerdim ki onlara da bir teşekkür etmenizi. Yok saymayı doğru bulmadım yani devletin sürekliliği açısından.

PTT’yle ilgili bir veri yok bize ulaşan, önümüze gelen bir PTT yok ama gördüğümüz ve kanaatimiz şu: PTT özel sektör karşısında ciddi bir mağlubiyete doğru gidiyor bu lojistik kısmında. Özellikle de kamunun ayakta tuttuğunu düşünüyoruz.

SALİH CORA (Trabzon) – Tam tersine. Evrakı okumadın herhâlde.

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) – Bakın, siz de beni dinlemediniz herhâlde. Kamunun desteği olmasa rekabetçi değil diyorum. Siz devletin işlerini onunla yürütürseniz tabii ki böyle ya. Yani oradan “Okumadın herhâlde” diyorsunuz ya, sizin yaşıncı kadar okumam var benim. Tam yaşıncı kadar. Ben onu okudum. Bir de ayrıca sen beni dinlemiyorsun. Dinlerseniz...

SALİH CORA (Trabzon) – Siz beni dinleyin, onları anlatacağım.

İSMAİL TATLIOĞLU (Bursa) – Bakın, ben sizi dinlemeyeceğim çünkü sizde değil sıra. Sıra gelince söylersiniz, ayrıca da bunu hatırlatırsınız.

Lafım şu: Kamu bunu desteklemezse rekabetçi değil diyorum, rekabetçi değil. Dediğime lütfen iyi kulak verin.

Sayın Bakan, ben teşekkür ederim. Ama bu rakamların, bu sapmaların nedenini gerçekten teknik olarak öğrenmek hepimizin hakkı. Mutlaka bunu yapanların bir matematiği vardır.

Çok teşekkür ederim. Saygılar sunarım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum. Sağ olun.

Sayın Ersoy...

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) – Sayın Başkanım, kıymetli Komisyon üyelerimiz, Sayın Bakanım, değerli bürokratlarımız ve basınımızın güzide temsilcileri; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, 2007 yılının Mayıs ayından itibaren Kayseri gündemini meşgul eden hızlı tren meselesi on bir yıl geçmesine rağmen, çözülememiştir. Yıllardır hem Cumhurbaşkanımız olan Sayın Recep Tayyip Erdoğan hem önceki dönemlerde başbakanlık yapmış şimdiki Meclis Başkanımız Binali Yıldırım meydan mitinglerinde “Yerköy-Kayseri Hızlı Tren Hattı hayırlı olsun.” dediler. Uzun yıllar bir sonuç alınamadıktan sonra 28 Mart 2018’de Yerköy-Kayseri arasında yaklaşık 140 kilometre uzunluğunda 250 kilometre/saat işletme hızlı yüksek standartlı çift hattı demir yolu hattının yapım ihalesi yapılmıştır ve 16 firma teklif vermiştir. Sanırım 28 Mart 2018 tarihinden bugüne henüz ihalenin incelemesi sonuçlanamamıştır. Yılan hikâyesine dönen hızlı tren projesinin ne aşamada olduğunu ve ne zaman Kayseri’imize kazandırılacağını merak ediyoruz.

Saygılar sunuyorum.

Bütçemizin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Evet, Sayın Katırcıoğlu...

Sayın Aksu, buyurun.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, değerli bürokratlar ve basın mensupları; sözlerime başlarken sizleri saygıyla selamlıyorum.

Konuşmamın başında yapılan olumlu, hayırlı işler için teşekkür ediyorum. Seçim bölgemde bulunan ve cumhuriyetimizin 95’inci yılında, 29 Ekimde açılışı yapılan dünyanın en büyüklerinden biri olan İstanbul Havalimanı hepimizi gururlandırmıştır. Bugüne kadar da Türk milleti için taş üstüne taş koyan herkesten Allah razı olsun. Önemli olan kamu kaynaklarının rasyonel kullanılması, yetim hakkını koruyan bir anlayışla hareket edilmesidir.

Sayın Bakanım, konuşmanızın bir bölümünde geçmiş dönemde, 2002 öncesinde planların, ulaştırma planlarının olmadığından bahsettiniz. Hâlbuki 2001 yılında ulaştırma ana planı yatırım programında vardı, ihalesi 2002 yılında yapılmıştı ve yeterli rekabet şartları oluşturulmadığı için seçim öncesinde bu ihale iptal edilmişti. Daha sonra, 2003’ten sonra ulaştırma ana planı değil, ana plan stratejisi hazırlandı. Bunun ihalesi yapıldı. Doğrusu on beş yılda bu plana ne kadar uyuldu, bunu da merak etmekteyiz.

Bakanlığın stratejik vizyon belgesi hazırlanmıştı. Marmaray’ın mühendislik etüt proje ihalesi tamamlanmıştı. Yine bugün Anadolu Jet olan uygulama Türk Jet olarak planlanmış ve uygulamaya hazırı. Bunu da bu vesileyle ifade etmekte yarar olduğunu düşünüyorum.

Ulaştırma sorunlarının temelinde; ulusal, sanayi, yerleşim, ticaret ve eğitim program ve projelerinde yapılan yanlışlar, bölgesel ve kırsal kalkınma politikalarındaki eksiklikler yatmaktadır. Türkiye’nin maalesef büyük ölçekli planları henüz yapılmamıştır ve “Ne, nerede yapılacak?” öngörülmemiştir. Bu

durum, her alanda plansız ve çarpık bir gelişimi, daha doğrusu, çarpık büyümeyi beraberinde getiriyor. O sebeple, ulaştırma sorunlarına bakarken ülkenin bu yöndeki tüm meseleleriyle planı, programıyla birlikte değerlendirilmesinin yararlı olacağını düşünüyoruz.

Üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğrudan etkileyen, bu yönüyle halkın refah düzeyine yansıyan ulaştırmanın zaman ve maliyet avantajı sağlaması önem arz etmektedir. Malın hasarsız, mümkün olan en kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından tüketim noktasına veya başka üretim sürecine taşınması söz konusu malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur hâline gelmiş olup rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Sermayenin uluslararasılaştığı, çok uluslu şirketlerin rol aldığı, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yaygınlaştığı, sektör içi ticaretin geliştiği günümüzde mamul, yarı mamul ve ham maddenin dünya üzerinde dolaşım mesafesi artmakta ve durum taşıma sektörüne çeşitlilik getirmektedir. Taşınan malın zaman ve maliyet avantajının yakalanabilmesi, kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir. Kombine taşımacılık iki veya daha fazla ulaşım modu kullanılarak ürünün taşınmasını sağlamaktadır. Kara yolunun esneklik avantajından, deniz ve demir yolunun hacim ve maliyet avantajından ve hava yolunun sürat avantajından en iyi şekilde yararlanıldığı kombine taşımacılığı yaygınlaştıran ülkeler, önemli bir rekabet avantajı da yakalayabilmektedir. O sebeple, ulaştırma planlarının kombine taşımacılığa uygun yapılması gerekmektedir.

Ekonomik ve sosyal hayatın ortaya koyduğu ulaştırma ihtiyacının karşılanmasına yönelik olarak oluşturulan ulaştırma altyapısı üretim ve ticarete rekabet gücü kazanılmasına ve vatandaşın refah düzeyinin yükseltilmesine önemli katkı sağlamaktadır.

Türk ulaştırma sektörünün ekonomik ve sosyal hayata katkıları, ulusal düzeyle sınırlı olmayıp jeostratejik konumu nedeniyle bölgesel ve küresel ekonomiye de tartışmasız bir katkı sağlamaktadır. Bu itibarla, Avrupa Birliği ülkeleri, yakın komşularımız, Karadeniz ve Akdeniz havzası ülkeleriyle ulaştırma sistemimizin entegrasyonu stratejik bir önem taşımaktadır. Bu çerçevede, seçim beyannamemizde de vurguladığımız Bakü-Tiflis-Kars İpek Demir Yolu Projesi'nin çok önemli olduğunu değerlendiriyoruz. Kişilere ve eşyaya zaman ve yer yararı sağlamak olarak tanımlanan ulaştırma, ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte giderek daha da artan bir şekilde stratejik bir sektör olarak ülkelerin gündemindeki yerini almaya devam etmektedir.

Uluslararası verilere göre, ulaştırma sektörü tarafından oluşturulan katma değerın dünya gayrisafi hasılasının yüzde 3'ü ile 5'i arasında bir değere tekabül ettiği tahmin edilmektedir.

Ulaştırma sektöründe istihdam edilenlerin toplam sivil istihdam içindeki payı ise yüzde 5 ile 8 arasında değişmektedir. Ülkelerin gayrisafi millî hasılasının yüzde 2,5'u oranında değişen kamu kaynağı ulaştırma altyapı yatırımlarına tahsis ettiği görülmektedir.

Ulaştırma teknolojilerine ve modern ulaştırma altyapısına yatırım yapan ülkelerde bu oran yüzde 3,5'lara kadar yükselmektedir. Biz de ise bu oranların oldukça gerisinde kaldığı da rakamlardan görülmektedir.

Ekonomik ve sosyal sektör faaliyetlerinin türevi niteliğinde olan ulaştırma talebinin karşılanmasında zaman değeri önem arz etmektedir. Zaman değerinin önem kazanmasının doğal bir sonucu olarak hızlı ulaşım, ülkelerin ulaştırma politikalarının temel belirleyicilerinden biri hâline gelmiştir.

Ülkelerin rekabet gücünü doğrudan etkileyen hızlı ulaşım faktörü tek başına belirleyici olmayıp aynı zamanda maliyet açısından da kullanılabilir düzeyde olması amaçlanmaktadır. Ülkeler arasındaki yüksek rekabet, mamul ve ham madde naklinde hız ve maliyet avantajına önem kazandırmıştır.

Taşımacılık hizmetlerinin dünya hizmet ihracatı içindeki payı yüzde 25'e ulaşmakta olup değer olarak 1 trilyon doları bulmaktadır. İhraç ve ithal ürünlerinin nakliyesinde yapılan harcamalar, ürün maliyetinin önemli ölçüde yükselmesine de yol açmaktadır.

Dış ticarete konu olan malların üreticiye ve tüketiciye olan maliyeti için de taşıma maliyetlerinin büyüklüğü ülkelerin rekabet gücünü de etkilemektedir. Kıtalar arası yolcu ve özel kargo taşımacılığında hava yolu, yük taşımacılığında ise deniz yolu neredeyse tek seçenek durumundadır. Ülke içi taşımalarda 250 kilometre/saatın üzerinde hız yapan trenler 400-600 kilometre mesafelerde, hatta 800 kilometreye kadar olan mesafelerde tercih edilir duruma gelmiştir.

Ülkemizde demir yolu taşımacılığı hem hat uzunluğu hem de hat kalitesi itibarıyla yetersizdir. Demir yolu altyapısındaki bu yetersizlik yolcu ve yük taşıma istatistiklerine de yansımaktadır. Demir yollarının yük taşımaya içindeki payı hâlâ yüzde 5 civarındadır.

Uluslararası hava trafiğinde ülkemizin önemli bir aktarma merkezi olması sağlanmalıdır. Hava yolu kargo taşımacılığı tarihsel gelişim süreci açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olmasına rağmen, son yıllarda kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık şekli hâline gelmiştir. Hava yoluyla kargo taşımacılığı, ekonomideki gelişmelere de bağlı olarak hızlı artmaktadır. Türkiye'nin dış hat kargo yükünün önemli bir oranını yabancı hava yolu şirketleri taşımaktadır. Bu konudaki dış bağımlılığın giderilmesi için gerekli politika araçlarının devreye sokulmasına ihtiyaç vardır.

Deniz yolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Deniz taşımacılığının bittiği ve kara taşımacılığının başladığı kesişim noktası olan limanlar, ulaştırma kapasitesinin tanımlanmasında önemli bir yere sahiptir. 8.333 kilometre kıyı şeridi bulunan ülkemizde kıyı yapılarının ekonomik ve ticari hayatta çok önemli bir yeri bulunmaktadır.

Bölgesel konumu itibarıyla ülkemizin lojistik üs olma potansiyelinin tam anlamıyla değerlendirilmesi, uzun vadeli kıyı yapıları planlaması gereğince yapılmasına bağlıdır. Akdeniz'e kıyısı olan İspanya ve Yunanistan gibi ülkelerle kıyaslandığı zaman, ülkemizin liman altyapısı kapasitesinin yetersiz düzeyde kaldığı görülmektedir. Bildiğim kadarıyla başlanan ve tamamlanan bir büyük bölgesel liman projesi bulunmamaktadır. Senelerdir gündemde olan Çandarlı limanı projesinde, konuşmanızda ifade ettiniz, bir gelişme olduğu görülüyor, bugüne kadar maalesef orada da bir ilerleme olmamış.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Toparlayın lütfen, buyurun.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Yine, konuşmanızda belirttiğiniz, Filyos Limanı'nın da bir an önce hayata geçmesi kuşkusuz önem arz ediyor.

Şimdi, Türkiye'nin lojistik üs olması konusu, geçmiş programlarda, Hükümet programlarında, yıllık programlarında yer alan bir husustu. Ancak, bu programda, Cumhurbaşkanlığı programında, 240'ncı sayfada, 2018 yılında Lojistik Performans Endeksi'nde Türkiye'nin çok gerilediği ifade edilmiş ve ayrıca bunun sebepleri de sıralanmıştır. Buna önem verilmesi gerekiyor.

Sürem azaldı, o sebeple başka konulara geçmek istiyorum.

Şimdi, Sayıştay raporlarına birçok arkadaşımız değindi ama ben de kayıtlara geçmesi açısından bunu önemli görüyorum. Bakın, burada İhale Kanunu'na aykırı davranıldığından bahsediliyor. Pazarlık usulü kapsamına girmediği hâlde, önemli işlerin pazarlık usulüyle yapıldığını söylüyor. Bizim için önemli olan, yolsuzluklarla mücadele kapsamında yetim hakkına el uzatanlardan hesap sormaktır. Yetim hakkının korunmasıdır. Kuşkusuz, bu anlayışla hareket ettiğinizi düşünüyoruz. Ancak, bu tür kafa karıştırıcı ifadelerin Sayıştay raporlarında yer almaması bakımından gerekli çalışmaların da yapılmasını önemsiyoruz.

BAŞKAN – Arkadaşlar, biraz yavaş, çok uğultu var.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Şimdi, yük ve yolcu taşımacılığında ucuz akaryakıt önemli. Siz konuşmanızda ifade ettiniz, deniz ulaşımı bakımından bu, gemilerde söz konusu ancak gemicilere verdiğimiz ucuz yakıtı niye minibüschüden, kamyoncudan ve taksiciden esirgiyoruz? Bunlara da ucuz yakıt temin edelim diyorum.

Ayrıca, yetki belgesiyle ilgili kamyoncularımızın, otobüschülerimizin ciddi sorunları, şikâyetleri var. Bunların da yeniden yapılandırılması gerektiğini düşünüyoruz. Yine, korsan taşımacılığın önüne geçilmesi lazım. Şoför esnafımızın rekabet gücünün mutlaka artırılması lazım.

Kamu özel iş birliği projeleri konusu önemli. Bununla ilgili yıllık programda verilmiş olan bir rakam var ancak burada verilen rakam sadece yatırım bedeli olarak ortaya konulmuş olan rakam. Burada hazine yükümlülüğü, kiralama ve diğer yükümlülükler dikkate alındığında bu bedel neye tekabül ediyor, bunu da bilmemiz lazım.

Yine, yıllık programın 207'nci sayfasında Türk Telekomünikasyon AŞ'yle ilgili bir ifade var. Bunun el değiştirdiği, TÜRK TELEKOM AŞ'nin kredilerini geri ödemediği, dolayısıyla burada kredi veren banka konsorsiyumunun burayı aldığı ifade ediliyor. Bizim için merak konusu olan, burada hazineye bir yükümlülük gelmiş midir? Buradan devletin bir zararı var mıdır, doğrusu bunu merak ediyoruz.

Son olarak da seçim bölgem İstanbul'la ilgili birkaç hususa dikkat çekip konuşmamı bitireceğim.

Biliyorsunuz, Sirkeci-Halkalı banliyö tren hattı vardı, 2012 yılında bunun faaliyeti durduruldu. Şu anda inşaat devam ediyor, görüyoruz bunu. Bu ne zaman açılacak? Çevresinde oturan vatandaşlarımızın ciddi mağduriyeti ve sıkıntıları var. Bir an önce buranın açılmasını istiyoruz.

İkincisi: Yenikapı-Beylikdüzü metro hattının projelendirildiği ifade edilmişti, bundan hiçbir ses seda yok. Ne zaman başlanacak?

Aynı şekilde Mahmutbey gişeler çok ciddi sıkıntı yaratıyor şu anda. Hem Edirne tarafından geliş hem de o tarafa gidişte dönemeçlerde çok ciddi birikmeler var, trafik kazalarına sebep oluyor ve trafiği aksatıyor. Burada acaba şu yapılabilir mi, Mahmutbey gişelerindeki ödeme noktaları Çatalca civarına aktarılabilir mi? Kınalı ayırımındaki üçüncü köprü sapağı yapılanaya kadar, acilen Mahmutbey'deki üçüncü köprü sapağına baypas yollar yapılabilir mi? Bahçeşehir 2 gişeleri ile Mahmutbey gişeleri arasında, Olimpiyat Stadı civarında bir bağlantı yolunun daha açılması mümkün olabilir mi? Bunlar yapıldığı takdirde buradaki yoğunluğun azalacağını düşünüyoruz.

Bütçelerin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Aksu.

Sayın Katircioğlu, buyurun.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar ve değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Evet, konuşmanızda da belirttiğiniz gibi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı büyük projeler Bakanlığı gerçekten ve işte büyük projeleri tasarlıyorsunuz. Zaten anladığım kadarıyla toplam bütçe içindeki yatırım payınız da oldukça yüksek. Fakat Sayın Bakan, iktidarınız demeyeceğim ama Sayın Cumhurbaşkanı demek belki daha doğru olur çünkü Sayın Cumhurbaşkanı biliyorsunuz tek kişilik bir hükümet esas itibarıyla; onda ortaya çıkan bir yanlış algı var demokrasiyle ve bu türden büyük projelerle ilgili olarak. Şimdi efendim, herhangi bir toplumda bir mevkiye seçilmek demek aklınıza gelen her şeyi yapabilme yetkisini almış olmak demek değildir. hele hele toplumun önemli bir

kesiminin hayatını etkileyecek –olumlu veya olumsuz- projeleri o topluma sormak zorundasınız. Tekrar edeyim, büyük projeler topluma sorulması gereken projelerdir. Maalesef Kanal İstanbul Projesi, Sayın Cumhurbaşkanının ortaya attığı proje, teknik olarak söylemiyorum, teknik olarak da konuşulduğunda bir sürü problemi olduğu belli ama ben prensip olarak böyle bir projenin toplumun önüne böyle bir biçimde getirilemeyeceğini savunuyorum. Diyelim ki İstanbul’un veya Türkiye’nin böyle büyük bir projeye ihtiyacı olabilir ama bu proje, o projenin hayata geçme sürecinde ve hayata geçtikten sonra da insanların hayatlarını nasıl etkileyeceğini dikkate alan bir yerden ancak yapılabilmelidir. Yoksa “biz yaptık oldu”yla olmaz arkadaşlar.

Bakın ben size –siz de Karadenizlisiniz, ben de Karadenizliyim- Karadeniz Sahil Yolu örneğini getireyim. Karadeniz Sahil Yolu, bildiğiniz gibi Mesut Yılmaz ve o zamanın Bakanı –yanlış hatırlamıyorsa- Yaşar Topçu tarafından verilen kararla gerçekleşti ve hepimiz biliyoruz -bunca zaman geçtikten sonra- Karadeniz Sahil Yolu Projesi yanlış bir projeydi. Yollar çöktü, bitki örtüsü mahvoldu, hatta insan örgüsü mahvoldu, şehirler mahvoldu vesaire. Şimdi, dolayısıyla da Kanal İstanbul’u konuşuyoruz yani iktidar olarak siz sürekli getiriyorsunuz, gerçi şu anda herhâlde programınızda yok ama Kanal İstanbul Projesi, altını çizerek söylüyorum, toplumun, özellikle İstanbulluların hayatını büyük ölçüde etkileyecek bir projedir ve dolayısıyla da İstanbullulara da sormak zorundasınız, bunun başka yolu olamaz. İşte, Sayın Cumhurbaşkanının –dediğim gibi- öyle bir anlayışı var yani istediği zaman “Üçüncü havalimanını buraya yapalım,” diyor, oraya yaptırıyor. Peki, toplum onu istiyor mu orada ya da herhangi bir şekilde karşılıklı bir etkileşim oldu mu toplumla, toplumun fikri alındı mı dersiniz bence bütün bu büyük projelerde maalesef toplum yokmuş gibi davranılıyor, sadece teknik bir konuymuş gibi davranılıyor. Ve sizin Bakanlığınızın burada bütçesini konuşurken sanırım bu demokrasi ve büyük projeler arasındaki ilişkinin altını çizmek lazım. Eğer biz demokrasi istiyorsak ülkemizde bu büyük projelerin konusu olan insanların görüşlerini de alarak ancak adım atmalıyız.

İkinci olarak Sayın Bakan, Sayıştay raporlarından bahsedeceğim. Sayıştay raporlarında –enteresan- şartlar oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle ihaleye çıkıldığına ilişkin bir tespit var ve bu tespit 4 tane proje konu ediliyor ve bunların esasında usul sorunu olduğunu söylemiş oluyorlar. Ben biraz deştim yani kimdir bu şirketler diye baktım, mesela ilginç bir tablo çıktı karşıma: Bu yeni hava yolu metro hattı Şenbay-Kolin İnşaatı verilmiş, 1 milyar euroya verilmiş. O zamanın bakanının da bunu konuşurken basında –o zaman 3,5’muş demek ki kur- “3,5 milyar Türk lirasına çıkacak.” diye bir ifadesi var. Şimdi euro kurunun aşağı yukarı 7 olduğunu düşünürseniz demek ki biz bir 3,5 milyar daha fazla bir para vermek zorundayız bütün bu olaylarla bağlantılı. Bu yeni havalimanı metro inşaatının 1 milyar euroya Şenbay-Koline verildiği günden üç gün sonra, bu türden projelerin Türk lirasıyla olacağı kararı, kararnamesi çıkmış yada düzeltme yapılmış. Yani üç gün önce olsa bu kadar büyük bir zarar gerçekleşmeyecekti, bunu da dikkatinize sunmak istiyorum.

Onun ötesinde, yeni havalimanı raylı sistem bağlantılarıyla ilgili olarak ihaleyi kim almış diye baktım, Apco Teknik ve Altınok Mühendislik diye bir şirket çıkıyor karşımıza. 168 milyonluk bir proje bu. Arkadaşlar, enteresan bir şeyle karşılaştım; bu şirket esasında öyle bir ihaleye fesat karıştırmış ki kendi şirketi olan bir başka şirketi de ihaleye sokmuş ve bu, tabii tartışmaya sebep olmuş fakat yine de ona rağmen –benim anladığım kadarıyla- bu ihale gerçekleşmiş.

Aynı şey Ankara metroları danışmanlık hizmetlerinde Yüksel Proje diye bir şirket var. Yüksel Proje Mersin Belediyesiyle ilgili bir ihaleye giriyor ve o ihalede yine aynı şekilde kendi ortağının kurduğu bir başka şirketle ihaleye giriyor ve belediye bunun farkına varıyor ve o günkü gazetelerde –o

günkü gazeteleri okudum- iki yıl ihalelerden men edilmesi konuşuluyor. Fakat arkadaşlar bu şirket de Ankara metroları danışmanlık hizmetlerini almış. Ne kadara almış? 22 milyon TL almış bu ihalede. Son olarak, bir tane daha var. Bunu da Kolin İnşaat almış bu da 500 milyon civarında bir ihale.

Şimdi arkadaşlar, Kolin İnşaatı biliyorsunuz, bu Şenbay'ı da biliyorsunuzdur muhtemelen. Bunlar Sayın Cumhurbaşkanımızın yakını olan insanlar, yakını olan şirketler ve bu şirketlere pazarlık usulüyle, hatta pazarlık da değil belki, tamamen davet üzerine bu ihaleleri vermişler. Şimdi, ben burada bir şey ima etmiyorum, doğrudur, yanlıştır demiyorum ama bunların tümü Sayıştay raporunda soru işaretli ihaleler olarak geçiyor.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Hocam, ima etmiyorsunuz ama “Cumhurbaşkanımızın yakını” diye söylüyorsunuz.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Evet, evet, yakını.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Neyi ima etmiyorsunuz madem?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – İhale Cumhurbaşkanının yakınına verilmiş, ima o.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Neyi ima ediyorsunuz?

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Hayır, ben Sayın Cumhurbaşkanıyla ilişkisinden bahsetmiyorum. Ben bu ihalelerin doğruluğu, yanlışlığıyla ilgili olarak bir şey söylemek istemiyorum diyorum çünkü o denli ayrıntılı bir bilgiye sahip değilim ama siyasi olarak bu şirketlerin -üstelik de gayet açık, açarsanız gazeteleri görürsünüz- özellikle bu 2 ihalede ihaleyi kazanan şirketlerin esasında ihaleye fesat karıştırmış oldukları da tespit edilmiş. Sayıştay bunu çok açık söylemiyor ama ben o günün gazetelerine baktığımda bunu gördüm.

Şimdi, dolayısıyla da buradan –iki dakika kaldı, konuşturuyorsunuz- şunu söylemek istiyorum: Bu ihale sistemi zaten üzerinde uzun uzun konuşulması gereken bir sistemdir arkadaşlar. Yani, bu ihale sistemini neredeyse her gün değiştiriyorsunuz, her gün değişiyor bu ihale sistemi ve bu kadar keyfi kararlar verilebilmesi -özellikle Sayın Cumhurbaşkanının Meclisteki konuşmasında altını çizdiği görüşten hareket edersek- serbest piyasa ekonomisine bağlı herhangi bir ülkede bu türden ihalelerin verilmiş olması kabul edilemez gibi geliyor bana.

Bunun ötesinde konu etmek istediğim bir başka konu da bu yap-işlet-devret modelinin uygulanmasıyla ilgili olarak, özellikle köprü ve yol inşaatlarında uygulanmasıyla ilgili sorunlar var arkadaşlar, bunu görmemezlikten gelemesiniz. Bunlar dolar üzerinden yapılıyor ve tahmini geçiş rakamları üzerinden hesaplar yapılıyor ve bu tahmini gelir rakamları uymadığı için... Mesela, Osmangazi Köprüsü'nde günlük eksik araç sayısı 20 bin. Bu parayı hazine ödemek zorunda. Aynı şey, Avrasya'da eksik araç 44.500, hesaplar tutmamış yani ve bunların hepsi dolar cinsinden hazinenin ödemesi gereken rakamlar. Üçüncü köprüyle ilgili olarak eksik araç günlük 15 bin, yine bu da dolar kurundan hesaplanmış. Şimdi, dolayısıyla da bir kere yanlış yaptığınızı söyleyin yani bunu siz kabul etmeyeceksiniz ama bu ülkenin bu kadar dolarize olmasının sebeplerinden birisi de bu türden yatırımlarda doların bir ölçü olarak kullanılmasıdır diye düşünüyorum.

Bir başka konu dikkatinize getirmek istediğim, bu telekomünikasyon veya bilgi... Şimdi, arkadaşlar, bakın yani bunu...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen toparlarsanız...

Buyurun Sayın Katircioğlu.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – ...EPDK konusu gündeme geldiğinde konu etmiştim, bunu daha da edeceğimiz anlaşılıyor. Bu kurum -yani önceki ismi Telekomünikasyon Kurumu- esasında kanuna baktığımızda bağımsız, herhangi bir mevkiideki kişiden emir alacak bir kurul değildir, bir kuruluş değildir. Niye yapılmıştır bunlar? Bunlar bağımsız idari kuruluşlardır. Bunlar niye yapıldı biliyor musunuz arkadaşlar? Türkiye, serbest piyasa ekonomisine geçmeye karar verdiğinde bazı KİT'lerin özelleştirilmesi söz konusu olduğunda özel sektör tekelleri oluşmasın veya oluşuyorsa da toplumun zararına işler yapmasın diye regülatör kurumlar olarak getirildi bu şirketler ve bu şirketlerin orijinal yapılarında, orijinal kanunlarında bağımsız olduklarının ve hiçbir mevkiideki insandan emir alamayacaklarının altı çizilmiştir. Fakat -Garo arkadaşım da bu konunun altını çizmişti, Sayın Başkan da burada yani Ulaştırma Bakanlığının sistem olarak içinde bir yerde bir işlev görüyor- arkadaşlar, bu bağımsız otorite falan değil, bu, bağımlı otorite ve bu bağımlı otorite sadece hani bu örnekle de kalmıyor, ilerideki günlerde diğer bakanlıkları konuşurken göreceksiniz, aynı biçimde bağımsız olarak kurulmuş olan kurulların, idari yapıları itibarıyla bağımsız olması gereken kurulların hepsinin esasında bugün bakanlıklara bağlanmış olduğunu biliyoruz. Dolayısıyla da serbest piyasa... Yani, Sayın Cumhurbaşkanıyla karşılıklı konuşabilme imkânımız olsaydı yani serbest piyasa böyle bir şey değildir, serbest piyasa regülatör kuruluşların da olduğu bir piyasadır.

Dolayısıyla da işlevine baktığımızda, nereye gelmiş şu anda diye baktığımızda benim anladığım kadarıyla dolaylı vergi alan bir kurum hâline gelmiş vaziyette. Yani, haksızlık olması ihtimali olan durumları gidermek üzere iradesini kullanabilecek olan, kanundan aldığı güçle kullanması gereken bir kurul maalesef şimdi dolaylı vergi toplayan bir kurul hâline dönüşmüş durumda.

Peki, oyuncular ne yapıyor dersiniz, ha, orada da ilginç bir konu var, TELEKOM meselesi var. Şimdi, arkadaşlar, TELEKOM doğal tekel dediğimiz bir tekeldir, devlete ait olması gerekirdi fakat günün birinde... Çünkü şundan dolayı öyle: Sadece kablolu enformasyon taşıyan tek kuruluş TELEKOM'dur. Diğerleri, GSM operatörleri bildiğiniz gibi hava kanalını kullanır. Dolayısıyla da bu TELEKOM esas itibarıyla özelleştirilmemesi gereken bir kurumdu fakat yüzde 55'i özelleştirildi; 6,5 milyar liraya özelleştirildi hatırladığım kadarıyla. Sonra ne oldu diye baktığımızda bu 6,5 milyarı ödemesi gereken şirket ne yaptı biliyor musunuz? TELEKOM'un hisselerini karşılık göstererek 4,5 milyar civarında bankalardan borç para aldı ve arkadaşlar enteresan bir şekilde -son konuya bakarken gördüm ki- TELEKOM'un şu anda 3 bankaya devredilmesi söz konusu olmuş çünkü aradan 14 milyar dolar kâr etmiş olan bu şirket "Kârları dağıttım." demiştir ve o kişiler piyasadan çekilip gitmişlerdir ve şu anda TELEKOM 3 bankanın kontrolünde kalmıştır.

Son olarak arkadaşlar, dün akşam Çorlu kazasında kardeşini ve çocuğunu kaybeden Zeliha Bilgin'le görüştüm. Tabii böyle bir görüşme zor bir görüşme, benim için de zor bir görüşme oldu çünkü karşımdaki ağlıyordu ve hâlâ çok zor günler yaşadığını söylüyordu. Esasında bana birçok evrak gönderdi ama söylediği şey şu: "İfadeler ile raporlar arasında müthiş bir uyumsuzluk var ve dolayısıyla da gerçekler örtbas ediliyor." diye bir kaygısını belirtti ve bu arada bir şey söyledi, onu size aktarmak istiyorum Sayın Bakan, işinden atılmış, bu hanım işinden atılmış. Yani, şimdi suçludur suçsuzdur bilemem Bakanlığa ama Bakanlığın böyle bir durumda bu vatandaşlara sahip çıkması lazımdır, bunlar bizim ülkenin insanları ve bu hanım genç yaşta bir kardeşini ve çocuğunu kaybetmiş ve arkasından da işini kaybetmiş.

Dolayısıyla da Sayın Bakan, özetle, büyük projeler Bakanlığınızın, evvallah, bunu kabul ediyorum, önemli de buluyorum ama size hatırlatmak istediğim şeyleri hatırlattığımı sanıyorum: Bir, büyük projeler mutlaka ve mutlaka toplumun görüşü alınması gereken projelerdir. Demiyorum şuradaki üst geçidin yapılmasıyla ilgili toplumdan görüş almanız gerekmiyor belki ama üçüncü havalimanını

nereye koyacağınızı, nereye yapacağınızı tartışmanız lazım toplumla. Ha, siz yapıyorsunuz, oluyor diyebilirsiniz ama hayat öyle olmuyor işte, Karadeniz Sahil Yolu Projesi'nin başına gelenler sanıyorum bunu oldukça iyi bir şekilde anlatıyor.

Dolayısıyla da ben konuşmamı burada bitireyim.

Teşekkür ederim dinlediğiniz için.

Saygılar.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bekaroğlu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, Karadeniz Sahil Yolu'yla bitirdi Sayın Katırcıoğlu, ben oradan devam edeyim. Bu yol yapılırken çok sayıda insan bu projenin yanlış olduğunu, bunun sadece işte çevre açısından, insanların denizle ilişkisini kesmesi değil, bunun bütünüyle yerleşim yerlerini kapatacağını ve ileride çok ciddi sıkıntılar ortaya çıkacağını söyledi; hiç dinlemediler. Daha sizden önceki hükümetler zamanında oldu ama sizin Hükümet zamanında da uyarıldı filan ama dinlemediler. Şimdi, ikide bir sel olur, bu set dolayısıyla 1,5-2 metre deniz seviyesinden yüksek olan bu set dolayısıyla bütün yerleşim merkezlerini su ve çamur basar, her sene milyarlarca liralık zarar ortaya çıkar ve hiç kimse bunların hesabını sormaz.

Değerli arkadaşlarım, ben önce Sayıştay raporlarından söz etmek istiyorum. Tabii, Sayıştay raporlarını uzun uzun konuşmaya vaktimiz yok ancak birkaç tane konuyla bir genelleme yapmaya çalışacağım. Bunlardan bir tanesi: Bana göre Türkiye Cumhuriyet tarihinde iki tane yasa çok önemlidir, devrim niteliğindedir; bunlardan bir tanesi Kamu İhale Kanunu, diğeri de KPSS, 657 sayılı Kanun'da değişiklik yapan; ikisi de 2002 yılında çıkmıştır. Bu Hükümet zamanında... Bunlar bir ülkede adaletin tesis edilmesi için... Memurluk sınavına giren bir insanda “Ben bilgim dâhilinde şu kadar puan aldım, hiçbir şekilde hakkım yenmeyecek, gireceğim ya da giremeyeceğim.” işte, ihale dosyası veren insanda “Ben şu şu hazırlıkları yaptım, yeterliyim, hak benim olunca bana verecekler.” inancı yerleşiyor, adalet fikri, adalete inanmak güvenmek. Bunu yerle bir ettiniz, yerle bir ettiniz ve bu, Sayıştay raporlarına her sene yansıyor.

Bakın, Sayıştaya çok teşekkür ediyorum, bu raporu yazan insanlara da teşekkür ediyorum. “Ulaştırma Bakanlığı, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 21'inci maddesinin (b) bendinde öngörülen şartlar oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle ihaleler...” Onlarca böyle madde var değerli arkadaşlarım.

Başka önemli bir konu, kara yollarında ödeneklerle ilgili; daha ağustos ayında yüzde 20 aşılmış, o harcama sermaye giderleri kaleminden kaynaklanmış. Bu, başlangıç ödenekler açısından sağlıklı bir bütçe değil. Ya, niye bütçe yapılır, niye insanlar burada konuşur, tartışır? Yani gerçekten demokratik devlet... Bırakın demokratik devleti, devletin ne yapacağı bilinir; “Şöyle şöyle davrandığım zaman şu şöyle olacak, şu şöyle olacak.” bilinir ama bilinmiyor arkadaşlar. Tuhaf bir şekilde biz burada gereksiz yere konuşuyoruz, dünya kadar rakamlar, memurlar... Sayın Bakanın arkasında dışarıda bir ordu var. Niye bu kadar adamla geldiniz Sayın Bakanım, ne yapıyorsunuz bu kadar arkadaşla, niye çalışmıyor bunlar Bakanlıkta? Orduyla geldi, dünya kadar mesai, şu kadar harcama bütçe yapıyoruz ve bu bütçeyi kimse takmıyor, hiç kimse takmıyor istediği gibi yapıyor. Ödenek yok, ödenek veriyor, ödenek ayrılanın ödeneğini kesiyor; böyle bir devlet yönetimi. “Biz yapıyoruz, biz seçimi kazandık kardeşim, gene de kazanacağız, yapıyoruz.” Olmaz değerli arkadaşlarım, siz seçimi kazandığınızdan dolayı ülkeyi yöneteceksiniz. Neye yöneteceksiniz? Yasa, hukuk içinde yöneteceksiniz, bu bütçeye

göre yöneteceksiniz; yönetmediğiniz zaman siz demokratik devlet filan olmuyorsunuz. Söylediğimiz zaman da sinirleniyorsunuz, dışarıdan kavgaya filan davet ediyorsunuz. Yapmayın arkadaşlar ya, biz sadece söylüyoruz, başka bir şey yapmıyoruz.

Değerli arkadaşlarım, şimdi, Sayın Bakanım, bana yanlışsam yanlış desin, elimde 2015 rakamları var -2016'yı, 2017'yi bulamadım; 2018 çıkmamıştır- Türkiye'de ulaşım türleri arasında taşıma, yolculuk ve yük paylarıyla ilgili. Değerli arkadaşlarım, yolcu taşıma kara yolu yüzde 89,8; demir yolu 1,1; deniz yolu 0,6; hava yolu 8,5. Yük taşıma kara yolu yüzde 89,5; demir yolu 4,6; deniz yolu 5,4; hava yolu 0,4. Değerli arkadaşlarım, böyle bir ülkeyiz, belki değişmiştir birkaç tane rakam ama bu değişen rakamlar neticeyi hiç değiştirmez. Böyle bir ülkede kalkınma, gelişme, devletin görevleri olan insanlarına bütünüyle güvenliği sağlamak, insanların ihtiyaçlarını, refahını temin etme gibi görevlerini yapamaz; böyle bir şey yapamaz. “Ya, efendim, biz yapıyoruz, bütün bunları yaptık.” Doğru, bütün bunları yapıyorsunuz, nasıl yapıyorsunuz? Bakın, bunların hepsi Sayıştay raporlarından alınmıştır.

Şimdi, Sayıştay raporlarından alınan bir başka şey daha vereyim yap-işlet-devret ya da kamu-özel ortaklığı, kamu-özel iş birliği dediğimiz şeyle ilgili. Ta baştan beri, bütçenin ilk gününden beri soruyoruz: Kamu-özel ortaklığından kaynaklanan yükümlülüklerle ne kadar para ödemeye başladınız? Geçen sene 6 milyar TL civarında bir para konulmuştu; bu sene ne kadar, bunun ne kadarını harcadınız? Sürekli soruyoruz, bunların yerini göremiyoruz. Şimdi, şöyle bir şey var: “2018 yılıyla ilgili olarak kamu-özel ortaklığı projeleri için 3,6 milyar TL ödeneği Maliye Bakanlığı tarafından açıklanmıştır. 2017 yılı Kesin Hesap Tasarısı'ndaki bilgilerden, tertibinden 1 milyar ödendiği anlaşılmaktadır. 2019 bütçe dokümanları içinde de şu tertipten 3 milyar TL ayrıldığı” şeklinde bilgi var. Başka bir şey daha var: Mesela 2017 tarihli Sayıştay Raporu'nda yer alan kurum bilançolarının altında aşağıdaki gibi tuhaf bir şey var: “Kamu-özel iş birliği modeli taahhütleri hesabına 23 milyon, kamu-özel iş birliği modeli taahhütleri karşılığı hesabına 23 milyon, verilen garantilerin hesabı...” Nedir bunlar Sayın Bakanım, ne demek bunlar, ne anlama geliyor? Lütfen bilelim, ne kadar harcıyorsunuz, ne yapıyorsunuz?

Değerli arkadaşlarım, başka bir şey daha var bu kamu-özel ortaklığına geldik. Kütahya Havaalanı'nı niye konuşmuyoruz ya? Her şeyi bir tarafa bırakıp şu Kütahya Zafer Bölgesel Havaalanı'nı bir görüştürmemiz gerekiyor. Kamu-özel iş birliğine, ilk yapılanlardan, önemli bir örnek. İşte, proje yatırım maliyeti 50 milyon avro. 2044'e kadar garantiler verilmiş. Bu garantiler sonrasında neler olmuş değerli arkadaşlar, biliyor musunuz? Uzun uzun şey yapmayayım. Mesela, 2012 yılında garanti edilen yolcu sayısı 50 binmiş, 1.522 yolcu binmiş; 2013'te 535 binmiş, 32 bin yolcu binmiş; 2014'te 569 binmiş, 28 bin yolcu binmiş. Değerli arkadaşlarım, bu nasıl bir hesap ya? Çocuk oturur, bunu yapar. Zafer Havaalanı'nda ne kadar yolcu...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İlk yıl sıfır yolcu dış hatlarda.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Dış hatlar ayrı bir şey.

Bir devlet nasıl olacağını hesaplayamaz mı değerli arkadaşlarım? Buradan doğan şeyler... 50 milyon avro yatırım yapılmış, şu ana kadar 20 milyon avro üzerinde ödeme yapılmış değerli arkadaşlarım. 2044'e kadar bu ödemeler devam edecek. Şimdi, sadece bunu bile konuşmak sizin bu ülkeyi nasıl yönettiğinizi, ne yaptığınızı çok açık ortaya koyuyor.

Sayın Başbakan çıkıyor –eski Başbakan, şimdi Meclis Başkanı- Ovit'in açılışını yapıyor, Rizelilere “Helalühoş olsun.” diyor.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Anadolu tabiri.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) - Bir dakika ya, Binali Bey, kimin malını kime şey yapıyorsun? Şey mi geldiniz ya? Nesiniz ya siz? Siz nesiniz arkadaşlar ya? Nereden lütfediyorsunuz, nereden bağışlıyorsunuz? Nereden geldi ya? Babanızın parasını verirken bile böyle ezmezsiniz insanları ya? Ne oldunuz siz arkadaşlar? Güç sizi ne hâle getirdi? Ben gerçekten şaşıyorum, anlamakta zorlanıyoruz sizi.

Bir Bakü-Tiflis-Kars demir yolu var Sayın Başkan, ne zaman ihale edildi, neler vadedildi? Ne oldu, bitti mi? Söylendiği gibi elektrikle mi çalışıyor, dizel mi? Ne kadar para harcandı? Bunların hesabı hiçbir şekilde verilmeyecek mi Sayın Bakanım ya? Bunları yaptınız, açtınız, bitti. Bitmedi, bilgiler burada.

Değerli arkadaşlarım, ben bu kamu-özel sektör iş birliğiyle ilgili birkaç cümle daha etmek istiyorum. Dünyanın her yerinde bu finans modeli kullanılıyor, kullanılmıyor değil. Problemler çıkmış, tasarruflar yetmemiş, borç almayla ilgili problemler çıkmış ve kamu-özel iş birliği diye bir model seçilmiş, edilmiş. Şimdi, normalde değişik ülkeler de bunu kullanıyor, bazı ülkeler de yasaklamış, mesela İsveç'te bu şey yasaklanmış; uzun yıllar tecrübe edilmiş, yirmi yıl sonra asla bir daha böyle altyapı yatırımlarının, büyük yatırımların, uzun süreli yatırımların bu modelle yapılmayacağı... Niye? Çünkü "Bunun, devletin yani normal bütçe içinde yapılmasıyla ödenecek faiz, burada verilen garantilerle millete maliyeti çok çok daha az olduğundan dolayı normal yatırımlar şeklinde yapalım." denilmiş.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

(Oturma Başkanlığına Sözcü Abdullah Nejat Koçer geçti)

BAŞKAN – Tekrar süre veriyorum, lütfen toparlayın Sayın Bekaroğlu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Toparlayacağım.

Şimdi, Türkiye'de de yap-işlet-devret diye başlamış, sonra kamu-özel ortaklığı diye şimdi devam ediyor ve birçok proje öyle ki yanılıyorsam, yanlışsa bana deyin ki: "Hayır, bu rakamlar uyduruk rakamlar." 325 milyar dolara kadar giden -tam bilmiyoruz bu şeyleri, çoğunun anlaşmalarını da bilmiyoruz- bir kamu özel ortaklığı... Kara yolları 80 milyar, demir yolu 30, limanlar 30, havaalanları 30, sağlık, TELEKOM, yenilebilir enerji, nükleer, yerli kömür, diğer projeler, diğer enerji projeleri şeklinde gidiyor. Yani neredeyse Türkiye büyük yatırımlarla ilgili tek finans modeli olarak kamu-özel ortaklığına şey yapıyor. Peki, buralara ne ödeniyor değerli arkadaşlarım? Buralara ne ödendiğini, Türkiye'deki en kötü uygulamadan Kütahya'daki Zafer Havaalanı'nda gördük. Ben girmiyorum, zaman yok ama arkadaşlarım, diğer biten ve şu anda çalışmaya başlamış kamu-özel ortaklığı projelerinden biliyorlar. Bakın, hastanelere maliyetinden fazla kira ödeyeceğiz şehir hastanelerine kira ödeyeceğiz. Ya, böyle bir kamu-özel ortaklığı dünyada da ciddi bir şekilde eleştiriliyor ama Türkiye'deki uygulamalar dünyanın hiçbir yerinde görülmemiş uygulamalar değerli arkadaşlarım.

Bakın, değerli milletvekili arkadaşlarım, devlet gücü yani insanlar, siyasetçiler tarafından iki şekilde algılanır: Bir grup siyasetçi devleti, devlet aracını insanların -bütün insanlar ama- güvenliğini sağlamak, bütün insanların refahtan eşit bir şekilde pay almasını sağlamak ve bütün insanlara özgürlük... Bir: Genel olarak insanları özgürleştirmek, dolayısıyla insanlar kendilerini gerçekleştirsinler, mutlu olsunlar; devleti bu şekilde araç olarak görür. Bir başka grup da -Türkiye'de oldu ve sizin olduğunuz gibi- birikim modeli, aracı olarak görür ve dolayısıyla tahakküm aracı olarak görür.

BAŞKAN – Sayın Bekaroğlu, teşekkür ediyoruz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bitiriyorum, bitireceğim, birkaç dakika, bir dakika daha verin.

Bakın, siz kamu-özel iş birliğini -yani şu meşhur var ya- yandaş zengin etme aracı olarak kullanıyorsunuz yani birikim modeli olarak kullanıyorsunuz. Bunu da kutsuyorsunuz yani “Geçmişte, efendim, sermaye de, şu da, bu da filanların elindeydi, şimdi bunları biz elimize geçirmemiz gerekiyor. Dolayısıyla her şey hakkımız. Bizim adamlarımız -firma ismini vermeyeyim- alacak elbette, elbette bunun için Kamu İhale Yasası’nı deleceğiz, değiştireceğiz; hatta sevap bir iş yapıyoruz, ne demek ya?” Hâlbuki adaletin köküne kibrit suyu döküyorsunuz değerli arkadaşlarım. Hiçbir müteahhit Türkiye’nin hiçbir yerinde bir ihaleye girerken adil bir şekilde gerçekten hak edileceğine, verileceğine inanmıyor Sayın Bakanım. “İnanıyor.” diyorsanız ben bugün bütün milletvekilliğini, her şeyi bırakıp çekip gideceğim, köyüme gideceğim. İnanmıyor değerli arkadaşlarım. Adalet, devlete ve siyasete güven kalmamıştır, sifıra inmiştir. Çaresiz hâle getirdiniz. “Bize oy veriyorlar.” Evet, insanları çaresiz hâle getirdiniz, size oy vermeye devam ediyorlar.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sizin inanmanıza gerek yok, halk inanıyor. Sıkıntı yok.

BAŞKAN – Ekrem Bey, lütfen...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – “Biz Lütfediyoruz, helalü hoş olsun.” diye kendinizi insanın ötesinde bir yere taşıyıp oy almaya devam ediyorsunuz ama bunlar bitecek bir gün.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Hüseyin Kaçmaz, buyurun lütfen.

HÜSEYİN KAÇMAZ (Şırnak) – Sayın Başkan, arkadaşlar; cümleten merhaba, teker teker saymayayım. Zaten sonlara doğru sıra gelince aslında çok da aynı şeyleri tekrarlamak istemiyorum.

Sayıştay raporlarına yansımış olan durumlar söz konusu. Bunlar tutanağa geçsin diye birkaç tanesine de değinmek istiyorum. Bu “Kamulaştırma yoluyla edinilen duran varlıklara ilişkin bedellerin doğrudan gider kaydedilmesi, yapılmakta olan yatırımlar hesabında takip edilmemesi gereken yatırımların doğrudan gider kaydedilmesi” şeklinde de belirtilmiş. Örneğin, Sayıştay raporunda 231 milyon TL’lik imalata 658 milyon TL’lik ödeme yapıldığı belirlenmiştir. Yani bu durumda 426 milyon -küsüratını söylemeyeyim- bir kamu zararı söz konusu olduğu tespit edilmiş ama buna ilişkin herhangi bir açıklama şu ana kadar yapılmış değil.

Yine Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığı tarafından Bakanlığa devredilen taşınmazların kaydının yapılmaması durumu söz konusu.

Yine, bir başlık daha var: “4734 sayılı Kamu İhale Kanunu’nun 21’inci maddesinin (b) bendinde öngörülen şartlar da oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle ihaleye çıkılması.” Bunun örnekleri de zaten verilmiş, vekilim bunları söylediği için tekrar etmiyorum.

Şimdi, Türkiye’de ulaşım konusunda bir entegrasyon ve inovasyon sıkıntısı söz konusu yani kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz yolu ve boru hatları yani bu ulaştırma modellerinin bu türlerinin entegre olarak kullanılmasıyla olur ancak maalesef ki Türkiye’de bu durum söz konusu değil.

Yine, Komisyondaki birçok üye arkadaşım da değindi, vekil arkadaşım da değindi, bu “mega projeler” denilen projelerin çoğunda -işte bu köprü, otoyollar- garanti ödemeleri veriliyor. Örneğin Osmangazi Köprüsü’nde -tabii bu eski tarihle biraz- 35 dolar artı yüzde 8 KDV’yle bir garanti ödemesi söz konusu, o dönemde 133 TL’ye tekabül ediyor; tabii ki o dönemde dolar kuru 3,53. Şu an yaklaşık 230 TL’ye mal oluyor ve Osmangazi Köprüsü’nden bir yıllık geçen araç sayısı 6 milyon küsur ama garanti edilen yaklaşık 14 milyon 600 bin adet. Yani burada 6 milyon küsur geçerken 8 milyona yakın bir araç geçmiyor ama yine garanti ödemesi kapsamında bu bütçeden karşılanıyor yani

tüm vatandaşların cebinden karşılanıyor olmuş durumda. Diğer tüm mega projelere de baktığımızda, yine benzer mahiyette; neredeyse bir iki yıl içerisinde bu garanti ödemeleri kapsamında kendi yatırım proje bedelinden daha fazla bir ödeme yapılacağı endişesi söz konusu ki yine vekilim de değindi. Örneğin, Zafer Havaalanı'nda da bu durum söz konusu ve bunlar neredeyse bir iki yıllık yapılacak ödeme değil; bazıları 2032, 2044'e kadar yapılacak ödemeler var. Yine, mesela Avrasya Tüneli'ndeki zarar hazineden ödenecek. Oradan da günlük yaklaşık 68 bin araç geçişi yapılması gerekirken ortalama 34 bin araç geçişi sağlandığı, kalan ortalama 34 bin aracın bedelinin ise beş aylık süreçte 77 milyon 914 bin TL hazine tarafından işletmeci firmaya ödeneceği belirtilmiştir. Yani açıkçası biz bu mega projelere baktığımızda -yine ifade edildiği gibi- Hükûmete yakın firmaların ya da yine Sayın Cumhurbaşkanına yakın müteahhitlerin, şirketlerin zengin edilmesi olarak görüyoruz. Açıkça şunu söyleyeyim: Sadece bir siyasetçi olarak değil, daha önce bir vatandaş olarak da bu gözle görüyordum. Maalesef ki yapılan birçok iyi iş yapılan bu şekilde eksikliklerle değerini yitirmiş oluyor.

Yine, bunlarla birlikte biraz şeylere de değinmek istiyorum. Ulaştırma Bakanlığının bu ülkenin demokratikleşmesi anlamında da bazı adımları atması gerektiğini düşünüyorum. Yine, vekilim de değindi, internet kullanımında şunu net bir şekilde söyleyeyim: Aslında bu verilere hiç yansımamış. Sanırım dünyada en çok bu "fake account" ya da anonim "account" dedikleri sahte isimle hesap açma ya da anonim hesap açma durumu en çok Türkiye'de mevcut. Bu da özellikle son yıllarda gittikçe artmakta. Bir de "troll" hesap diye de çoğu zaman geçiyor. Bunların bu kadar artmasının bir sebebini de maalesef ki Türkiye'de demokrasiden uzaklaşma, fikir ve düşünce özgürlüğü alanının daraltılması olarak da görebiliriz.

Yine, birçok rapora yansımış, Sınır Tanımayan Gazetecilerin raporlarına da yansımış; yaklaşık 155 gazeteci şu an cezaevinde.

Yine, bu da ifade özgürlüğüyle alakalı -yine, değinildi- Wikipedia gibi -bir iki evet yanlış örnek olabilir, eksik bilgiler verilebilir ya da taraflı bilgiler verilebilir- bir siteyi tümünden kapatmak açıkçası Türkiye'nin demokrasisine vurulmuş bir darbe olarak görüyoruz. Yine, dediğimiz gibi, sosyal medyada, Twitter'da, Facebook'ta, Instagram'da, burada, birçok yerde Türkiye neredeyse hesap erişimini engelleme anlamında ilk sıralarda yer alıyor.

Yine, Sayın Bakan, biraz bölgesel de birkaç sorunu dile getirmek istiyorum. Sayın Bakanım, şu anda Şırnak'ta bir havaalanımız var. İlk açılıшта Pegasus da mesela uçuyordu ama her ne hikmetse sonra aniden bu durum kesildi. Bilmiyorum, Bakanlığınızın bunda etkisi, yetkisi var mı hani buna müdahale etme anlamında? Ama şu anda şunu söyleyeyim: Sadece Şırnak değil, Şırnak'la birlikte Irak Kürdistan federe bölgesinden de Zaho'dan Duhak'tan, Erbil'den, Kerkük'ten de insanlar gelip Şırnak'tan uçuyor çoğu zaman çünkü oradan aldıkları biletler yaklaşık 5-6 bin liraya mal olurken Şırnak'tan aldığı bilet ona çoğu zaman 400 ile 500 lira arasında mal oluyor. Ama çoğu zaman şununla karşılaşıyoruz: Bu sefer yurtaşlar, vatandaşlar 600 liraya, 500 liraya bilet almak zorunda kalıyor ve bu büyük bir mağduriyet yaratıyor. Bunun düzeltilmesi için açıkçası Bakanlığınızın bünyesinde atılabilecek adımlar varsa bunun yapılmasını talep ediyoruz.

Yine, özellikle bu raylı sistemlerin düzenlenmesi konusunda ya da raylı sistem ulaşımı için bölgede, doğuda neredeyse hiç yatırımı yapılmıyor. Şunu söyleyeyim: Habur Sınır Kapısı'ndan ta Şanlıurfa'ya kadar gidildiğinde dümdüz bir çizgidir neredeyse, karşınıza belki bir iki tepe bile çıkmıyor çoğu zaman. Ona rağmen, bu kadar ihracatın yapıldığı bir bölgeye raylı sistemlerle ilgili hiçbir şekilde proje yapılmaması açıkçası bizi derin bir şekilde üzmektedir.

Yine, tüm bunlarla birlikte -sınırım Hava Meydanlarıyla ilgili bürokratomuz da burada- uçaklarda özellikle, yine bizim dediğimiz gibi, ülkenin demokratikleşmesi anlamında bölgesel özellikler göz önüne alınarak... Örneğin Şırnak'a uçan bir uçakta -benim dedem, ninem Türkçe bilmiyor, İngilizce de bilmiyor, -anonslar sadece Türkçe ve İngilizce yapılıyor. Hani burada Kürtçe yapılması ya da Arap etnik kökeninin çok olduğu yerlerde Arapça da yapılması bu ülkenin aleyhine bir durum teşkil etmeyecektir, aksine demokratikleşmesi anlamında büyük bir katkı sunacaktır. Bu durumun da değerlendirilmesini istiyorum.

Teşekkür ederim. Bütçeniz hayırlı olsun.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Kaçmaz.

Sayın Sındır, buyurun lütfen.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli bürokratlarımız, milletvekili arkadaşlarım; öncelikle 2019 yılı bütçeniz hayırlı olsun dileğimle sözlerime başlıyorum.

Şimdi, elimde bir haber var, dün ya da geçen günden: “Şehit yok, şehitlik var.” Adalet ve Kalkınma Partisinin bir ilçe belediyesi 200 bin lira yatırım yapmış, 12 kişilik şehitlik inşa etmiş, “İnşallah olmaz ama eğer şehidimiz gelirse diye yaptık.” diye de açıklaması var. İnşallah olmaz, inşallah o şehitliğe bir tek Mehmetçik'imizin bedeni girmez, bir tek Mehmetçik'imizin canına kastedilmesi bizi derinden üzer, yaralar. Şimdi, bunu neden söyledim? Gececek araç yok, köprü var; gelecek araç yok, otoban var; gelecek araç yok, tüneller var; binecek yolcu yok, uçaklar var, havaalanları var ve kamunun kaynakları böylesi projelerde yatırıma dönüşüyor. Bunlara karşı olduğumu söylemiyorum ama söylemek istediğim, yatırım işi bir fizibilite işidir, yatırım işi bir öngörü ve bu yatırımın geri dönüşü de dâhil olmak üzere, sağlıklı bir ön çalışma yapıldıktan sonra konunun taraflarına, konunun muhataplarına, talep edenlere, daha doğrusu halka sorularak ve bunun tabii ki geleceğe yönelik projeksiyon çalışmaları da yapılarak sağlıklı bir karar alınır, alınan karar uygulanır. Yani, devletin bütçesi kamunun yani tüyü bitmemiş yetimin hakkı olan, üzerinde hakkı olduğunu düşündüğümüz, bildiğimiz parasının her kuruşunun nereye, ne kadar harcandığının çok dikkate alınması gerekir diye ifade ediyoruz.

Tabii, benden önceki konuşmacı sayın vekillerimiz, Komisyon üyelerimiz ve buradaki değerli arkadaşlarımız hepsine değindi. Yani, Sayıştayın elimizdeki raporuna, bu Sayıştay raporundaki dikkat çekilen bulgulara, bulgulara Bakanlığın verdiği yanıtlar olmasına rağmen bunların mevzuata göre geçerli olmadığını, uygun olmadığını da ifade eden açıklamalarla ortaya konuldu.

Şimdi, bakın, bir Bakanlar Kurulu kararı olmadan yerel yönetime ait projenin yapımının Bakanlık tarafından üstlenilmesi. Şimdi, değerli arkadaşlar, yerel yöneticilik yapmış biriyim, mevzuatı da iyi bildiğimi zannediyorum. Yerel yönetimlerin iki ana gelir kaynağı vardır: Bir, öz gelirleri, öz kaynakları ve bir de merkezî yönetim bütçesinden aktarılan bir bütçe. Merkezî yönetim bütçesinden belediyelere aktarılan miktarın da nüfusa ve gelişmişlik endeksine göre dağıtıldığını ve büyükşehir, il, ilçe, belde fark etmez, bu dağıtım da adil ve kuralları olan bir dağıtım olduğunu da bilerek bunu ifade ediyorum. Ama sorun, eşitsizlik ve hakkaniyet dışılık nerede? İşte burada merkezî yönetimin, ilgili bakanlıkların yerel yönetimlere yaptıkları yatırımlar; kendi üzerine olmayan, kendi yetki sorumluluğu olmayan işlere el atıp yerele bunu bir lütuf gibi, helalühoş olsun –az önce Sayın Bekaroğlu'nun da ifade ettiği gibi- diye lütfükâr bir tavırla, yerele destek veren bir anlayışla yapılması. Yapılsın, yapılsın ama her yere eşit yapılsın. Örneğin -ben İzmir Milletvekiliyim- İzmir'de Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi var malum, bunun İzmir kent ölçeğinde hafif raylı sistem bağlantısı var Halkapınar-Otogar arasında 4,5 kilometrelik. Bu projenin eklenmesi kent içi ulaşım için de tabii bizde bir heyecan yarattı orada ancak

projenin daha yapım süreci, güzergâhı ve istasyon bilgileri bile sunulmuyor Büyükşehir Belediyesine. Büyükşehir Belediyesi orada iş yapacak, orada istasyon yapacak, üzerine düşen sorumluluğu bir an evvel yapıp o kent içi hafif raylı sistem projesini yürürlüğe sokacak, bunu yapacak elinde şey yok.

Bakın, gene İzmir’de bir İZBAN projesi var. Yani Devlet Demiryollarının hattı üzerinde bir hafif raylı sistem gibi bir proje bu yani banliyö projesi. İZBAN projesinde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ile Büyükşehir arasında yapılmış olan bir protokol gereği Devlet Demiryollarına Büyükşehir Belediyesi kira ödüyor arkadaşlar, hat kirası ödüyor. Yani, bırakın bir yatırım yapıp... Bakanlık, nasıl ki bu Sabiha Gökçen Havalimanı raylı sistem bağlantısı inşaatı ve elektromekanik sistemler temin, montaj ve işletmeye alma işinin Bakanlar Kurulu kararı olmadan üstlenip “Helalühoş olsun.” deyip yapması karşısında, İzmir’de “Helalühoş olsun.” demiyor, “Bana para ödeyeceksin.” diyor; “Her yıl, hat kirası 5 milyon dolar artı 5 milyon euro -o yabancı para birimiyle- bana ödeyeceksin.” diyor ve “Tabii ki gelirin yarısını da bana ödeyeceksin.” diyor. Yani böyle adil olmayan, hakkaniyetsiz bir uygulamayla ne yazık ki karşı karşıyayız.

Tabii ki Ulaştırma Bakanlığımızın, haberleşmeyle ilgili konuları da dâhil olmak üzere, halkın doğrudan gözünün önünde olan ve yapıldığında gerçekten halkta kullananlar açısından, kullanabilenler açısından, gücü yetenler açısından, parası olup da o köprüden, o yoldan geçebilme gücü, finans gücü olanlar açısından; diğerleri için de tabii ki görsel, görülür “Helal olsun, bak, ülkemiz ne kadar modern, geliştik, yollarımız, köprülerimiz...” gibi toplumda genelde bir memnuniyet yaratıyor, doğaldır. Ama sözlerimin başında da söylediğim gibi, kamu kaynakları yatırıma ve hizmete dönüştürülürken bunların temel ihtiyaçları, önce sosyal refah, sosyal adalet; önce işsizlik, yoksulluk, açlık, sefalet; önce üretime yönelik yani üreterek büyüyen bir toplum olabilmemiz için önce kendi gelirini artıracak, katma değeri yüksek, yüksek teknolojik üretime yönelik kaynakların öncelikli değerlendiriliyor olması bizim belki bu günlerde sıkıntı çekmemiz ama yarınlarımızda çocuklarımızın, torunlarımızın daha yüksek bir refah toplumunda yaşayabilmesinin nedeni olacaktır. Burada, ben tekrar, bu yatırım ve hizmet harcamalarında daha dikkatli olunması ve çok yüksek bedeller üzerinden geleceğimizi de ipotek altına alacak olan bir süreçte ülkenin sokulmaması gerektiğini özellikle belirtmek istiyorum.

Sayın Bakanım, bu raporda -az önce sunularınızda da vardı- kamu-özel iş birliği projelerinde bir rakam verdiniz 130,9 milyar lira; tamamlanan 95 milyar -yüzde 73’ü- devam eden 35,9 milyar. Bunların, bu yatırımların önümüzdeki döneme dair bizim üzerimizde bırakacağı yük, bıraktığı yük nedir? Bu konuya da açıklık getirmenizi diliyorum.

Saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Sındır.

Sayın İbrahim Aydın, buyurun lütfen.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Sayın Başkanım, Değerli Bakanım, beraber çalışmaktan onur duyduğum Komisyon üyeleri ve milletvekili arkadaşlarım, basınımızın seçkin temsilcileri, çok kıymetli bürokratlar; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi üzerine söz almış bulunmaktayım. Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım ve Bakan yardımcılarım; öncelikle hayırlı uğurlu olsun. Cumhurbaşkanı hükûmet sisteminde, yeni yönetim şeklimizdeki ilk bütçe toplantısına katıldınız; hayırlı uğurlu olsun, bütçelerimiz de hayırlı uğurlu olsun inşallah.

Karayolları Genel Müdürlüğümüz, otoyollar, devlet ve il yolları ağına giren güzergâhları tayin ve tespit etmek; plan ve programlar gereğince bu ağlar üzerindeki yol, köprü ve sanat yapılarını inşa etmek, onarmak; teknik esasları tespit etmek, yolların sürekli açık tutulmasıyla ilgili bakım ve onarımı ile kar mücadelesini yapmak ve tarif edilen işlerle ilgili diğer tamamlayıcı işleri yapmakla görevlidir.

Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğunda 2018 yılı Ekim ayı itibarıyla, 2.742 kilometre yani yüzde 4'ü otoyol, 31.035 kilometre yani yüzde 45,7'si devlet yolu ve 34.156 kilometre yani yüzde 50'si il yolu olmak üzere toplam 67.933 kilometre yol ağı bulunmaktadır. Bu yol ağının 39.319 kilometresi sathi kaplamalı, 25.103 kilometresi bitümlü sıcak karışım kaplamalı olup 3.511 kilometresi ise diğer yollardır.

2003 yılı öncesi mevcut 6.101 kilometre uzunluğundaki bölünmüş yol ağımızla sadece 6 ilimiz birbirine bağlıyken 2003 yılından itibaren 20.371 kilometre yol yapılarak bölünmüş yol ağımız toplamda 26.472 kilometreye ulaşmış ve 76 ilimizin bağlantısı sağlanmıştır.

2003 yılı öncesi 1.714 kilometre olan otoyol ağımız son on altı yılda yapılan 1.028 kilometreyle birlikte 2.742 kilometreye ulaşmıştır. Söz konusu otoyol ağı bölünmüş yol ağımızın yüzde 10'unu teşkil etmektedir.

Kamu-özel sektör iş birliği ve yap-işlet-devret finansman modeliyle gerçekleştirmeyi hedeflediğimiz 2.240 metin kilometre -418 kilometresi tamamlandı- uzunluğundaki otoyol projelerinin hayata geçirilmesiyle Türkiye'nin otoyol ağının 2023 yılında 4.509 kilometre uzunluğa erişmesi planlanmıştır.

Son on altı yılda toplam 12.780 kilometre tek platformlu yolun fiziki ve geometrik standardı yükseltilmiştir. 2018 yılında 714 kilometre tek platformlu yolun onarım ve yenilemesi tamamlanmıştır.

2003 yılı öncesi yıllık ortalama 7 bin kilometre asfalt çalışmaları ve onarımı yapılmakta iken 2003-2017 yılları arasında yıllık ortalama 16.501 kilometre çalışma yapılmıştır.

2018 yılında 1.370 kilometre bitümlü sıcak karışım kaplama yapım ve onarımı, 8.506 kilometre sathi kaplama, yenileme ve onarım çalışması tamamlanmıştır.

Köprü yapım çalışmaları kapsamında 2003-2018 yılları arasında 269 kilometre uzunluğunda 2.636 adet köprünün yapımı tamamlandı. Ayrıca, 997 adet köprünün onarımı ile 237 adet tarihî köprünün restorasyonu tamamlandı. Böylece, ülkemizdeki trafiğe hizmet veren toplam 8.603 adet köprünün uzunluğu 581 kilometreye ulaşmıştır. Kısacası, 2003 öncesi 311 kilometre olan toplam köprü ve viyadük uzunluğu, 2003-2018 yılları arasında yapılan 269 kilometreyle birlikte yüzde 86 artış göstermiştir. 2018 yılında 162 adet yani 24,4 kilometre köprünün de yapımı tamamlanmıştır.

Tünel yapım çalışmaları kapsamında 2003-2018 yılları arasında 413 kilometre uzunluğunda 275 adet tünel yapılmış olup bugün itibarıyla tüm yollarımızda toplam 463 kilometre uzunluğunda 358 adet tünel hizmet vermektedir.

Kısaca, gidiş ve dönüş yönleri ayrı ayrı uzunluğa dâhil edilmiş olup; 2003 öncesi 50 kilometre olan toplam tünel uzunluğu, 2003-2018 tarihleri arasında yapılan 413 kilometreyle birlikte yüzde 826 artış göstererek 463 kilometre uzunluğa ulaşmıştır. 2018 yılında 30,3 kilometre uzunluğunda 17 adet tünel yapılmıştır.

Trafik güvenliği çalışmaları kapsamında 2003 yılı öncesi yılda ortalama 8 milyon 289 bin 615 metrekare yatay işaretleme, 91.922 metrekare düşey işaretleme, 245 kilometre oto korkuluk yapılmışken son on altı yılda yıllık ortalama 20 milyon 779 bin metrekare yatay işaretleme, 136 bin metrekare düşey işaretleme, 1.673 kilometre oto korkuluk çalışması yapılarak 17 adet kavşak sinyalizasyon kontrollü kavşak hâline getirilmiştir. 2018 yılında 23 milyon 804 bin 003 metrekare yatay işaretleme,

122.352 metrekare düşey işaretleme, 1.912 kilometre oto korkuluk çalışması yapılarak 139 adet kavşak sinyalizasyon kontrollü kavşak hâline getirilmiştir. Ayrıca 28 adet kaza kara noktası ve kaza potansiyeli yüksek kesimde iyileştirme çalışmaları tamamlanmıştır.

Son on altı yılda Karayolları Genel Müdürlüğümüzce ve diğer kuruluşlarla yapılan protokollerle dikilen fidan sayısı toplam 60 milyon 686 bin 278 adettir. 2018 yılında 10 milyon 248 bin 586 adet fidan dikimi gerçekleştirilmiştir. Amacımız, gelecek nesillerimize yaşanabilir temiz bir dünya, yaşanabilir çevre sunmaktır.

Otuz yıl devlet memurluğum süresince orman mühendisi olarak çok güzel ağaçlandırma yaptık hem ikinci kurum olarak da Karayolları Genel Müdürlüğünü takdir ediyorum, beraber yaptık zaten geçmiş yıllarda da bu işleri, çalışmaları.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – “Onlar ağacı kesti, biz de yolu yaptık.” diyorsunuz.

BAŞKAN – Hatibe müdahale etmeyelim.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Seçim bölgem olan Antalya’yla ilgili çalışmalardan da bahsedecek olursak, biliyorsunuz, Antalya’mız Türkiye’nin 5’inci büyük şehri, araç sayısı bakımından 4’üncü büyük şehri. Şu anda turizm eğer bu seviyeye geldiyse Karayolları Genel Müdürlüğünün ve Ulaştırma Bakanlığının yaptığı çalışmalarla, altyapıların bitmesiyle güzel çalışmalar yapıldı. Şimdi, şöyle, Antalya’yı doğudan batıya alırken öncelikle D-400 yolunda yani sahil yolumuzda hızlı bir şekilde çalışmalar devam ediyor. Yine, İç Anadolu’yu güneye bağlayan yollarımız, özellikle Konya Taşkent-Alanya yolu iki saate inecek, çok güzel tüneller yapıldı. Yine aynı şekilde Konya Seydişehir-Alacabey tüneli 1.825 rakımdan geçiyordu yolumuz, kışları ulaşım çok zordu; şimdi ise 7.500 metre gidiş, 7.500 metre geliş tünel inşaatı devam ediyor. Yine, aynı şekilde, Konya Beyşehir-Kesikbeli Tüneli 5.100 metre duble yol şeklinde yapıldı, Taşagıl’dan Antalya’ya inen yol. Yine, aynı şekilde, Beşkonak Vadisi’ndeki yol var ve yine aynı şekilde Isparta’dan Aksu’ya inen yolumuzun çalışmaları devam ediyor. Yine, Çubukbeli Tüneli bitmek üzere. Yine, batı ilçelerimize baktığımız zaman Elmalı-Korkuteli yolumuz son aşamaya geldi, güzel çalışmalar yapılıyor. Özellikle Turunçova-Kumluca yolunda geçen yıl bir yol çökmüştü, yani yoğun bir çalışmayla, titiz bir çalışmayla trafiğe hızlı bir şekilde açıldı. Bu çalışmalar için de teşekkür ediyoruz.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – O çöken yolu kim yaptı, onu da söyle bari.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Efendim...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Çöken yolu kim yaptı? Karayolları yapmadı mı? Sağlam yol yapsa çökmezdi.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Bir doğal afetti tabii, orayı görmenizi istiyorum.

Bizim Antalya’daki yapılan çalışmalarla ilgili özellikle köprülü kavşakları yaptı Genel Müdürlüğümüz hatta muhalefet belediye başkanları bile “Karayolları Genel Müdürlüğüne teşekkür ediyoruz.” diye billboardlara yazdılar yani açıklama yaptılar. Yani muhalefet belediye başkanlarımız bile Karayollarının bu yaptığı çalışmaları, Ulaştırma Bakanlığının yaptığı çalışmalarla ilgili teşekkür billboardları astılar yani onun için Antalya’da güzel çalışmalar oldu. Ben bu çalışmalar için çok teşekkür ediyorum.

Bütçemiz hayırlı uğurlu olsun. İnşallah önümüzdeki yıllarda da güzel işler yapmaya devam edeceğiz.

Saygılar sunuyorum. Hayırlı uğurlu olsun bütçemiz.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Aydın.

Sayın Cavit Arı, buyurun lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Bakan yardımcılarımız, değerli bürokrat arkadaşlarımız, sevgili milletvekili arkadaşlarım, değerli basın mensubu çalışanlarımız; hepinizi öncelikle saygıyla sevgiyle ben de selamlıyorum.

Bugün 5 Kasım. Cumhuriyet Halk Partisi önceki Genel Başkanlarımızdan, her zaman siyasette dürüstlüğüyle, kibarlığıyla bilinen ve anılan namıdiğer Karaoğlu, Kıbrıs fatihi Bülent Ecevit’in ölüm yıl dönümü. Ben öncelikle önceki Başbakanlarımızdan Sayın Bülent Ecevit’i bir kez daha rahmetle ve şükranla anıyorum.

Değerli arkadaşlar, öncelikle Maliye Bakanımız tarafından burada sunum yapıldığında bütçenin özellikle yatırım noktasında 2019 yılında birtakım kısıtlamalar yapılacağına dair bir ifadede bulunulmuştu, özellikle de altyapı hizmetlerinde birtakım kısıtlamaların olabileceği, bütçede de bunun görülebileceği ifade edilmişti. Özellikle de altyapı çalışmalarını üstlenmiş olan Bakanlığımızın bu noktadan etkilendiğini düşünüyorum ancak şunları da Sayın Bakana hatırlatmak istiyorum: Örneğin Antalya bölgesinde Çubukbeli olarak bilinen, Antalya’nın “Yol ver bana Çubukbeli, geçeyim.” diye türkülere konu olmuş bu dağımızda, bölgemizde düz yolda yapılan bir üst geçit var. Yani ben teknik eleman değilim, ben avukatım ve yirmi yedi yıldır da mesleğimi icra ediyorum, mühendis değilim ama düz bir yola üst geçidin yapılmış olmasını da ben anlayamıyorum. Orada bir taş ocağı var. Acaba sadece o taş ocağına daha kolay ulaşım sağlayabilsin diye bu üst geçidin yapıldığını çok merak ediyorum çünkü düz yola üst geçit yapılmasının bir maliyeti var. Bugün Antalya’ya özellikle Burdur istikametinden yola çıkıp gelerseniz yine düz yol olarak ifade edebileceğimiz Bucak ilçesi üst geçitlerle ikiye ayrılmış vaziyette. Bakın, Bucak’ın içinden bir geçin, şehir neredeyse üst geçitle ikiye ayrılmış vaziyette, kaldı ki bunlar sanal yaratılmış üst geçitler. Aynı şekilde Döşemealtı bölgesine doğru gelirken yine sadece kavşak var diye üst geçitler yapıldı. Yine, Aksu ilçemizde ilçenin tam ortasından bir üst geçit yapılarak Aksu ilçesi ikiye ayrıldı. Lüzumsuz yere yapılan üst geçitler diye tahmin ediyorum, ciddi bir maliyeti olduğunu düşünüyorum. Bunun yerine ihtiyaç olan, gerçekten yapılması gereken bir yere, özellikle şehir merkezlerine, ilçe merkezlerine üst geçitle şehrin, ilçenin kimliğini bozacağınıza alt geçit yaparak daha işlevsel ve böylelikle de o şehrin, ilçenin genel görüntüsünü bozmasak olmaz mı Sayın Bakanım? Bu konuda özellikle sizden rica ediyorum bu üst geçitleri bir araştırın. Siz geliştigüzel böyle her yere, her kavşağa, bulduğunuz yere bu uydurma üst geçitleri yaparsanız hem şehrin kimliğini bozarsınız hem de bütçede para koymazsınız. Bunlara özellikle dikkat edilmesi gerektiğini hatırlatmak istiyorum.

Sayın Bekaroğlu benden önce detaylı bir şekilde bahsetti ama ben de notlarımın arasına almıştım, yap-işlet-devret veya da garanti sözleşmesi kapsamında yapılan o Kütahya Havaalanı’nın herhâlde Türkiye’de yapılmış en işlevsiz havalimanı olduğu konusunda aramızda bir fikir farklılığı olduğunu ben düşünmüyorum. Yani özellikle İç Anadolu Bölgesi’ne, Ankara’ya, efendim, İstanbul’a, birçok merkeze yakın olan bu havaalanından ne şekilde rantabl yararlanıldığını çok merak ediyorum ve devletin zararını özellikle ortaya koymanızı sizlerden talep ediyorum.

Sizin sunumunuzda dikkatimi çeken bir konu oldu araç muayene istasyonları hakkında. Verilen bilgiye göre 2018 yılında -ki muhtemelen daha onuncu ayın verileridir- 10 milyon 61 bin 751 araç muayene istasyonunda muayene edilmiş. Sayın Bakanım, sizlere bu vesileyle sormak istiyorum: Özellikle özelleştirilen ve özel firmalar tarafından yapılan bu araç muayenesinde böyle 10 milyonlar seviyesinde bir araç muayene işi yapılırken burada devletimizin bir kârı var mı veya özelleştirme nedeniyle bir zararı var mı? Bu konuda bir hesaplama yaptık mı? Bunu devlet eliyle yapmış olsak daha fazla bir gelir elde edebilir miydik? Bu konuda da sizlerden özellikle bilgi talep ediyorum.

Yine, garanti sözleşmeleriyle yapılan, biraz önce de arkadaşlarımızın detaylı şekilde ifade ettiği, başta İstanbul Havaalanı olmak üzere diğer köprüler ve diğer eserler... Son dönemlerde özellikle dolar bazında ani artışlardan sonra Sayın Cumhurbaşkanının da bu tip sözleşmelerde TL'ye dönüşeceğine dair talimatları vardı. Acaba bu konularda herhangi bir çalışma yaptınız mı? Yine, Türk halkı bu garanti kapsamında dolar üzerinden cereme çekmeye devam edecek mi? Siyasi çalışmalarımız nezdinde özellikle kendi bölgelerimize, ilçelerimize ve köylerimize gittiğimizde bizim vatandaşımız “Çok güzel, işte, İstanbul’a üçüncü köprü yapıldı, efendim, havaalanı yapıldı.” veya “Körfez’e köprü yapıldı.” şeklinde bazen düşüncelerini ortaya koymakta veya bazen şunu da demekte: “Ya, ben geçmiyorum ki. Bana ne zararı var?” Ben buradan şunu ifade etmek istiyorum: Evet, benim Elmalı’nın bir köyünde yaşayan, Gündoğmuş’un bir köyünde yaşayan veya Anadolu’nun herhangi bir noktasında yaşayan vatandaşım o köprülerden geçmeyerek direkt bir para ödemiyor, hepimiz biliyoruz bunu ama geçmediği köprünün garanti kapsamında devlet tarafından ödenen para için, verdiği o üç kuruluşlarla toplanan paralar nedeniyle daha oraları görmeden cebinden çıkan vergilerle onun ceremesini çekmekte, parasını ödemekte. Bu uygulamalardan derhâl vazgeçmeliyiz diye düşünüyorum. Çünkü biz veya siz her seferinde Türkiye güçlü bir devlettir derken bu yatırımları biz niye kendi bütçemizle yapamıyoruz efendim? Bakın, birinci köprünün 1970 yılında dönemin Başbakanı Süleyman Demirel tarafından temeli atılmış ve 30 Ekim 1973’te -dikkat edin, 30 Ekim, bir gün önce de yapıp farklı bir görüntü yaratmaya çalışabilirdi- hizmete girmiş. Nereden karşılandı? Devletimizin bütçesinden, o dönemde. Yine, ikinci köprünün 4 Ocak 1986 tarihinde temeli atılmış, 3 Temmuz 1988’de de hizmete geçmiş dönemin Başbakanı Turgut Özal tarafından. Yani o dönemlerde bu hizmetler devletin bütçesiyle yapılır iken bugün bir köprüyü biz yapamıyor muyuz kendi imkânımızla? Yapamıyor muyuz da böyle garanti sözleşmeleriyle, dolar bazlarıyla Türk halkının cebinden bu paralar fazlasıyla çıkarılmakta?

Bir şey daha sormak istiyorum. Her seferinde, efendim, İstanbul Havaalanı’nın en büyük havaalanı olduğuna dair açıklamalar yapılmakta. Her ne şekilde yapılırsa yapılsın Türkiye’mize böyle bir eser kazandırılmış olmasından tabii ki bir Türk vatandaşı olarak bizler de sevinç duyarız, eleştirmeyiz hizmet yapıldı diye ama yeter ki usulüne göre yapılsın, ayrı bir konu ama hangi yönüyle birinci olduğumuzu net bir şekilde kimse ortaya koymamakta. Daha önce üçüncüyü, dördüncüyü, beşinciye ama son dönemde hizmete açılacağına doğru birinci havaalanı olduğu ifade edilmeye başlandı. Ben arazi yönünden mi birinci, yolcu taşıma yönünden mi birinci tam anlamış değilim ama yapım maliyeti ve işletme gideri yönünden...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Arı, lütfen tamamlar mısınız.

CAVİT ARI (Antalya) - ...25,6 milyon euroya dünyanın en pahalı havalimanı olması konusunda birinci olduğunu sizlere buradan ifade etmek istiyorum.

Bu arada, Sayın Antalya Milletvekilimiz Antalya’yla ilgili düşüncelerini anlattı. Ben de onlara ilaveten şunu söyleyeyim: Uzun süre Elmalı-Korkuteli yolu müteahhitlere olan ödemeler zamanında yapılmadığı için yapılamadı. Üç dört aya yakın bu yol faaliyeti durduruldu ve insanlar mağdur edildi, kazalara yol açıldı. Yine Alanya-Gazipaşa Çevreyolu, yine biraz önce bahsettiğim Antalya-Çubukbeli güzergâhındaki yol yapım çalışmaları uzun süre durdu.

Son bir şey söyleyerek bitirmek istiyorum: Biraz önce bir gazete haberini okurken, Sözcü gazetesinde, Ulus’taki “Atatürk Heykeli’ne karartma” başlıklı bir haber okudum. Buradan ilgililere seslenmek istiyorum: 1927 yılında yapılan Ulus’taki Atatürk Anıtı’nın kaidesiyle birlikte çevresinin bir an evvel eskisi gibi aydınlatılması için gerekli tedbirlerin alınmasını buradan, sizler aracılığıyla bir

kez daha dile getirmek istiyorum. Biraz önceki tartışmada yaşanan “Atatürk anıtlarının parasını siz mi ödüyorsunuz.?” şeklindeki sataşma ile buradaki karartma anlayışı arasında bir düşünce olup olmadığını da çok merak ediyorum ve bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Arı.

Sayın İbrahim Aydemir, buyurun lütfen.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Başkanım çok teşekkür ediyorum.

Efendim, bugün 5 Kasım –demin bir arkadaşımız altını çizdi, söyledi- ben de devletimize, milletimize hizmet etmiş, eski Başbakanlarımızdan Bülent Ecevit’e rahmet diliyorum. Allah gani gani rahmet eylesin.

Bizim kültürümüzde vefa, hak teslimi çok önemlidir. Bunu, bu topluma mensubiyet duyan herkesin, hakşinas herkesin yapması gerekir diye düşünüyorum. Bu bapta bir parantez açıyorum ve diyorum ki: Sevgili Bakanım, değerli arkadaşlarım, muhterem hazırun; önce insan temelinde millî iradeye hizmet maksadıyla on altı yıl önce iktidar olmuş bir AK anlayışla karşı karşıyayız. Ve yaptıkları var bugüne kadar, şimdi şu bütçede, bundan önceki bütçelerde de bu hâli yaşadık, gördük, yapılanlar üzerinden tenkit yöneltiliyor; bu, çok güzel bir şey.

Öncesinde, bütçe görüşmeleri tutanaklarına baktığımızda “yoklar”, “yok” kavramından hareketle eleştiriler yapılmış. Şimdi, Garo Bey burada, başlarken şunu söyledi ve çok dolu dolu da söyledi, mertliğine de teşekkür ediyorum: “İstanbul’a havaalanı yapılmamalıydı.” gibi zahirinde bir düşünceyi serdetti. Buna bir sütte de koydu, gerekçe koydu, neydi o? “Efendim, kuş yolları var, habitat...” İnsandı, hayvandı falan gerekçe koyuyor. Ama size samimi söylüyorum, hayatının tamamında Erzurum’da yaşamış, Erzurum’da geçirmiş ve inşallah milletvekilliğinden sonra da ömrüm olduğunca orada yaşayacak birisi olarak şunu söylüyorum: Bir zihnin, şuur altının açığa vurmasıdır bu. Nedir o? İstanbul’u kıskanmak, Anadolu’dan, insanımızdan. Samimi söylüyorum, buraya efendim 25 milyon insan gelecekmış de... Böyle bir sığ düşünce olabilir mi Garo Bey? Seninle burada bizim bu dördüncü bütçemiz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Herkes İstanbul’a gelsin, İstanbul 81 milyon olsun.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Gelsin gayet tabii, hepimizin, orası hepimizin.

Bir yatırımı tenkit bu zaviyeden olmamalı.

Şimdi, biz şöyle söylüyoruz, yapılanlarla ilgili şunu yapmak lazım: Efendim, talebimiz elbette olsun ama öncelikli olarak bir teşekkür. Biz şunu söylüyoruz: Şükür nimeti artırır. Kullara teşekkür, Allah’a şükür anlamınadır. Şurada müthiş bir hizmet ekibi var yani tarih yazmış bir ekip bu ekip. Bunlara elbet teşekkür edelim, ardından elbette ki taleplerimizi dile getirelim, elbette ki tenkitlerimizi de koyalım. Bütün bütün yok sayarsanız sizin sözünüzün de zırnık hükmü kalmaz Garo Bey.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tarih gösterecek kimin sözünün hükümsüz olup olmadığını.

BAŞKAN – Bekleyip görelim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) - Bakın, burada geçen konuşmamada da söyledim, şurada bir akil insan oturuyordu, şu sandalyede oturuyordu ve ben geçen konuşmamda da söyledim, şurada oturuyordu. Onun varlığıyla burada içimizde müthiş bir inşirah oluşuyordu, ferahlama oluyordu, rahatlıyorduk. Her konuşmasında öğretiyordu, devlet adamıydı, ciddi bir devlet adamıydı. Daha önce bürokratik kademelerde bulunup sonra siyasete intisap etmiş ve buraya gelmişlerin bakanlarla yaptıkları konuşmaları belki gizli sayılabilecek, mahrem sayılabilecek konuşmaları burada sırf muhalefet olsun

diye intişar etmek, açığa vurmak gibi bir –yani kavramı özel kullanmaya çalışıyorum ki ayıp olmasın–zelil hâle asla düşmedi. Onun için, şimdi de yaşadığımız sürece de Zekeriya Temizel Bakanımıza saygıyla, muhabbetle yaklaşacağız, hep böyle olmak lazım.

BAŞKAN – Sayın Aydemir, sürenizin yarısı bitti, hatırlatmak istedim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Olsun, konuşuyoruz.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Keşke Temizel’i örnek alsanız.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şimdi, efendim on altı yılda 13 seçim kazanmak... Müthiş bir başarı, bu seçim nereden kazanılıyor? Vatandaştan. Vatandaş sizi niye tercih eder? Yaptıklarınızdan dolayı tercih eder. Biz seçim kazanırken bütün miyarımız, bütün ölçümüz gönülleri kazanmak olduğu için son kertede, son tahlilde seçim kazanıyoruz. Öyleyse yaptıklarımıza dikkat kesilmek lazım ve siyasette iyi olanı da -taklit etmek kötü bir şey değildir- taklit cihetine gidin. Muhalefete özellikle kardeşane bir tavsiyedir. On altı yılda 13 seçim kazanmanın bir esrarı var, çok ciddi bir sırrı var bunun. Sırrı biz burada aşikâr ediyoruz, işte bizim ekiplerimiz, kadrolarımız; hizmet yapıyoruz, insana hizmet yapıyoruz; gidilmeyen yerlere Ferhatvari yollar açıp insanımızın ulaşmasını temin ediyoruz.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Bakan daha yeni geldi, daha bakalım. Karayolları Genel Müdürüydü önceden.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Yeni geldi olur mu, bu ekibin esaslı bir parçasıdır; Allah’ın izniyle en başından beri...

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Her altı ayda bir bakan değiştiriyorsunuz. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen hatibe müdahale etmeyelim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ben diyorum ki biz hizmet ekibinden bahsediyoruz kardeşim, biz yekpare bir ekibiz ve “biz” kavramını kullanıyoruz, bizim lügatimizde “ben” yok.

Dolayısıyla, o, daha önce bu ülkeye Başbakan olarak hizmet eden, hakikaten soy ismiyle müsemma, yıldırım hızıyla hizmetler aktarmış Sayın Binali Yıldırım’ın ekibindeydi; aynen, hiçbir farkımız yok, “biz” müştereginin bir parçasıydı, şimdi bıraktığı yerden devam ediyor.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Devlete hizmet eden bütün bürokratları AK PARTİ’li mi zannediyorsunuz Beyefendi?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Kardeşim, ben Bakan Bey özelinde söylüyorum. Bürokratların da tamamını hizmet ekibi olarak görüyorum. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN – İbrahim Bey...

Arkadaşlar lütfen karşılıklı konuşmayalım.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Arkadaşlar, bir şey söyleyeyim: Şimdi, tabii, sizin lügatiniz, sizin zihin haritanız “öteki” diye bir kavramla şekillendiği için...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sizin anlatımınız bu şekilde.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bana cevap verme güzel kardeşim. Böyle değil, buranın düzeni bu değil ya, böyle bir şey olabilir mi ya?

BAŞKAN – Tamam, birazdan söz verdiğimde lütfen cevabınızı verin, şimdi müdahale etmeyin hatibe.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Birazdan vereceğim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şimdi, bakın sizin özelinizde bir şey söyleyeceğim.

BAŞKAN – İbrahim Bey...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Peki, tamam, bir mantığı söyleyeyim, sizi de tenzih ediyorum: Zihin haritasını “öteki”yle donatmış olanlar bana o yönde bir sual teveç ediyor. Ne diyor? “Bürokratların hepsi AK PARTİ’li mi?” Hayır efendim, biz “hizmet ekibi” diye bir tarif yapıyoruz, partili filan diye de bakmıyoruz, hiç kimseye. (CHP sıralarından gürültüler)

Efendim, bakın mesela, benim aklıma bu kavram “insana hizmet”i getirirken sizin aklınıza getirdiği başka bir şey, terörist bir yapıyı getiriyor. Bunları silin. Bizim farkımız, bakın, biz insan merkezli düşünüyoruz arkadaşlar, insana hizmet merkezli düşünüyoruz.

Bir de şunu söyleyeyim arkadaşlar... Beyefendinin konuşma süresinden yarısını istiyorum ben. Böyle bir şey yok.

BAŞKAN – Tamam, yettiği kadar vereceğiz. Zaten ilave...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ya şimdi, arkadaşlar yani geldiğimiz noktaya bakar mısınız ya, havaalanı olmayan ilimiz yok.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Niğde’de yok havaalanı, on yıldır oyalıyorlar. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Arkadaşlar, böyle bir usul yok ki, lütfen, rica ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Lüzumlu mu değil mi, ona bakalım.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Açtığınız yerlerde de perişan ettiniz, külliye zarar.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Arkadaşlar, Niğde’de kuşlar var.

BAŞKAN – Arkadaşlar... İbrahim Bey, İbrahim Bey...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bir de Niğde’de patateslere zarar verir diye muhalefet eder...

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Açtığınız havaalanlarında da milleti zarara uğrattınız. Yap-işlet-devret modeliyle açıldıktan sonra millete külli zarar veriyorsunuz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şimdi, bakın, bir şey söyleyeyim.

BAŞKAN – İbrahim Bey, bir dakika, müsaade edin.

Özellikle Komisyonumuza dışarıdan gelen milletvekili arkadaşlarımız, lütfen, rica ediyorum; bizim böyle bir usulümüz yok.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Komisyona dışarıdan gelen olmaz, arkadaşların hepsi milletvekili.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Bütün milletvekilleri Komisyona katılabilir.

BAŞKAN - Efendim, çarpıtmayın sözümü. “Komisyon üyelerinin dışında” diyorum ben, sözümü çarpıtmayın lütfen. Rica ediyorum, bizim böyle bir usulümüz yok; böyle hep bir ağızdan, böyle bir müzakere şekli yok ki rica ediyorum, lütfen.

Buyurun Sayın Aydemir.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Efendim, sıfırdan alalım.

BAŞKAN – Ben yeterince vereceğim size süre.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Peki efendim, teşekkür ederim.

Şimdi, arkadaşlar, Niğde’ye de havaalanı isteyene saygı duyarım ben, böyle yapalım, isteyelim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Başbakan 4 kere söz verdi, hâlâ havaalanı yok.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ya efendim, bırakmıyorlar ki konuşayım. Bir şey söyleyeceğiz ya.

Mesela biraz önce İsmail Tatlıoğlu Hocam Bursa’nın çok uzak bir il olduğunu söyledi, güzel de bir benzetme yaptı. Tabii, oraya zihnini teksif edenler aldılar. Kendisine teşekkür ediyorum. Talep etmek lazım, talep çok güzel, hakikaten talep etmek lazım. Ama tenkit ederken de en başından bir teşekkür, başlarken söylemiştim...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

(Oturum Başkanlığına Başkan Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Sayın Aydemir, teşekkür ediyorum.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Başkanım, bir dakika...

BAŞKAN – Toparla sana zahmet, hadi. Arkadaşlar, toparlayalım da daha 20 civarında milletvekili arkadaşımız var konuşacak.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Peki, tamam.

O zaman şöyle söyleyeyim arkadaşlar, ben de fazla zaman almayayım.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hayır efendim, bir şey söyleyeyim daha Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Yahu teşekkür ettim yani.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Peki.

Şimdi, arkadaşlar...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Başkan, İbrahim Bey’in yerine ben birazdan konuşacağım, rahat olun.

BAŞKAN – Süreni mi veriyorsun ona?

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yok, ben onun yerine konuşacağım.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şimdi, değerli arkadaşlar, biz on altı yılda yüz altmış yıla sığmayacak -elhamdülillah- hizmetler yaptık çok şükür. Bunu nasip edene ne kadar şükretsek azdır.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Allah razı olsun.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ve bu işin şeriklerinden biri olmak, ortaklarından biri olmak büyük bir bahtiyarlıktır. Bu bahtiyarlığı da bana Cenab-ı Hak nasip ettiği için akşamdan sabaha secdeden alnımı kaldırmasam karşılığını veremem.

BAŞKAN – İlave bir on dakika.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Efendim, ben bir şey söylüyorum. Bunu yapmak için bir davanızın olması lazım, hakikaten bir davanızın olması lazım ve bu davanın sadece bu dünyaya yönelik de olmaması lazım, uhrevi boyutunun da olması lazım. İşte biz böyle bir davanın müddeileriyiz, böyle bir davanın yolcularıyız.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – “Dava” deyince biz yargılama anlıyoruz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bu dava büyük Türkiye davasıdır arkadaşlar, not düşünüyorum. Asrın idrakine millî irade imanı ile kendi gerçeğimizi yeniden belletmek davasıdır bu dava. Taklit edin diye özellikle bu kavramları kullanıyorum arkadaşlar. Ve bu dava Edebalı’nın duasıdır arkadaşlar. O duanın yansıması da hizmet olarak dönüyor elhamdülillah. Ve bu davayı yürütebilmek için de arkadaşlar, şairin çok özel düştüğü bir not var: “Yufka yürekliyle çetin yollar aşılmaz.” diyor.

Bu davanın müddeileri kavi yürek sahibi olanlar; hakikaten milleti bütün görenler, milletin bütün renklerini tek potada toplayıp tek millet hakikatini asrın idrakine söyleyenlerdir. Bunun lideri Sayın Cumhurbaşkanımızdır. Ona dünya döndükçe bu millet medyunuşükran olacak. Biz de liderimiz olduğu için iftihar ediyoruz. Allah'ın izniyle daha uzun yıllar bu millete hizmet edeceğiz ve sizleri de bir pota, bir şemsiye altında toplayacağız, hep birlikte ak yürek tarifi içerisinde olacağız.

Hepinize teşekkür ediyorum, var olun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sataşmadan söz istiyorum.

BAŞKAN – Sataşma yok.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ben bir şey demedim.

BAŞKAN – Ayrıca yarım bıraktı. “Bu yol kutlu bir yoldur.” diye devam etmesi lazımdı.

Evet arkadaşlar, çok teşekkür ediyorum.

Komisyon üyesi milletvekillerimizin söz talepleri karşılanmıştır.

Şimdi misafir milletvekillerimizin söz taleplerini karşılayacağız.

Süre beş dakikadır, aşım yapmayacağım.

Sayın Gürer, sizinle başlıyoruz, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Bakanlığınızda Karayolları, Demiryolları, PTT çalışanları taşeron olarak çalıştırılmaktadır. Kamuda taşeronla son verileceği ifade edilse de taşeron, Bakanlığınızda devam etmektedir. Bu sürecin emekçiler lehine düzenlenmesi gerekliliğini bir kez daha ifade etmek isterim.

Süremiz çok sınırlı. Hızla bazı konulara değinmek istiyorum. Öncelikle Niğde Çiftlik ilçesi arasında 35 kilometrelik yol, beş yıla erdi, bir türlü bitirilemedi; ne zaman bitirilecek?

Altunhisar ilçesi Ankara yol bağlantısının duble yol olmaması, ulaşımında sorunlar yaratmaktadır. Yapılacak mıdır?

Niğde ilinde Aktaş kasabası yakınında TCDD lojistik istasyonu için de yedi yıldır söz var, icraat yoktur; yapılacak mıdır?

Niğde havaalanı yapılacağı söylense de 2019 yılında da bunun olmayacağı anlaşılmaktadır.

Niğde ili merkezinin yüksek hızlı trenden mahrum kılınması, Niğde merkezi için de ayrıca ciddi bir eksikliklerdir.

Bu arada Niğde’de üç yıl önce yol düzenlemesi gerekçesiyle durdurulan Çukurova Ekspresi Adana-Niğde-Kayseri arasında devreye yeniden alınacak mıdır?

Sayın Başkan, Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili olumlu görüşleriniz, tarafınızdan kamuoyuna yansıtılsa da sonuçların varlığı da bir gerçektir. Sayıştay raporlarını incelediğimizde projelerin maliyetinin çok üzerinde bedelle ve gecikmeyle tamamlanması, güzergâh kazı ve dolgu iş kalemlerinde aşırı yüksek fiyatlar, yüklenici güzergâh kazı iş kalemlerinde verilen fiyatın 9 katı artış ile güzergâh dolgu işlerinde 22 kat artış, tünel kazısı başladıktan bir buçuk yıl sonra tünel kazı uygulama projesi onaylanması gibi örnekler yanında, bütçe ödeneklerinin tahsil edildikleri işler dışında kullanılması, yatırım programında yer almayan projelere harcamalar yapılması, yatırım programında yer alan ve bütçeden ödenek tahsis edilen projelere ait ödeneklerin başka işler için kullanılması, Yol Yapım Dairesine tahsis edilen yatırım ödeneklerinin yatırım niteliği taşımayan harcamalarda kullanılması, ödeneği bulunmayan işler için ihaleye çıkılması, yatırım programı ödenek ve iş programı bağlantıları kurulmamış olması, Karayollarının 2017 yılı sene başı yatırım ödeneğinin yüzde 100 artışla gerçekleşmesi, yap-

işlet-devret sözleşmelerinde yapım sürecinin başlangıç mevzuatına aykırı olarak düzenlenmesi, uygulama sözleşmesinin yürürlüğe girmesinin görevli şirketin kusuru nedeniyle gecikmesine rağmen sözleşmesinde öngörülen yaptırımların uygulanmaması ve sözleşme kapsamında yaptırılmaması, idarenin hatalı uygulamaları olarak dikkat çekicidir.

Sayın Bakan, otomatik geçiş sistemi ve hızlı geçiş sisteminde 19 milyon 950 bin 310 kaçak geçiş gerçekleştiği, plakası tespit edilemeyen geçiş, plakası tespit edilen kaçak geçiş, yabancı plakalı araç kaçak geçişlerinin 2017 yılında köprü ve otoyolda toplam 107 milyon 822 bin 552 lirayı bulduğu, bu rakamların gelir tahakkuk kaydı yapılmadığı ve kaçak geçiş 10 kat tutarı idari para cezasıyla ilgili tahsilat bilgilerinin ayrıntılı yer almadığı görülmektedir. Bu arada yabancı plakalı kaçak geçiş yapan araçların ödeme yapmadan yurt dışına çıkışına izin verilmeyecekti. OGS'den 365.334 araç, hızlı geçiş sisteminden 512.868 araç geçiş yaptığı hâlde bunların yurt dışına çıkışlarından önce bu tahsilatlar gerçekleştirilmiş midir? Bu anlamda daha önce çıkarılan bir düzenleme vardı 2015'te, 2017'de bununla ilgili uygulama gerçekleşmiş midir?

Sayın Bakan, bazı soruların daha yanıt bulmasını diliyorum. Kanal İstanbul'dan sorumlu genel müdür yardımcısının FETÖ şüphesiyle görevinden alındığı doğru mudur? Kanalla ilgili bilgiler FETÖ'nün eline geçmiş olabilir mi? Kanal İstanbul'un maliyetine kamulaştırma ve üstüne yapılacak olan köprüler, 6 köprü dâhil midir? Bu köprülerin yapımı için üç köprüdeki gibi yap-işlet-devret modeli ve araç garantisi düşünülmekte midir? Kamulaştırma ve köprü maliyetleriyle birlikte Kanal İstanbul'un maliyetinin 61 milyar dolara ulaşacağı düşünülmekte midir? İstanbul Boğazı'ndan gemi geçişi 2007 yılından bugüne kadar azalmaktadır, yaklaşık yüzde 25 azalma vardır. On yıl içinde buna rağmen kanalın fizibilitesinde neden gemi geçiş sayısının artışı öngörülmektedir? Gemi sayısında azalma nedeniyle yapılmış olan boru hatları ve daha büyük gemilerin inşa edilmiş olmasının etkisi varken, gemi boyutları sürekli büyürken Boğaz'ın üçte birinin genişliğinde ve derinliğinde bir yapay su yoluna bu gemileri yönlendirmek risk oluşturmaz mı?

Montrö Sözleşmesi'nin 11, 12'inci maddelerine göre Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin belli büyüklükteki savaş gemileri Karadeniz'e çıkamamaktadır. Savaş gemilerinin donanmalarının Kanal üstünden Karadeniz'e çıkarılması bu yolla gerçekleşecek midir? Kanal İstanbul'la ilgili ihale çalışması hangi aşamadır?

Gebze-Halkalı demir yolu hattının açılış tarihi belli olmuş mudur?

Teşekkür ederim Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Başkanım, otuz saniyesi daha var.

BAŞKAN – Aynı performansı bekliyoruz herkesten.

Buyurun Sayın Köksal.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı olan Ankara-Afyonkarahisar kesiminin altyapı inşaat sözleşmesi 11 Haziran 2012 tarihinde imzalandı. Projenin toplam maliyetinin 4 milyar lira olacağı açıklandı. Afyon-Ankara etabının ise maliyetinin 700 milyon lira olduğu belirtildi. Yapım işi için sözleşmede bin seksen gün verildi, hatta yüklenici firma Sigma-Burkay-Makimsan-YDA temsilcisi Hüseyin Arslan altı ay erken bitirme sözü dahi verdi.

Şimdi, sözleşmedeki bu taahhütlere baktığımızda bin seksen gün yani üç yıl içinde bitirilmesi gereken Ankara-Afyon hızlı tren hattı 2018'in şu son günlerine geldiğimizde hâlâ daha bitirilememiştir. Süresinde bitirilemeyen bu işle ilgili yüklenici firmaya herhangi bir cezai şart verilmiş midir? Bu projeye şu ana kadar ne kadar harcama yapılmıştır? Ve âdeta yılan hikâyesine dönen bu Afyonkarahisar-Ankara hızlı tren hattı inşaatı da durdurulmuştur. Burkey firmasının yani yüklenici firmanın konkordato ilan ettiğı bilgisi verilmiştir.

Şimdi, bu inşaat durdurulduğu hâlde kamuoyuna 2019 Martta bu hızlı tren hattının açılacağı bilgisi neden verilmiştir? Sayın Bakan, inşaatı bile devam ettirilmeyen bu tren hattı gerçekten Mart 2019'da açılacak mıdır, yoksa Afyonlu hemşehrilerimin ağzına yine bir kaşık bal mı sürülecektir?

Yine, 2019 yılından beri Afyon kamuoyunu meşgul eden Afyon-İzmir otoyolu Afyonkarahisar'dan geçmiyor. Çevresel etki değerlendirme raporunda da bu husus yer almıştır. Ancak, 2009 yılında dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım "Afyon'u ihmal etmeyeceğiz, mutlaka Afyon'dan geçecek." demiştir. Yine 2015 yılında Afyonkarahisar'ı ziyaret eden dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan da bu projeye ilgili otoyolun Afyon'dan uzak bir mesafeden geçeceği şeklindeki serzenişlere "Afyonlu hemşehrilerimizin taleplerine, isteklerine, ısrarlarına, sözlerine kulak vereceğiz." diyerek projenin mutlaka Afyon'dan geçirileceğini beyan etmiştir. 2009 yılında Afyonkarahisar Ticaret ve Sanayi Odasında konu masaya yatırılmış ve Afyon'dan otoyolun geçmemesi durumunda Afyon ekonomisinin ciddi anlamda zarar göreceğı belirtilmiştir. Şu anda bütün Afyonlu hemşehrilerimiz, iş insanları, sanayiciler, küçük ve orta ölçekli işletmeler, esnaflarımız, kısacası Afyonkarahisar'da yaşayan bütün hemşehrilerimiz bu otoyolun Afyonkarahisar'dan geçmesini ve dönemin bakanlarının vermiş oldukları sözlerin tutulmasını bekliyor. Planlanan bu otoyola ulaşmak için ayrıca Afyonlu hemşehrilerimizin 70 kilometre daha fazla yol gideceğı gibi bir durum da ortada varken neden Afyonkarahisar'a verilen bu söz tutulmamıştır? Her seçim döneminde "Bütün yollar Afyonkarahisar'a çıkar." denildiğı hâlde bu sözler niçin yerine getirilmemiştir?

Yine, başka bir husus: Kara yolları ihaleleri davetli ihale yöntemiyle yapılıyor. Bakın, sadece Ocak-Haziran 2017 döneminde yollar için müteahhitlere 5 milyar lira ödendi. Eğer kara yolu ihaleleri sürekli davet yöntemiyle değil de rekabete dayalı olarak yapılıyorsa biz devlet olarak daha kârlı çıkacaktık, daha az para harcayacaktık. Dolayısıyla davet yöntemiyle ihale yapılmasındaki ısrar, gerekçe nedir, bunu merak ediyoruz.

Daha önceki konuşmacılar belirtti ama bölgemi ilgilendirdiğı için özellikle bir şeyler eklemek istiyorum. Afyonkarahisar'a müjde olarak duyurulan ama sonrasında Kütahya Altıntaş'a yapılan Kütahya Zafer Havalimanı'nın maliyeti 50 milyon euroya mal olmuşken işletici firmaya niçin 190 milyon euro garanti verilmiştir ve bakın, bu havalimanından faydalanması düşünülen Afyonkarahisar, Uşak ve Kütahya illerinin toplam nüfusu 1 milyon 600 bin iken onuncu yıl garantisinde iç hatlarda 775.137, dış hatlarda 542.596 yolcu garantisi neden verilmiştir? Yani ilkökul birinci sınıfa giden bir çocuk bile bu kadar yolcunun o havalimanından uçmayacağını bildiğı hâlde neden bu öngörü bilinmemiş ve bile bile bu şekilde zarara uğratılmıştır?

Teşekkür ediyoruz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Köksal.

Sayın Tanal... Göremiyorum, yok.

Sayın Yalım, buyurun.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, ben görevinizde başarılar diliyorum. Yirmi sekiz yıldır ulaştırma sektöründe hizmet veren bir kişi olarak da, uzmanlık dalım olarak da lütfen özellikle verecek olduğum rakamlarla ilgili not aldırırsanız sevineceğim.

Sayın Bakanım, elbette ki sizin Karayolları Genel Müdürlüğünüz zamanında birçok sözleşme imzalandı, şu anda Bakan olarak da umarım bu hatalardan geri dönülür.

Şimdi, “Delidumrul Köprüsü” diye adlandırdığımız Osmangazi Köprüsü... Köprüde verilen günlük geçiş garantisi 40 bin. İlk yılında geçen araç sayısı 18 bin. Biliyorsunuz, 35 dolar artı KDV verildi, 42 dolara gelir. 22 bin geçmeyen var. 22 bin çarpı 42, 365’le çarpıldığında 337.260 bin dolar ilk yıl zarar etti. Artı bir de rakamda indirim yaptınız, benim de pozitif olarak karşıladığım, vatandaşın geçmesi adına. Devletimiz, toplamda ilk yılda 501 milyon 510 bin dolar yapıcı firmaya milletimizin ödediği vergileri maalesef yanlış sözleşme şartları yüzünden ödedi, vergilerimiz boşa gitti, hibe edildi, hatta peşkeş çekildi demeye kadar gidebilirim.

Tabii ki 88 kilometre kazanıyor bir araç oradan geçerse. Ancak, biliyorsunuz, küçük araç şu anda 71,75, büyük araç 228,20 TL ödüyor. Olması gereken, nakliyeciler arkadaşlarımızın talebi, kesinlikle... Biliyorsunuz, bir araç, yaklaşık, -küçük bir otomobilden bahsediyorum- 88 kilometrede en fazla 5 litre mazot veya benzin tüketir, bunun da maliyeti 35 TL’dir. Eğer bu köprüden otomobil geçişini 35 TL yaptığımızda, inanın, biz bu rakamları, vermiş olduğunuz geçiş taahhütlerini yakalayacağımız kanaatindeyim. Bu da bizden size çözüm önerisi. Diğer bir taraftan büyük araçlarda da 25 litre civarında akaryakıt tüketir bir büyük araç, bunu da 6 litreyle çarptığımızda 150 TL. Yani 228,20 yerine bir kamyonu veya bir tırı 150 TL’den geçirirseniz orada da geçen araç sayısını yakalayacağımız kanaatindeyim. Özellikle bunu sizlerle paylaşmak istiyorum.

Burada şunun da altını çiziceğim çünkü birçok nakliyeciler arkadaşımızın ve de federasyonun benden isteği, biliyorsunuz, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ilk açıldığında çok sayıda vatandaşımız ceza yedi. Bu cezalardan dolayı çok mağdur var. Bunlarla ilgili en azından bir yapılandırma, bir af; bu şekilde bir talebimiz var.

Gelelim çılgın projeye. Birçok arkadaşımız konuştu. Çılgın proje diye adlandırılan Kanal İstanbul. Doğanın dengesini sağlayabilecek misiniz bu Kanal İstanbul’la? Kanal İstanbul’u açmayı düşünüyor musunuz? İhale yapılacak mı? Eğer yapılırsa, kesinlikle açma niyetindeyseniz geçiş garantisi verecek misiniz? Yine, milletimizin ödediği vergileri birilerine peşkeş çektirecek misiniz? Bunun yanında doğadaki dengeyi nasıl koruyacaksınız? Bu da benim sorularımın arasında.

TRT... Biliyorsunuz, elektrik faturalarında TRT’ye para ödeniyor. Şimdi, diğer televizyon kanalları gibi artık TRT de reklam alıyor, kendi kendine bence idare edebilecek bir pozisyonunda. Birçok vatandaşımızın talebi, özellikle bugünlerde ekonomik sıkıntı içerisinde bulunan vatandaşlarımızın faturalarından bir an önce TRT payının kaldırılması; böylece en azından elektrik faturalarının da minimize olması gerekir diye düşünüyorum.

Zafer Havalimanı, birçok arkadaşımız konuştu ancak benim uzmanlık dalım olduğu için ben birkaç tane net bilgi vereceğim size.

Sayın Bakan, birçok hava yolu sattığı bileten 10 euro kazanmıyor. Siz bir yolcuya 10 euro garanti veriyorsunuz. Böyle bir mantık yok, böyle bir çalışma sistemi de yok. 2 euro iç hatlara, 10 euro dış hatlara. Oradan ilk beş yılda ödediğimiz... Biraz önce Sayın Vekilim Burcu Hanım da söyledi, o toplamdaki hepsini söyledi; bakın, ilk beş yılda kasamızdan yapıcı firmaya 20 milyon 855 bin euro para ödediniz. Bu, bizim ve de vatandaşlarımızın ödediği para. Yazıktır Sayın Bakan. Şu ihaleleri düzeltin.

Bakın, geldiniz, hoş geldiniz, profesyonel bir arkadaşsınız ama ne olur hem TL'ye geçirin hem de şu garantilerden vazgeçirin. Benim 8 yaşında oğlum var, yapılan tüm bu yap-işlet-devret geçiş garantili ihaleleri 8 yaşındaki oğlum bile imzalar. Onun için bunu düzeltelim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ettim.

Sayın Arık...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yalnız, otuz saniyem var benim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Otuz saniyeniz kalmadı, bitti.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Ama bakın, Sayın Fethi Güler otuz saniyeyi kullanmadı, lütfen...

BAŞKAN – Sayın Arık, buyurunuz.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Ama gerçekten... Bakın, İbrahim Bey'e bir soru vereceğim, ondan sonra...

BAŞKAN – Sayın Arık, devam edin lütfen.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Yeniden başlatır mısınız süremi Sayın Başkan, konuşturmuyor.

BAŞKAN – Başlattım.

Sayın Arık, devam edin.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İbrahim Bey, Uşak Havalimanı Zafer Havalimanı kurulduğundan bu tarafa çalışmıyor.

BAŞKAN – Sayın Arık, devam edin lütfen.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Nasıl başlayayım Sayın Başkan?

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İsmail Vekilimiz orada, siz sorun, birlikte gidelim Uşak'a; uçak kalkıyor mu kalkmıyor mu, birlikte görürsünüz.

BAŞKAN – Sayın Yalım, korsan bildiriye döndünüz.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Ama otuz saniyemiz vardı.

BAŞKAN – Sayın Arık, buyurun lütfen.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Bakanım, daha sorularım vardı, bu kadar oldu.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri, sayın milletvekilleri, sayın bürokratlar ve değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

İlim Kayseri, Türkiye'de ticari zekâsı ve ticari başarısıyla nam salmış, ticari dehası fıkralara konu olmuş bir kent ama gelin görün ki Türkiye son on yıldır öyle bir tüccar hükûmet tarafından yönetiliyor ki Kayseri'ye pabucunu ters giydirir. Neden böyle söylüyorum? Çünkü bu tüccar hükûmet Kayseri'ye tam on yedi yıldır hayal satıyor; evet, yanlış duymadınız, Kayseri'ye tam on yedi yıldır hayal satıyor. “Olduydu” “olacaktı” “proje aşamasındaydı” “proje bitti” “ihale aşamasındaydı” “kazma vurulacaktı” diye güzel Kayseri'miz oyalanıyor, hayal satılıyor. Bakınız, geçen yıl yine bu tarihte Plan ve Bütçe Komisyonunda Sayın Bakan Ahmet Arslan'a Kayseri-Ankara arasındaki hızlı tren projesinin ne aşamada olduğunu sordum, Sayın Arslan da “Proje bitti, aralık ayı içerisinde yapım ihalesine çıkacağız.” dedi. Hani nerede ihale? Üzerinden tam bir yıl geçti. Yine 24 Haziran seçimleri öncesinde Sayın Cumhurbaşkanı eylül ayında temelini atılacağını söylemişti, hani nerede temel Sayın Bakan? Tulumda para da bitti, bu gidişle temel atılacağı da yok.

Eğer ki Kayseri’de kendini değil de kentini düşünen milletvekilleri olmuş olsaydı hızlı tren Kayseri’ye 10 kez gelmiş olurdu. Çok iyi hatırlıyorum, AKP Milletvekili Sayın Yaşar Karayel Kayseri-Ankara hızlı tren hattının ihalesinin ta 2015 yılında yapılacağını söylemişti; 2018 yılı bitiyor, aradan dört yıl geçmiş, Sayın Yaşar Karayel’in oğlu Kayseri’den 3 kez milletvekili seçilmiş ama ortada hâlâ hızlı tren yok. Sanki Kayseri-Ankara hızlı tren hattı tamamlanmış da şimdi de Kayseri-Antalya hızlı tren hattı hayali satılmaya başlanıyor. Bakalım bu hayali kaç yıl satacaklar, bu hayalle kaç yıl daha oy alınacak? Şimdi, yerel seçimler yaklaşıyor ya, yerel medyada da boy boy hızlı tren masalını anlatmaya devam edecekler. Sayın Bakanım, bir kez de size soruyorum: Kayserili ne zaman hızlı trenle Ankara’ya gelecek?

Sayın milletvekilleri, bakınız, Kayseri’de yapılan kamu yatırımları konusunda bazı önerileri sizlerle paylaşmak isterim: Nüfus bakımından ele aldığımız zaman Kayseri’miz Türkiye’de ilk 20 il arasında, kamu yatırımları açısından 19’uncu sırada yer almış; yine 2017 itibarıyla kişi başına kamu yatırımlarına bakıldığında Kayseri 81 il arasında 78’inci sırada yer alıyor. Peki, bu tablo karşısında AKP’nin savunması ne olabilir sizce? Ben size söyleyeyim: Biraz da Kayserililerin gönlünü okşayarak “Kayserili işini bilir.” diyecekler. Aslında işini bilen de Kayserililer değil, işini bilen AKP’nin Kayseri’deki siyasileri; onların gemileri yürüsün yeter, onlar Kayseri’nin hakkı olanın peşinde koşmayı çoktan unutmuşlar.

Sayın Bakan, Kayseri’nin havaalanı genişletme çalışması da seçimden seçime hatırlanan, sonra unutilan projelerden biri. Yok “yol tesisi yapıldı” “yapılacaktı” yok, “geldiydi” “gittiydi” “ecekti” “acaktı”yla Kayserili oyalanıyor, ortada hiçbir şey yok.

Bakınız, yine üç yıldır benim söylemekten dilimde tüy bitti ama AKP’lilerin duymadığı, görmediği ta 1480 yılında yapılan altı kemerli Şahruh Köprüsü var. Şahruh Köprüsü yıkılmak üzere, bir tarih yok olmak üzere. Sayın Bakan, Sarioğlanlılar, Karaözülüler yeni bir köprü yapılarak Şahruh Köprüsü’nün trafiğe kapatılmasını istiyorlar; yoksa orada büyük felaketler olacak, bir tarih yok olacak, ben sizi buradan bir kez daha uyarıyorum.

Sayın Bakan, on yedi yıldır en çok yol yapmakla övünüyorsunuz, evet, yapıyorsunuz da Allah razı olsun. Üç yıldır Kayseri’den Ankara’ya gidiyorum, hep aynı yerde, aynı noktada yol yapım çalışması var. Allah rızası için bir kez olsun yol onarımı olmadan gidip gelemedim, sürekli yol onarımı. Sayın Baki Ersoy da herhâlde buralarda, siz de gidip geliyorsunuz, bir kez olsun yol onarımına denk gelmeden yolculuk yapabildiniz mi?

Sayın Bakan, bizim mühendislerimizde mi bir sorun var, bu işi bilmiyorlar mı, asfaltımızda mı sıkıntı var, arabalarımızda mı sorun var, yoksa malzemeden mi çalışmıyor, birileri yolunu mu buluyor, ben anlayabilmiş değilim; neden yolumuz bu kadar bozuluyor? “Yol” demişken yine Felahiye ilçemizin yıllardır beklediği yaklaşık 16 kilometrelik Göğdere yolu yapılmadı. En son Ferahiye Belediye Başkanının “2018 yatırım programına girdi.” diye açıklaması var, 2018 yılı bitiyor...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Arık.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Süremden bir dakika kalmıştı Sayın Başkan ama...

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Erdoğan, siz MYK’ya döneceksiniz.

Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, öncelikle şunu söyleyeyim ki İç Tüzük’e göre hareket etmemiz gerekiyor ve İç Tüzük’te komisyon üyesi milletvekili ile komisyon üyesi olmayan milletvekili arasındaki tek fark oy kullanma ve önerge verme üzerinedir; onun için süre şartının konulmasını ve milletvekillerimizin -ben milletvekillerimize de bakıyorum- bu hâle düşürülmesini doğru bulmuyorum yani bu, İç Tüzük’e aykırı bir durum, ayrıca milletvekillerini de zedeleyen bir yaklaşım. Ben yine de nezaketle bu süre içerisinde bitirmeye çalışacağım.

Sayın Bakan, İstanbul üçüncü havalimanında kotun düşürülmesi dolayısıyla bizim hesaplarımıza göre, hafriyat hesabımıza göre 2,5 milyar avro, Sayıştaya göre 1 milyar 360 milyon avro müteahhitlerin proje maliyetinden fark eden bir kazançları var; bunlar nasıl tahsil edilecek?

Ayrıca 1 Mayıs 2013’te yapılan ihale sonucunda 1 Ocak 2017’de teslim edilmesi gereken proje, anlaşıldığı kadarıyla 1 Ocak 2019’da teslim edilecek fiilen; aradaki iki yıl boyunca ödenmesi gereken 2 milyar 90 milyon avro kirayı nasıl ve hangi koşullarda almayı düşünüyorsunuz?

Bir de Fatih Altaylı’nın yazısından öğrendiğimiz kadarıyla 1 Ocak 2019’dan sonra iki yıl boyunca kiranın 1 milyar 45 milyon avro değil, 350 milyon avro olarak alınacağı bilgisi var. Bunu teyit eder misiniz, doğru mudur? Eğer doğruysa iki yıllık kira için yine yaklaşık 1 milyar 300 küsur milyar avroyu neden müteahhitlerde bırakıyoruz.

Elimizde bir Atatürk Havalimanı var, bunu kabaca 1 milyarlık avroluk bir yatırımla tesviye edebilir ve geleceğe hazırlayabilirdik ama yapılmadı ama biz orayı özelleştirdik, özelleştirirken de söz verdik 2021 yılına kadar işletecekler diye. Şu an 2019 yılı itibarıyla da yeni bir havalimanı açılacağı için fiilen kapatılacak. Eğer bu işletmeci bize dava açarsa “EBITDA”sı kadar yani kârı kadar bizden tazminat alma hakkı doğabilir. Eğer böyle bir şeye de sebebiyet verirse korkunç bir kamu zararıyla karşı karşıya kalırız çünkü inkâr tazminatlarını da üzerine koyduğunuzda büyük bir yükü karşı karşıya kalabiliriz. Mevcut havalimanı işletmecisiyle ilgili durum nedir, bütçeye bir ödenek koyuldu mu, bu ödemeler yapılacak mı?

Son sözü de hemşehrime söyleyeyim: Birincisi, hiçbir şeyi siz yapmıyorsunuz, biz yapmıyoruz; 81 milyon insan yapıyor. Onun için teşekkür etmemiz gereken, vergilerini veren, geçiş ücretlerini veren bu milletimizdir. Burada bir yanlış anlaşılma oluyor ağırlıklı olarak bu projelerin yapılmasında; bize düşen düzgün, dürüst, doğru, temiz bir şekilde yapmak. Şimdi, benim anlattığım bütün bu şeyleri üst üste koyduğunuzda 6 milyar avro ediyor arkadaşlar. Emeklilikte yaşa takılanların parası ödenebilir, başka şeyler yapılabilir. 5 kişilik bir müteahhit grubu var, normalde şu anlattığım iş edimin ifasına fesat karıştırma suçu ve ne yazık ki dava açılmıyor. Bakın, şimdi siz bunları öteleyebilirsiniz ama Türkiye’nin makro dengesini sarsacak bir olay üzerine konuşuyoruz. Mesela Sayın Bakana soruyorum: Üçüncü havalimanıyla ilgili hem finansman hem talep garantisi verildi; 6,3 milyar avro talep ve 4,5 milyar avro da finansman garantisi. Neden hazine hesaplarında yok? Çünkü Devlet Hava Meydanlarının üzerinde görünüyor bu ama makro olarak 10 milyar avroyu biz hazine hesaplarında göremiyoruz. Diğer yapı-şlet-devret projelerine baktım, bütçedeki toplam bizim riskimizi muhasebe edebilmemiz gerekiyor, sadece bir yıllık yazmış Sayıştaycılar ama toplam riski bilemezsek ne beş yıllık kalkınma planı ne orta vadeli plan ne uzun vadeli plan yapabiliriz. KÖİ projelerindeki toplam yatırım tutarını da bize bildirebilerseniz, toplam garanti tutarını yıllara sari olmak üzere bildirebilerseniz Türkiye’de daha doğru makroekonomik hesap yapılabilir.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Sayın Şimşek...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, öncelikle yeni görevinizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyor, başarılar diliyorum.

Tabii, yeni bir Bakansınız, sizinle ilgili şu anda çok eleştiri getirmeyeceğiz ama önceki bakanlarımızda da hep aynı oldu. 3'üncü yılda üçüncü Ulaştırma Bakanıyla karşı karşıya kalıyoruz. Mecburen geriye dönük olan eleştirilerimizi sizlere aktaracağız, bu konuda eksikliklerin tamamlanması için sizlerden destek bekleyeceğiz.

Sayın Bakanım, öncelikle İstanbul ve Marmara merkezli projelerden vazgeçmenizi... İstanbul'a 8 tane alt geçit, 10 tane köprü de yapsanız İstanbul'un sorunlarını çözmeniz mümkün değil. İstanbul'un mutlaka nüfusla ilgili tedbirler alması gerektiği düşüncesini ben destekliyorum. Adana, Mersin, Kayseri, Niğde, Konya ve Aksaray bölgesi ikinci Marmara olmaya adaydır. Bugün seçim bölgem olan Mersin Ticaret Borsasının işlem hacmi İstanbul Ticaret Borsasından fazladır. Türkiye'de ilk ticaret odası Mersin'de kurulmuştur. Şu anda Türkiye'nin en büyük limanı da Mersin'dedir. Daha önceki Ulaştırma Bakanımız Sayın Lütfi Elvan Mersin Milletvekili olması dolayısıyla bölgemizde çok sayıda vaat vermiştir. Başta Adana-Mersin yolunun 8 şerit olması dâhil, Çukurova Havaalanı, Mersin-Antalya yolu, Silifke-Mut-Karaman yolu maalesef istenilen seviyede gitmemektedir.

Çukurova Havaalanıyla ilgili 2011 yılında kamulaştırma işlemleri yapılmış, mahkeme kararıyla vatandaşa bedeller ödenmiştir. Aradan yedi yıl geçtikten sonra Devlet Hava Meydanları bedele itiraz etmiştir ve binlerce insanın mağdur olacağı şekilde dönüm başına 3 bin lira gibi bir rakam tekrar çiftçilerden istenmektedir. Öncelikle bu yanlışlığın tekrar düzeltilmesini... Aradaki fark 3 bin liradır. Bugün 2 bilirkişiyi götürsek bir tarlada metrekare fiyatı 18 TL mi, 21 TL mi; bu kadar görüş ayrılığı bile olabilir. Yedi yıl sonra Yargıtayın bir davayı iptal edip 5 bine yakın insandan tekrar faiziyle beraber bu parayı istemesi bölgede çok büyük sorunlar oluşturacaktır. Bununla ilgili Bakanlığınızın mutlaka bir çalışma yapmasını ve gerekirse bütçe sırasında bir yasa teklifi hazırlanarak 1 defaya mahsus olmak üzere Çukurova Havaalanıyla ilgili istenen istimlak bedelinden vazgeçilmesini talep ediyoruz.

Mersin, 6'ncı sırada vergi ödeyip 24'üncü sırada hizmet alan bir kendir. Rahmetli Özal döneminde Mersin serbest bölge kurulmuş, Antalya turizm bölgesi ilan edilmiştir. Maalesef, serbest bölgede gerekli çalışmalar yapılamamış, 350 kilometrelik sahil şeridi olan bir kent kaderiyle baş başa kalmıştır. Mersin'in mutlaka devletten istediği yatırımları alması, başta Yenice Lojistik Köyü Projesi olmak üzere Adana-Mersin hızlı tren hattının bir an önce bitirilmesi lazım. Konya-Karaman hızlı tren hattında yılda taşınan yolcu kadar Adana-Mersin hızlı treninde ayda yolcu taşınacaktır ama zamanında öncelikler, birçok projede olduğu gibi, yanlış tespit edilmiş, öncelikle Adana-Mersin hızlı tren hattının yapılması gerekirken Konya-Karaman hızlı tren hattı yapılmıştır Sayın Davutoğlu'nun Başbakan, Sayın Lütfi Elvan'ın da Ulaştırma Bakanı olması hasebiyle.

Bölgemizdeki birçok proje de maalesef içler acısıdır. Bir Çamlıyayla yolumuz var. 2015 yılında Sayın Elvan Mersin'e geldiği zaman 2018 yılında bitirileceğini söyledi. Ben Çamlıyayla yolundaki çalışmayı size kısaca anlatayım: Belli bir bölgesinde kazı çalışması yapılıyor, 10 kilometre ileride köprü yapılıyor, 20 kilometre ileride dolgu yapılıyor yani dolayısıyla işlerin hepsi yarım kalıyor, hiçbir iş bitirilemiyor. On beş yıllık AK PARTİ iktidarı döneminde yapılan yol 60 kilometrelik bir yol, şu anda 22-23 kilometre yol yapılabilirdi. Hâlâ projenin nasıl olacağı, bir kısmında tünel yapıp yapılmayacağı... Bölgedeki bütün projeler böyledir, burada doğru tercihlerin yapıp... Bizim öncelikli yolumuz Mersin-Antalya yoludur, Silifke-Mut-Karaman yoludur. Yani bütün ilçelerin elbette yol ihtiyacı vardır, bunların

yapılması lazım ama bu şekilde atıl kalacağına... Yani ben beş yıldır dolgusu yapıp, köprüsü yapıp üzerinin asfaltı dökülemeyen ilçe yolları biliyorum. Bu şekilde bir yaklaşımla bu ülkenin sorunlarını çözebilmemiz mümkün değil.

Sayın Binali Yıldırım'ın "Aşkınız uzun sürsün, Keçiören metrosu gibi olsun." dediği gibi bir metro da bizim Adana'da vardır ama Adana Belediyesinin MHP'li olmasından dolayı Adana metrosu yıllardır bir kangren olarak durmakta ve bu metronun Ulaştırma Bakanlığına devri yapılmamaktadır. Adana Büyükşehir Belediyesi her ay bu metronun borcundan dolayı, çalışmayan, kullanılmayan bu metronun borcundan dolayı trilyonlarca lira para ödemektedir. Bakanlığınızın mutlaka Adana metrosunu devralmasını -güzergâhta da eksiklikler var, yanlışlıklar var, geçmişte yapılan birçok hata var- bu metronun tamamlanarak Adana'nın bu sorununun çözülmesini bölgem adına talep ediyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Şimşek.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Son bir söz Sayın Başkanım: Ankara-Niğde yolu doğru bir projedir, geç kalmış bir projedir. Edirne, Urfa, hatta Silopi'ye kadar otobanın normalde, şu ana kadar, iktidarınız döneminde bitirilmesi gerekiyordu. Geç kalmış bir projedir ama destekliyoruz, bir an önce bitirilmesini talep ediyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Yıldız...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, Değerli Bakanım, milletvekillerim, bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

AKP 2002 yılında iktidara geldiğinden beri on altı yıl geçti. Baktığımızda, daha önce ANAP'ın, Doğru Yolun, SHP'nin döneminde yapılan otoyolları maalesef bu broşüre yerleştirmişler.

Sevgili Bakanım, 2002 yılında o dönemin başbakan adayı Abdullah Gül Aydın'a geldiğinde şunu demişti mitingde: "Ben gelir gelmez Aydın-Denizli otoyolunu hemen altı ay içerisinde başlatacağız." Tam on altı yıl geçti, daha bir ihalesi bile yapılmadı.

Şimdi, burada broşürde şunu gösteriyorsunuz, İzmir-Aydın otoyolunu sizin yaptığınızı söylüyorsunuz. İzmir-Aydın otoyolu ANAP zamanında, rahmetli Özal zamanında başlatıldı, sonra SHP-Doğru Yol iktidarında da bitirildi yani siz o yola bir çivi dahi çakmadınız.

İki: Yine 2002 yılında gelir gelmez dediler ki: "Şu Ortaklar'ı Kuşadası'na bağlayan yolu, eski yolu hemen yapacağız." Üç sene önce başladınız, şu an 5 kilometre dahi yapılmadı.

Üç: Yine Söke'yi geçtikten sonra Dalyan ile Didim arasında 22 kilometrelik bir yol var, çevre yolu; tam on yıl önce söz verdiniz "İhalesini hemen altı ay sonra yapacağız." dediniz, hâlen bir tane ihale yapılmadı.

Şimdi, burada, yine broşürünüzde diyorsunuz ki: "Biz Aydın-Denizli otoyolunu yap-işlet-devret modeliyle ihaleye sunacağız." Şu an Türkiye'de demokrasi olmadığını hepimiz biliyoruz, Türkiye'de bağımsız bir yargının olmadığını biliyoruz. Şimdi, Sayın Bakanım, size soruyorum: Hangi yatırımcı yurt dışından gelip buraya yatırım yapacak? Veya şöyle mi yapacaksınız, devlet garantisi mi vereceksiniz o firmalara? Eğer verecekseniz bu ihale olmadan önce orada, ihale şartnamesinde bunları açık ve net olarak belirtmeniz gerekiyor. Yani Uşak ile Eskişehir arasındaki Zafer Havaalanına benzemesin. İhale yapıldığında devlet garantisi yoktu. İhale yapıldıktan sonra o firma geldi "Biz

krediyi bulamıyoruz, devlet bize garanti olsun.” dedi. Bir dilekçeyle adama devlet garantisi verdiniz. Sonra bankalara giderken de bankalar şunu dedi: “Ben sizin bu işletmenize güvenmiyorum, siz yolcu garantisi vereceksiniz.” Yine bir dilekçeyle yolcu garantisini verdiniz ve Türkiye Cumhuriyeti yani 81 milyon her ay 20 milyon euro para ödüyor oraya. Bu şekilde olacaksa bu şekilde yapmayın ihale çünkü çocuklarımızın geleceğini 5 firmaya ipotek etmeyelim.

Değerli Bakanım, aynı zamanda, Aydın’a geldiyseniz biliyorsunuzdur, 1957 yılında Mustafa Çıldır 500 dönüm yerini hibe ediyor. Kime hibe ediyor? Sivil havacılığa yani havaalanı yapılınsı diye ve o havaalanı yapılıyor, açılışı oluyor. Sonra ihtilal döneminde havaalanı kapatılıyor. Yine 2002, 2007, 2011 ve 2015 genel seçimlerinde her geldiğinizde şunu dediniz: “Biz havaalanını altı ay sonra açacağız.” Tam on altı yıl geçti, havaalanını açmayı boş verin; gittiniz, o Mustafa Çıldır’ın, hayırsever vatandaşın yerlerini götürdünüz, Türk Hava Yollarına kiraya verdiniz. Tekrar ediyorum: Sivil havacılık için yapılan anlaşmaya uymadınız, götürdünüz, o havaalanını Türk Hava Yollarının eğitim uçuşları için, pilot yetiştirmesi için onlara kiraya verdiniz.

Sevgili Bakanım, üç yıldan beri beraber konuşuyoruz, bu aile “Şayet sivil havacılığa açılmadıysa takdirde biz mahkemeye vereceğiz, tekrar o malımızı alacağız.” diyor. Bir de orayı kapatıp TOKİ’ye verip TOKİ’ye bir rant elde etmek istiyorlar diye dedikodular var. Böyle bir şey varsa Sayın Bakanım, bu yer o mal sahiplerine geri iade edilsin.

Düşünün arkadaşlar, 30 tane büyükşehir var, Aydın da büyükşehir, 1 milyon 200 bin nüfusu var ama havaalanımız yok. Mevcut yapılan havaalanına masraf etmeyeceksiniz, 100 metre, 150 metre pist yapacaksınız. Zaten binaları var. Şu an çok az bir masrafla Aydın’a kazandırabilirsiniz, bunda bir sıkıntı yok ama ne hikmetse Aydınlıları, Aydın vatandaşını cezalandırıyorsunuz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Erel...

AYHAN EREL (Aksaray) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım; hepinize sevgi ve saygılar sunuyorum.

Aksaray Türkiye’nin ortasında bulunan, doğuyu batıya, kuzeyi güneye bağlayan önemli bir mevkide. Sayın Cumhurbaşkanımızın Aksaray’ı defalarca ziyaretleri sırasında, 3 defa, Aksaray’a devlet demir yollarını, Ulukışla Çakmak İstasyonu’yla Aksaray arasında 96 kilometre bir mesafede bulunan aradaki demir yolu sözünü ve müjdesini vermişti ama bugüne kadar bu 96 kilometrelik demir yolu maalesef hayata geçirilemedi. Aksaray ekonomisi için bu demir yolu hayati önem taşımaktadır. Zira, organize sanayi bölgesi bu kadar kısa bir mesafeyle Mersin Limanı’na bağlanmış olacak, Mersin Limanı’na bağlandığında da bugün organize sanayide büyük fabrikaların, Brisanın, Süttaşın, Mercedesin ve Colinsin yanında daha, çok büyük fabrikalar gelecek. Böylece Aksaraylı hemşerilerimiz daha çok iş ve aşıya sahip olacaklar.

Yine Aksaray’da 1998 yılında temeli atılan ve yüzde 60’a kadarki tamamlanan, yerel imkânlarla yapılan havaalanı maalesef 2002’den bu yana herhangi bir işlem görmemektedir. Oysa yüzde 60’a, yüzde 70’e yakını tamamlanmış bu havaalanına Aksaraylıların alın terleri, emekleri ve sermayeleri heba olmuştur. Bu kadar yapıyı tamamlanan havaalanının bir an önce Aksaray’da faaliyete geçmesi gerektiği inancındayız.

Demin bir arkadaşımız “Türkiye’de havaalanı olmayan il kalmadı.” şeklinde bir beyanda bulundu. Aksaray’da 1998’de temeli atılan ama bir türlü bitirilemeyen havaalanının artık Aksaraylılara verilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Yine, Adana'dan başlayıp Ankara'ya uzanan otoban dolayısıyla Aksaray'ın Ortaköy ilçesindeki istimlakten dolayı birçok köylümüz mağdur durumdadır. Kamulaştırma, istimlak bedelleri ödenmemiştir. Karayolları Genel Müdürlüğüne yapmış oldukları müracaatlar da sonuçsuz kalmıştır. Bundan dolayı bu bedellerin ödenmesini beklemektedirler.

Yine, her seçim döneminde temeli atılan, 3-5 tane vasıtayla "Yapacağız." denilen Aksaray-Ortaköy arasındaki bölünmüş yol, maalesef, yaklaşık on senedir bir türlü bitirilememiştir. Oysa 50 kilometrelik bir yoldur burası, Kırşehir üzerinden Aksaray'ı Karadeniz'e bağlayan bir güzergâhtır. Hatta orada öyle bir farklılık vardır ki Kırşehir kara yolları sınırı başladığında yol birden genişlemekte ama Aksaray kara yolları sınırı içerisinde yol daracaktır. Buna da bir anlam vermiş değiliz. Sanki iki ülke arasında bir sınır geçişi gibi görünmektedir; bu durumun da düzeltilmesini talep ediyoruz.

Yine, bugün yaklaşık 30-35 bin tane araç Aksaray'dan geçmektedir. Otobandan dolayı bu araç sayısı 5-6 bine düşecektir. Aksaray'da Sayın Cumhurbaşkanımızın sözünü verdiği 40 kilometreye yakın bir çevre yolunun bu aşamada Aksaray'a bir katma değer sağlayacağı kanaatinde değiliz. Eğer planlamada ise bu çevre yolunun çıkarılmasının Aksaray'ın ekonomisine katkı sağlayacağı inancındayız.

Yine, bu TÜRKSAT'tan dolayı bir sıkıntımız var. Yerelde vatandaşların sesi, kulağı olan televizyonlar, maalesef, TÜRKSAT'a olan ödemelerini hâlâ dolar üzerinden yapmaktadırlar. Her ne kadar dolar 5,5'te sabitlenmiş ise de bu sabitliğin, Sayın Cumhurbaşkanlığımızın kararnamesi doğrultusunda 3,77'ye düşürülmesinin uygun olacağı veya TL'ye çevrilmesinin uygun olacağı düşüncesindeyiz.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçiş ücretleri dile getirildi, bunu tekrar ederek vakit almak istemiyorum.

Çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Beştaş...

MERAL DANIŞ BEŞTAŞ (Siirt) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Ben de Vekili olduğum ilin yol sorunlarını kısaca ifade etmek istiyorum. Zaten partimiz adına arkadaşlarımız ulaştırmaya dair görüşlerimizi ayrıntılı olarak sunmuşlar.

Sayın Bakan buradayken Siirt ilinin yol mevzusunu biraz anlatmak isterim. Ben geçen iki dönem Adana Vekiliydim. Doğrusu Siirt'e gittikten sonra Siirt'in yollarını yakından tanıma şansım oldu; seçim çalışmalarında başladı ve şimdi de o deneyimim devam ediyor. Vahim diyemeyeceğim kadar kötü yollara sahip. Yani emin olun, bir köye, ilçelere gittiğimde -yani ilçeler de beldeler de- deyim yerindeyse yüğünüz ağzınıza geliyor. Yani böyle tangır tungur, böyle sürekli garip çukurlar, şose yollar... Mesela Batman-Siirt arasında zaten mucur döküldü, her gün kaza oluyor neredeyse. Batman vekilimiz de burada. Defalarca önerge verdik. Yani bu mucur kazalara ve ölümlere, ölümlü trafik kazalarına sebebiyet veriyor.

Ama bir resim vermem gerekirse, Siirt'in diğer illerle bağlantısı, bir de Siirt ilinin kendi belde, köy ve ilçelerle bağlantısı: Şu anda bütün ilçelere ve beldelere gittiğimi söyleyebilirim, bütün köylere henüz gidemedim çünkü köy yolları yok. Biz kendi aracımızla köylere gidemiyoruz. Mesela Beğendik diye kocaman bir belde var -gittiğim için söyleyeyim- oraya biz gittik, araçlarımızı yarı yolda bıraktık -yani deneyimledim- ve beldeden aradık; biz, yüksek araçlar var, Range Rover'lar, onlarla gitmek zorunda kaldık. Gerçekten yol diyemeyeceğim bir ortam var orada. Bir de Beğendik'te kocaman bir köprü

yapılmış, köprü daha bitmeden çökmüş. Fotoğraflarını da çektim yani ileride size bizzat da takdim edebilirim. Yolun yarısı havada -neyse ki can kaybı olmamış- yarısı düşmüş, yapım hatası sebebiyle. Tillo beldesi hariç diğer bütün ilçelerle bağlantıda ciddi yol sıkıntıları var, ayrıntılara girmeyeyim.

Örnek vermem gerekirse, Siirt-Eruh kara yolunun yapımına 1985 yılında başlanmış, bunun projesi hazırlanmış. Hâlâ sağlıklı bir yolculuk yapamıyoruz. Yani Türkiye'nin hemen hemen bütün illerine gitmiş birisi olarak, ben daha kötüsünü görmedim diyebilirim, kendi adıma söylüyorum bunu. Siirt, Diyarbakır kara yolunun da can damarıdır yani Siirt'in Diyarbakır'la mesafesi... Mesela Diyarbakır'dan Siirt'e 180 kilometrelik bir yol, normalde iki saatte gidebilirsiniz ama hız yaparsanız sağlıklı, hastaneye gitmeden gidemezsiniz, abartmıyorum. Yani en azından ben her seferinde ilaç almak zorunda kalıyorum çünkü inanılmaz sarsıcı bir yol. Hatta güldürmek için söyleyeyim, Siirt-Eruh yoluna ilişkin bir anekdot anlattılar gençler seçim çalışmalarında; bir genç kız arkadaşına "Bizim aşkımız Siirt-Eruh yolu gibi, asla bitmez." demiş. Yani buna, fıkralara, aşkı ilana konu olacak kadar vahim bir tablo var. Zaten köylerin hepsi -gerçekten gittim yani yaklaşık 100 köye gittim- bu vaziyette. Bir de evliyalar şehri olarak bilinir, birçok medrese vardır, orada inanca dair çok önemli kurumlar vardır, bunlardan biri de Tillo'dur. Emine Erdoğan'ın memleketi bu arada, onu da söylemiş olayım. Ama Tillo'nun bir ayrıcalığı var sınırim, Tillo'da yollar yağ gibi. Gerçekten, gittiğimde inanmadım, Tillo'ya gidiş de yağ gibi, Tillo'nun merkezi de öyle. Çok sevindim ilk gittiğimde, herhâlde diğer beldeler de öyledir dedim ama nerede... Yani kıyas kabul etmiyor, hani, kıyaslayamıyorum bunu. Şimdi, bu nedenle, gerçekten... Mesela ben milletvekiliyim ama gidip yol denetimi yapmaya başladım. Şu anda Siirt Baykan-Kurtalan yol ayrımında bir yol çalışması var. Bir ay önce gittim, işçi arkadaşlarla konuştum, oradaki müteahhit firmayla konuştum. Sınırim 18 araçtan -yanlış hatırlıyor olabilirim rakamı- 15'i yatıyor, 3 araç sadece düzeltmeye çalışıyordu. "Ödenek yok, biz çalışmıyoruz." dediler. O kavşakta yani çok kısa bir yol...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Son cümlelerinizi alayım lütfen.

MERAL DANIŞ BEŞTAŞ (Siirt) – Yani o kavşakta da ciddi problemler var.

Yani, Sayın Bakanım, şunu söylüyorum özetle: Siirt'in yollarına dair gerçekten özel bir ilgi gerekiyor çünkü kocaman bir il bir mahrumiyet bölgesi olarak orta yerde duruyor. Takdirinize sunuyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Şevkin...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; Türkiye'nin yetiştirdiği en önemli devlet adamlarından, dürüst, ilkel, sanatçı kimliğiyle de farkındalık yaratan lider Sayın Bülent Ecevit'i saygı ve rahmetle anmak istiyorum öncelikle.

Sayın Bakan, Adana Karataş yoluna dikkatinizi çekmek istiyorum. Bu yol üzerinde son dört ay içerisinde 6 yaya karşıdan karşıya geçmek üzere yola çıktıklarında hayatını kaybetmiş, onlarca insan yaralanmıştır. Yine bu son hafta beton mikseri altında 27 yaşında genç bir kardeşimiz hayatını kaybetmiştir. Bölgede taziyelere gittiğimizde ailelerin gözünde gördüğümüz acıyı burada sadece rakamla ifade etmekten utanç duyduğumu belirtmek isterim.

Haydaroglu, Seyhan, Havutlu, Doğankent, Solaklı yerleşim birimleri içinden geçen yolda kavşak düzenlemesi, trafik ışıkları, yaya kaldırımı, alt ve üst geçitlerin yapılmaması daha kaç insanın ölmesiyle sonuçlanacak, tamamlanmadan geçici kabulü yapılmış olan bu yolda daha kaç insanın ölmesi gerekiyor? Sayın Bakanım, buradan istirham ediyorum, bu yola dikkatinizi çekmek istiyorum.

Buradan, Sayın Bakanım ve değerli milletvekilleri, Yenice Havalimanı'na dikkatinizi çekmek istiyorum. Dünyanın sayılı 3'üncü büyük tarım toprağı olan Çukurova'da, hem yer altı su seviyesi yüksek hem de 1 santimetrekare toprağın oluşması için yedi yüz elli yıl ile dokuz yüz yıla ihtiyaç olduğunun bilinciyle hareket edilerek birinci sınıf tarım arazisinin yok edilmesine seyirci kalınmıştır ve hâlen Yenice Havaalanı tamamlanmamıştır. Oysa Adana Şakirpaşa Havalimanı kapatılmak yerine kapasitesinin artırılması ve çehresinin değiştirilmesiyle kazanılacaktır ve bu tarım toprağı da korunmuş olacaktır.

Yine, 2006 yılında Turizm Teşvik Kanunu kapsamına alınan ve Bakanlar Kurulunca kültür ve turizm koruma teşvik bölgesi ilan edilen Karataş, Yumurtalık turizme açılan sahil ilçeleri olmasına rağmen bu iki ilçemizi birbirine bağlayan sahil şeridi hâlen yapılmamıştır. Ne zamana kadar beklenmesi düşünülüyor bu kentlerin, bu ilçelerin turizme kazandırılması için, sormak istiyorum.

2015 yılında fizibilitesi yapılan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti-Adana Karataş arasında yapılması düşünülen feribot seferlerine ne kadar zaman sonra destek verilmesi düşünülmektedir? Adana ekonomisine önemli bir katkı sağlayacak olan bu feribot seferleri hakkında düşünüyorsunuz? Bunu da sormak istiyorum Sayın Bakanım.

1998'de oldukça hatalı olarak projelendirilen ve 1996 yılında yapımına başlanan, hafif raylı mı, metro mu olduğu tam olarak tespit edilmemiş Adana hafif raylı sistemi hâlen tamamlanmamış olup yirmi iki yıldır, mevcut iktidar geldikten sonra da defalarca söz verilmiş olmasına rağmen Bakanlığa devredilmemiş, Adana'nın sırtında bir kambur olarak durmaktadır. Buna ilişkin Cumhurbaşkanımız 2014 yerel seçimlerinde Başbakanken bu sözü vermiş olmasına rağmen en kötü 10 iş arasına giren yirmi iki yıllık metro projesi ne zaman Bakanlığa devrolacaktır? Bunu buradan sormak istiyorum Sayın Bakanım.

Elbette ki ülkemizde ve dünyanın pek çok kentinde ulaşım toplum hayatını etkileyen en önemli unsurların başında gelmektedir. Son on altı yıldaki hızlı ve çarpık kentleşme süreci nedeniyle neredeyse tüm Türkiye'deki trafik düzeni bugün karmaşık bir yapıya bürünmüş, trafik kazalarındaki can kayıpları savaştaki can kayıplarını âdeta geçmiş durumdadır.

Kentlerdeki toplu taşımanın düzensizliği, dar sokaklar, araba parkına ya da ticarethaneye dönüşmüş kaldırımlar, elbette ki bütün bu sorunlar yumağı büyümeye devam etmektedir. Şehirdeki insanlarımızın güvenli ve huzurlu yaşamalarını istiyorsak tüm kentlerde ulaşım ana planı hazırlamak zorundayız. Ayrıca ulaşım ana planı çalışması, çevre düzeni planı, nazım imar planı, sakınım planı ve uygulama imar planlarıyla uyum, koordinasyon ve eş güdüm içerisinde olmalıdır. Motorlu taşıt trafiğini kent merkezlerine davet eden uygulamalardan kaçınılmalı, yollarda taşıt yoğunluğunu azaltmak, taşıtlarda yolcu yoğunluğunu artırmak durumundayız. Türkiye'de ulaşım yatırımları toplu taşımacılığa yönelmeli, kentlerin toplu taşıma...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen ayakta kimse kalmasın, rica ediyorum.

Teşekkür ediyoruz Sayın Şevkin.

Sayın Ceylan, buyurun lütfen.

ÖZGÜR CEYLAN (Çanakkale) – Sayın Bakan, sunumunuzda “Şu kadar yol, köprü, tünel yaptık. İnternet altyapısı şuradan buraya geldi, devrim yaptık.” dediniz. Maalesef, hep gündeme geldiği üzere, ülke kamuoyu olarak gerçekleştirilen mega projelerin gerçek maliyetlerini bir türlü öğrenemedik. Kuzey Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü'nü hizmete açtınız. Bu projeler için taahhüt edilen geçiş garantilerinin projenin açılışından bugüne kamuya maliyeti ne

olmuştur? Bu köprülerden, tünellerden günde ne kadar taşıt geçiyor? Türk halkı ne kadarını geçmeden ödemek zorunda kalıyor? Bu konuyla alakalı kesin rakamları açıklarsanız biz de, kamuoyu da öğrenecek memnun oluruz.

Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale yolunun 18 Martta temeli atıldı. Yaklaşık 2 milyar 703 milyon dolarlık bir proje bedeli var. Ege'den, Batı Akdeniz'den, Batı Anadolu'dan giden yük hareketinin İstanbul'u kullanmadan direkt Çanakkale üzerinden geçmesine olanak sağlayacağı ifade edilen bu projede de araç geçiş garantileri söz konusu mudur? Proje güzergâhı üzerinde henüz projenin geçiş güzergâhı açıklanmadan önce arazi toplandığına dair çeşitli iddialar basında yer almıştır. Bu noktada özellikle hattın Çanakkale'den geçen kesimlerinde bu yönde arazi alımları tespit edilebilmiş midir?

Sayın Bakan, hazine garantili yap-işlet-devret projeleriyle Türk halkı geçmediği köprüye, gitmediği hastaneye para ödüyor. Fakat biz şunu merak ediyoruz: Bu bütçeden hangi proje için ne kadar garanti ödemesi yapmak durumunda kalınacaktır? Önümüzdeki dönem için projeksiyonunuz nedir?

Ayrıca Sayın Bakan, bunu size iki ay önce yazılı soru önergesi olarak ilettim fakat süresi içerisinde cevap verme nezaketini göstermediniz. Sanıyorum, Meclisin tozlu raflarında bekleyecek ancak size konuyu bir de burada hatırlatmak ve sormak istiyorum. İhalesi 2015 yılında gerçekleştirilen ve 2016 yılında yapımına başlanan Bayramiç-Etili-Çan kara yolunun birinci sınıf devlet yolu vasfında, 12 metre platform genişliğinde; 38,2 kilometre uzunluğunda olacağı belirtilmişti. Proje kapsamında 3,5 kilometre Bayramiç çevre yolu ve 2,5 kilometre Etili çevre yolunun da yapılacağı ve 40 kilometre uzunluğunda, 12 metre genişliğinde 4 köprü, 90 menfezden oluşacak yolun iki yıl içinde tamamlanmasının öngörüldüğü ifade edilmişti. Ancak bahse konu bölgede çalışmaların arzu edilen hızda yürütülemediği ve Çiftlikköy'den itibaren bu güzergâhın vatandaş için âdeta çileye dönüştüğü görülmektedir. Bir türlü tamamlanamayan proje nedeniyle sürücülerin güvenli seyir olanağının bulunmadığı ve toz bulutu içerisinde seyahat etmeleri nedeniyle hem güvenlik sorunu oluşmakta hem de yörede tarım ve hayvancılıkla geçimini sağlayan üreticiler oluşan tozun ürünlerine verdiği zarardan ötürü mağdur olmaktadır. İhalenin üzerinden neredeyse üç yıl geçmiş olmasına rağmen neden hâlâ tamamlanamamıştır? Yüklenici firmaya gerekli ödemeler zamanında aktarılmış mıdır? Söz konusu projede fiziki ve nakdî gerçekleştirme oranının yüzdesi kaçtır? Projeyi hangi takvim yılı içerisinde bitirmeyi planlıyorsunuz?

Aynı şekilde, sunumunuzda Gelibolu-Eceabat arasındaki tünellerin 2018 yılında biteceği görülmekte. Bahsedilen yerde şu anda çalışmalar durmuş durumdadır. İki ay içerisinde de bitmesi mümkün görünmemektedir. Bu proje ne zaman tamamlanacaktır? 2002 ile 2018 yılları arasında Bakanlığınız ile bağlı, ilgili kurum, kuruluşlarının Çanakkale'de gerçekleştirdiği yatırım projeleri nelerdir? Söz konusu yıllar itibarıyla Çanakkale'de yatırım programına alınan projelerde fiziki ve nakdî gerçekleştirme oranları nelerdir? Tahsis edilen ödenek miktarları ne kadardır? Bu ödeneklerin ne kadarı tahsis edildiği dönemler içerisinde harcanmıştır?

Sayın Bakan, Çanakkale ili en uzun kıyı şeridine sahip illerimiz arasında yer almasına rağmen deniz ulaşımında sahip olduğu kapasite yetersizdir. Yaz aylarında görece iyi durumda olan Gökçeada ve Bozcaada feribot, deniz otobüsü seferleri sezon bitince azalmakta, adalarda yaşayan yurttaşlarımız için çile başlamaktadır. Hemşehrilerimizin alternatiflerinin olmayışı da Çanakkale'de feribot ücretlerinin aşırı yüksek oluşunda da en büyük etken olarak durmaktadır. Bu konuda bir çözüm üretilecek midir?

Çanakkale Havaalanı'ndan sadece İstanbul ve Ankara'ya, o da sınırlı bir sayıda uçuş gerçekleştirilmektedir.

Demir yolu ağıyla kentin Anadolu ve İstanbul bağlantısının sağlanması Çanakkale'nin ekonomik gelişimine katkı sunacaktır. Bu konuyla ilgili sunumunuzda Çanakkale için demir yolu çalışması gözükmemektedir. 2019 yılı için demir yolunun Çanakkale'ye ulaşmasını istemekteyiz. Bu konuda bir çalışma yapılabilecek midir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Özdemir...

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan ve çok değerli katılımcılar; evet, birçok hatip de dile getirdi aslında. Çok önemli tespitler var, ben de özellikle Sayıştay raporu üzerine vurgu yapmak istiyorum.

Burada davetli ihale usulünün özellikle kamu zararına neden olması ve zamanlılık ilkesine uyulmaması gibi çok önemli tespitler ve çok önemli uyarılar var bu raporlarda. Özellikle davetli ihale yönteminin ve Kamu İhale Kanunu'nun 21'inci maddesinin (b) bendi –ki çok bugün gündeme getirildi- burada pazarlık usulü ihalelerde... Burada benim üzerinde vurgu yapmak istediğim, gerçekten kamuya yarattığı zararlar noktasında çok önemli tespitler var. Ancak Bakanlığın bu noktadaki cevapları ise tatmin edici değil maalesef.

Sayıştayın bulgularına baktığımız zaman özellikle Genel İdari Usul Kanunu, Kamu İhale Kanunu gibi önemli noktalardaki bulgular Avrupa Birliği ilerleme raporlarında da, Sayın Bakan, çok ciddi şekilde gündeme getirilmişti. Bu son yayınlanan raporda özellikle kamu-özel sektör ortaklıkları ve belediye düzeyindeki ihalelere yönelik olan uygulamalarda AB mevzuatından tamamen uzaklaşıldığı...

Şunu vurgulamak istiyorum: Sayıştayın buradaki çok önemli bulguları siz ya da Bakanlık olarak dikkate almayıp gerekli önlem alınmasa da uluslararası raporlarda bunlar maalesef yer alacak. Bu dönemde ilerleme raporunda muhtemelen gündeme getirilecektir.

Baktığımız zaman, yine, pazarlık usulü yöntemi özellikle denetim raporunda çok çok vurgu yapılan bir yöntem. Bununla ilgili gerçekten bir tedbir alınması gerektiğini düşünüyoruz.

Benim de bölgem İstanbul'da, Bakırköy-Bahçelievler-Kirazlı Metrosu... Bunun da bitim tarihiyle ilgili ve mali tamamlamayla ilgili neredeyse yüzde 20 seviyesinden uzak olduğu dile getiriliyor. Ancak burada baktığımız zaman, az evvel de söyledim, yürütmenin buna cevabı ise Sayıştay'ı siyasi davranmakla itham ediyor. Bunlar gerçekten dikkate değer konular. Sayıştay bunu ısrarla vurgulamasına rağmen şöyle bir cevap oluyor: “2016 denetim raporuna da konu olmuş işleme ilişkin eleştirilerin dikkate alınmaksızın- Sayıştay tekrar söylüyor bunu- 2017 yılında da aynı gerekçelerle işlemlere devam edildiği...” Bunları dikkatlerinize tekrar sunuyorum. Buna Bakanlığın cevabı, oradaki uzun cümleleri geçiyorum zaman tasarrufu açısından “Biz vazifeyi layıkıyla ifa ettik.” diyorsunuz. Sayıştay bu yanıt üzerine tekrar bir değerlendirme yapıyor ve kamu menfaati bulunmadığını tespit ediyor. Bunlar gerçekten dikkatinize sunacağım önemli... Yani bulgular var ama bulgulara Bakanlığın vermiş olduğu cevaplar tamamen, bunu kabul edip ya da bununla ilgili önlem almak değil, aksine Sayıştay üzerinde başka bir itham yaratmaya yönelik.

Faaliyet sonuç tablonuzda kâr amacı gütmeyen kuruluşlara yapılan yardım 78 milyon 545 bin civarında bir rakam. Bu nedir, nereye harcanıyor, hangi kurumlara sizin Bakanlığınız bu tür transferler yapıyor?

IPA fonlarından bahsettiniz sunumunuzda Sayın Bakan. Avrupa Birliği katılım öncesi mali yardım aracı bu ve biliyorsunuz Türkiye'nin demokrasi ve hukuk devleti ilkelerinden uzaklaşmasıyla mali yardımlarda muazzam bir düşüş oldu. Faaliyet raporunda sizin 2017 yılında bu fonlardan 106 milyon küsur yararlandığınız söyleniyor. Siz sunumunuzda kabaca söylediniz. Nereye gitti bu AB fonları 2017 yılında?

Diğer bir konu, internet özgürlüğü. Bugün vurgu yapıldı. Sayın Bakan, internet özgürlük raporunda Türkiye özgürlüklerin en çok kısıtlandığı ülkeler arasında. Yani siz bugün sunumunuzda ağırlıklı olarak bu altyapı yatırımlarıyla ilgili birçok bilgi verdiniz ama bunların bir anlamı yok. Son yayınlanan raporda Türkiye 10 sıra daha gerileyip 56'ncı sıraya ulaştı.

Wikipedia erişimi gençlerden ve gerçekten her kesimden bize ısrarla sorulan ve bunu gündeme getirdik, soru önergeleri verdik. Burada şöyle bir gerekçe var BTK'nın yaptığı açıklamada: Terör örgütlerini desteklediği belirtilen içeriklerin bulunduğu söyleniyor. Peki, bir girişimde bulunuldu mu, bu içeriklerin kaldırılması ve tekrar vatandaşlarımızın ulaşımının sağlanması noktasında ne yaptı Bakanlığınız? Bir düzeltme ve ekleme için Wikipedia'da...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Son cümlelerinizi alayım lütfen.

Buyurun.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Peki, gerekçe gösterilen konularla ilgili bir süreç ya da geline aşama nedir?

Son olarak da, Sayın Bakan, özellikle son dönemlerde faaliyet gösteren bazı hava yolu şirketlerinde performans ve verimsizlik gerekçeleriyle, gereksiz bir şekilde tecrübeli ve sendikalı personelin işten çıkarılmasıyla ilgili gerçekten çok önemli iddialar var, kabin amirlerinin açıklamaları var. Bunlar uçuş emniyetini, yolcu güvenliğini gerçekten riske atan... Deneyimli personelin özellikle hava yolu şirketlerinden uzaklaştırıldığını, son OHAL uygulamasıyla birlikte bazı siyasi kriterlerle ilgili sorunlar olduğunu... Bu konuya da gündeme getirmenizi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ettim.

Sayın Erbaş...

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Saygıdeğer üyeler, Sayın Bakanım; öncelikle yeni göreviniz hayırlı uğurlu olsun. Siz ve bürokrat kardeşlerime de hayırlı olsun. Eski bir Ulaştırma Bakanlığı çalışanı olarak söylüyorum bunu.

Ben de izninizle bölgemin yollarıyla ilgili konuşmak istiyorum geçmişiniz Karayollarında da olduğu için.

2018 yılında Kütahya'nın toplamında 951 milyonluk Karayollarının yatırımı var. 228 milyonluk bir gerçekleşme. Bunun da 148 milyonu ödenmiş. Şimdiye kadar olan yatırımlar. Şimdiye kadar yaptığınız çalışmalar için teşekkür ediyoruz.

Şimdi konu başlıklarına girersek, Kütahya-Gediz yolu İzmir bağlantısına kadar bitmiş durumda Sayın Bakanım. Ancak İzmir ikinci bölge sınırlarına kadar giren kısım bekliyor. Kastettiğimiz yol, Gediz-Yenikent beldemizden Uşak bağlantısına kadar olan 19 kilometrelik yoldur. Bu yol da duble olarak yapılırsa bizim Uşak'a bağlanmamızda çok büyük faydası olacaktır.

Sayın Bakanım, Gediz yolunda 66.500 ve 70.500 arasında 3,7 kilometrelik bir tünelin inşaatı kararınız var. Yaklaşık 600 trilyon maliyetle yapmak istediğiniz bu tünel bizim için olmazsa olmaz değildir çünkü Kütahya'dan Gediz'e kadar olan yolu yani Simav'a kadar olan komple yolu 254 trilyona bitirdiniz. Şu anda orada birkaç ölü nokta var diye burayı; 3,7 kilometreyi tünelle geçmek istiyorsunuz. Oradaki inşaat firması da, yol yapan firma da işi bir an önce aceleyle getirerek, şimdiden tünel yerlerini kazıyarak, işaretleme yaparak orada bir faaliyete başlamak istemektedir. Fakat ileride anlatacağım yerlere eğer bu önceliğimizi verirse vatan için, millet için ve Kütahya'mız için çok daha hayırlı olacağına inanıyoruz.

Sayın Bakanım, Kütahya, konuşmaya başlayan herkes için dört vilayete aynı eşitlikte yakın diye söylenir. Bunlar Bursa, Ankara, Antalya ve İzmir'dir. Bunların içerisinde en önemli güzergâhlardan bir tanesi Domanıç'tır. Bizim için tarihi bir özelliği vardır. Osmanlı'nın ilk kuruşu. Şu anda en gündemde olan Diriliş dizisinde de devamlı seyrettiğiniz Hayme Ana'nın yaşadığı yerdir. Her yıl 2 Eylül'de de büyük şenlikler yapılmaktadır burada.

Tavşanlı-Domanıç arasında kalan 11 kilometrelik yolun duble yol hâline getirilmesi... Daha sonra da Domanıç'ten İnegöl'e yani bizi Bursa'ya bağlayacak, ticari olarak bağlayacak yolu şu anda Kocayayla'dan geçiriyoruz. Yüksek bir rakıma ulaşan bu Kocayayla'da özellikle kışın kara yollarımız çok ciddi şekilde yol masrafları yapmaktadır bu yolu açık tutabilmek için. Biraz önce Gediz'de 3,7 kilometreyi tünelle geçmek istediğiniz ve şu andaki maliyetle 600 trilyon lira harcamak istediğiniz bu bütçeyi eğer Kocayayla'yı geçmek için kullanırsanız ticaret olarak da turizm olarak da çok büyük faydası olacaktır.

Bilmiyorum görme imkânınız oldu mu, bu yoldan Bursa'ya gittiniz mi? Eğer gitmediyseniz mutlaka sizleri bu yoldan Bursa'ya götürmek isteriz. Dünyanın en güzel tabiat harikalarının olduğu bir yol diye iddia ediyoruz.

Aynı zamanda, Bursa ve İnegöl'deki, Sayın Bakanım, organize sanayi bölgelerindeki aşırı doluluk ve oradaki metrekare fiyatlarının neredeyse 400-500 dolara ulaşmasından dolayı Kütahya Tavşanlı ve Zafer Organize Bölgeleri cazibe alanı hâline gelmiştir. Teşvikte de 4'üncü bölge olmamızdan dolayı. Çünkü bizde fiyatlar yalnızca -TL bazında söylüyorum- 15 TL ile 100 TL. Ama yatırımcı için olmazsa olmaz şart, biliyorsunuz ulaşım. Bizi eğer Bursa'ya bağlar iseniz batı illerinde yalnızca göç veren tek il olan bu tarihi şehrimizi, Kütahya'yı kurtarmış oluruz.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Afyon da göç veriyor Sayın Vekilim, tek il Kütahya değil.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Afyon'u da dahi ettik Sayın Vekilim.

Sayın Bakanım, size başka bir kanayan yaramızı anlatacağım. Malumunuz, Tavşanlı ve Emet ilçelerimizi biliyorsunuz. Özellikle Emet dünya bor rezervinin çok büyük bir kısmını elinde tutan, son derece stratejik bir şehirdir. Burada 1999 yılında planlanan 2017 yılında da inşaatına başlanan bir yol çalışmamız var. Biz bu yolun olmazsa olmaz olduğuna inanıyoruz, 57 kilometrelik bir yol ama güzergâh olarak Tepecik'ten geçiriyoruz. Türkiye'de mandalarıyla ünlü bir...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Erbaş, teşekkür ediyorum.

Sayın Yüceer...

CANDAN YÜCEER (Tekirdağ) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, değerli basın mensupları; 2018 kamu yatırımlarının sektörel dağılımına şöyle bir baktığımızda ulaştırma ve haberleşme sektörüne ayrılan kamu yatırımlarının açık ara 1'inci olduğunu görüyoruz; milli eğitime ayrılan bütçenin 2 katı, sağlığa ayrılan bütçenin 4 katı, enerjiye ayrılan bütçenin 5 katı. Tabii ki ulaştırma ve haberleşmeye yatırılan para, ülkenin iktisadi kalkınmasına ve gelişmesine yatırılan paradır ama doğru harcandığı sürece.

Geçtiğimiz aylarda bir haber okudum. Bu haberde dünyada kara yolu yapımında Türkiye'nin 2'nci ama yol bakımında sonuncu sırada olduğu söyleniyordu. Demir yollarının da durumu maalesef aynı ve bunun çok ağır bir bedelini geçtiğimiz temmuz ayında biz Çorlu'da tren kazasıyla ödedik. Çorlu'da bir ihmaller zincirinin sonucunda korkunç bir tren kazası meydana geldi ve 25 yurttaşımız hayatını kaybetti, 341 yurttaşımız yaralandı ve gerçekten çok büyük acılar yaşandı. Pek tabii ki bundan sonra hemen bir az gelişmiş ülke refleksi çıktı ve hemen suçlu bulundu, suç yağmurun üzerine yıkılıverdi Hükümet tarafından. O günden bugüne kimse hesap vermedi, kimse özür dilemedi, sorumluluk üstlenmedi "Yağmurdandır." denildi ve geçildi. Jeoloji Mühendisleri Odasının, İnşaat Mühendisleri Odasının gerçeği yansıtan rapor ve değerlendirmeleri görmezden gelindi. Ne diyor bu raporlarda, bir kısaca hatırlatalım isterseniz: "Teknik gereklerin şartnameleri yok sayılarak proje yapan, ihaleyi verdiği müteahhitlerin kontrolünü, denetimini yapmayan Ulaştırma Bakanlığı facianın, katliamın sorumlusudur." deniliyor. "Demir yolu hattı yapılırken göçme, çökme ve tabaka kayması ve boşalmasıyla ilgili bilgiler dikkate alınmamıştır." deniliyor. "Bu olayın suçlusu yağmur değildir, yapanlar, yaptıranlar ve yapılmış olan yapıları denetlemeyenlerdir." deniliyor ama "Suçlu yağmur." denildi ve geçildi o günden bugüne. Oysa Meteoroloji Mühendisleri Odası açıklama yapıyor -Demiryolları raporunda da yer almıştır bu- yağışın yedi yılda bir rastlanan yağış olduğu, bu anlamda yağış yönünden şaşırtıcı ve beklenmeyen yağışlar olmadığı açıkça belirtiliyor. Meteoroloji, Demir Yollarını yağış öncesi uyarıyor ama maalesef ülkemizde maden kazası oluyor fitrattan oluyor, tren kazası oluyor yağıştan oluyor, iş kazası oluyor işçiden oluyor ama denetlemeyenin, önlem almayanın, her yeri özel sektörün insafına bırakanın, konunun uzmanı olmayan yandaş ihale peşkeş çekenin sorumluluğu olmuyor çünkü burası AKP Türkiye'si ve AKP Türkiye'si'nde hesap verme kültürü yok. Neredeyse biz diyoruz ki bakanlıklara bağlı veya ilişkili kuruluşlar arasında acaba gerçekten bir bahane üretme genel müdürlüğü mü var? Hani o kadar ciddi bahaneler üretiliyor ki gerçekten bu anlamda ama devlet bahane üretilerek yönetilemiyor ya da Pamukova tren kazasında olduğu gibi, 2 garibanın üzerine tüm sorumluluk yıkılarak da olmuyor, Çorlu tren kazasındaki bilirkişi raporunda olduğu gibi yol bakımında çalışan 4 personelin üzerine yıkılarak da olmuyor.

Ben bir şeyler hatırlatmak isterim. Hatırlarsanız Alman Cumhurbaşkanı devletle çalışan iş adamlarının villalarında tatil yaptığı, işte, masraflarını bir film yöneticisine ödettiği iddiaları nedeniyle istifa etmişti. Yunanistan Kültür Bakanı Atina'daki Olympia Arkeoloji Müzesine giren hırsızlar müzedeki tarihî eserlerden bazılarını çaldılar diye istifa etti, aklına gece bekçisini suçlamak gelmedi. Devlet kasasından çikolata almak için 60 lira kullandığı için istifa eden İsveç Maliye Bakanını da hatırlatmak isterim. Bakın, istifaya gerekçe olan bu olaylar maalesef bizim ülkemizde olağan işler.

Hadi istifa edilmedi ama bir özür bile dilenmedi. "Yas ilan edilsin." dedi yakınları ama yası da çok gördüler bu insanlara. Ama sorumluluğunuzu kabul edin diyoruz, bu, bir erdemin ve ahlaki yönetimin gereği. Bu anlamda da maalesef yönetimlerden, yöneticilerden herhangi bir yaklaşım göremedik.

Bakın, burada hatırlatmak isterim ben. Bakın, bu dünya demir yolu tarihinin bence utancının fotoğrafı. Görüyorsunuz bir menfez var temizliği yapılmamış, yeterli altyapı çalışmaları, bakım, yenileme, onarım yapılmamış ve yağmur ne hikmetse altını almış götürmüş ve bunun sonucunda maalesef biz 25 yurttaşımızı kaybettik ve onlar o günden bugüne acıları bir nebze olsun...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Yüceer, çok teşekkür ediyorum.

CANDAN YÜCEER (Tekirdağ) – Son cümlemi söylüyorum, lütfen müsaade edin Başkan, son cümlemi bir söyleyeyim.

BAŞKAN – Söyleyin.

CANDAN YÜCEER (Tekirdağ) – Bakın, bu insanlar o günden bugüne sorumluların hesap vermesini istiyorlar. Niye istiyorlar biliyor musunuz? Acıyı istismar etmek için değil söylediğiniz gibi, bir daha böyle acılar yaşanmasın diye, sorumlular gereğini yapsın, yapmayanlar cezalandırılsın ve birilerine ders olsun ki bu ülkede bir daha böyle acılar yaşanmasın diye.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kaşıkçı, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Bunda bile sansür uyguladınız.

BAŞKAN – Kim söylüyor onu?

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Görüntü size döndü.

BAŞKAN – Ya arkadaşlar, o mikrofonu açıp kapamamla ilgili, burayla ilgili bir şey.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sayın Başkan, biraz evvel siz fark etmediniz, görüntü konuşmacıdan size geldi.

BAŞKAN – İyi de arkadaş, o sisteme bağlı otomatik bir şey, kimse onu yönetmiyor.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Olur mu?

BAŞKAN – Bu sisteme bağlı. Al görüntüyü sana çevireyim o zaman, al, bastım döndü. Bak işte şimdi kendini gör ekranda. Yapmayın Allah rızası için ya!

Buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle yeni görevinizde başarılar diliyorum ve bugün onaylanacak olan Bakanlık bütçenizin de hayırlara vesile olmasını diliyorum.

İlim Hatay’la ilgili, Hatay’ın ulaşım ve altyapısıyla ilgili bazı problem ve sıkıntılarımız var, onları sizlerle paylaşmak istiyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle ulaştırma konusunda Hatay’daki en büyük handikabımız Hatay’ı tam ortadan 2’ye bölen Amanos Dağlarımız. Bu Amanos Dağlarımız Hatay’da 9 ilçemizi bir tarafa, 6 ilçemizi de bir tarafa bırakmakta. Öyle ki 9 ilçemizin Türkiye açılış kapısı şu an Belen Geçidi olarak şu an kamuoyunda bilinen 750 rakımlı bir geçit. Bu geçit, şu an için Hatay’da ulaşımın yükünü tek başına kaldırmaya çalışıyor ancak Karayollarından aldığımız bilgilere göre o geçitten günde 40 ila 50 bin aracın geçtiği bilinmekte. Kışın kötü hava koşullarında geçit neredeyse durma noktasına geliyor, yazın ise trafiğin çok yoğun olmasından dolayı yine kıştaki gibi benzer bir özellik devam ediyor. Burayla ilgili uzun yıllar önce yapılması düşünülen, planlanan bir proje vardı. Bu projede Toprakkale, İskenderun ve devamında Antakya ve Cilvegözü’nü birbirine bağlayacak olan bir otoyolu inşaatı vardı. Bu inşaatımız

-üzülerek söylüyorum- Toprakkale ve İskenderun arasında kaldı. Ancak, bir an önce İskenderun'dan devam edip Antakya ve Cilvegözü'ne kadar bu otobanımızın, bu otoyolumuzun devam etmesi lazım. Öyle ki yaklaşık 900 bin nüfusun taşınmasından bahsediyoruz bu geçit aracılığıyla.

Bir diğer problemimiz de -Sayın Bakanımız, Sayın Cumhurbaşkanımız da Hatay'a geldiği zaman defalarca söyledi, bölge milletvekillerimiz de defalarca söyledi- 2015 yılından itibaren Hatay'ın gündemine gelen büyük bir proje vardı. Bu proje Hataylılar tarafından da büyük bir takdirle karşılandı. Proje neydi? Hassa ile Dörtyol arasındaki Amanos Dağlarının tünelle geçilmesi idi. Gerçekten vatandaşlarımız tarafından büyük bir takdirle karşılanan bir projeydi. Ancak bu proje özellikle seçim zamanlarında iktidarın milletvekillerinin gündeme getirdiği, ancak ondan sonra bir şekilde kenara alınan bir proje hâline geldi. Öyle ki bu proje şehrimizin dört gözle beklediği ve bence de -şehrimizin tarafından da oluşan kanaat budur- siyasetüstü bir konu hâline gelecek bir proje çünkü sadece Hatay'ı ilgilendirmiyor, Kahramanmaraş ve Gaziantep illerimizin de bu tünel vesilesiyle Körfez'e bağlanması, bu gerçekten büyük bir proje. Bu proje sayesinde Körfez'de sıkışan iş adamlarımız var, Körfez'de maalesef yeni sanayi tesisleri yok. Bu tünel açıldığı takdirde, özellikle Hassa tarafında açılacak olan yeni sanayi siteleriyle birlikte, yeni işletmelerle birlikte binlerce gencimiz orada istihdam edilecek.

Yine, bu proje hayata geçtiği takdirde, Suriye'de yarın Allah izin verirse iç karışıklıklar biter, orası da refaha kavuştuğu zaman oradaki ticaretin de bu tünel vesilesiyle hayat bulacağı tüm şehrimiz tarafından biliniyor. 2018 yılında başlanacağı, 2021 yılında biteceği söylendi bu projenin Sayın Bakanım Adalet ve Kalkınma Partisinin bölge milletvekilleri tarafından. 19 kilometrelik bir tüp geçit olacağı, 31 kilometrede bir bölünmüş yol olacağı ifade edildi. Ben samimiyetimizi ifade etmek için şunu ifade etmek istiyorum: AK PARTİ milletvekillerimiz bu projeyi vatandaşlarla paylaştığı zaman bizler de bunu basından duyduk, 2018'de başlayıp 2021'de biteceğini. Dolayısıyla, bu sevinç karşısında 19 kilometrelik bu tünelin hatta isminin de verilmesi gündeme geldi, biz de Milliyetçi Hareket Partisi olarak o dönem şöyle bir ifade kullandık: Hassa ile Dörtyol arasında 19 kilometrelik madem bir tünel olacak, bilindiği üzere millî mücadelede ilk kurşun Dörtyol ilçemizde atıldı ve 19 Aralık tarihinde, 19 kilometrelik tünele de "19 Aralık İlk Kurşun Tüneli" olsun dedik. İnsanlarımızın böylesine dört gözle beklediği büyük bir proje.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kaşıkçı, teşekkür ediyorum.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Son bir şey daha ekleyebilir miyim Sayın Başkan?

BAŞKAN – Bu âdetimiz yok, siz söyleyin, kayıtlara girsin.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Bir tartışmaya da girmedik zaten, o yüzden söylüyorum.

BAŞKAN – Yok, ben yeniden sizin şeyinizi başlattım tekrar.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Hatay Havalimanı'nın ismini sizden önceki Sayın Bakan bize de ifade etti, millîlik ve yerliliğin bu kadar üst noktada olduğu bir dönemde Hatay Havalimanı'na isminin Millî Mücadele kahramanımız ve Hatay'ın ilk ve son Cumhurbaşkanı Sayın Tayfur Sökmen'in isminin verilmesini bölge milletvekillerimizle birlikte Sayın Bakana ilettik, bugün de size iletiyoruz. Bu konuda bize yardımcı olursanız seviniriz Sayın Bakan.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Murat Bey'e de Allah rahmet eylesin, oğluna da.

Sayın Kaya, buyurun.

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Trabzon Ortahisar ilçemizde yapılmakta olan Kanuni Bulvarı Projesi hakkında birtakım tespitleri sizlerle paylaşmak için söz aldım.

Bu proje nedeniyle Çukurçayır, Gölçayır, Düzyurt, Gözalan, Akoluk, hatta Kutlugün Mahallelerimizde İmar Kanunu'nun 18'inci maddesi uygulaması nedeniyle büyük mağduriyetlerin yaşanmasına neden olacağı endişesi vatandaşların haklı tepkilerine neden olmuştur. Kanunun hukuk dışı kullanımı sonucu mağduriyet yaşayan, hakları gasbedilen vatandaşlar bugüne kadar birçok basın açıklaması ve eylemler yaparak hak arama mücadelelerini sürdürmüştür. Bu vatandaşlarımıza gittikleri ve görüştükleri her makam, hemen her makam "Haklısınız." demiştir. Sorumluluk noktasındaki insanlar kendilerine "Hesaplama hatası yaptık, paramız bitti. O nedenle sizin yerlerinizi bedelsiz istimlak ediyoruz." demişlerdir. Proje maliyetini hesaplayan yetkililerin yaptığı hatanın cezası neden vatandaşlara çektiriliyor? Projede ya da hesaplarda hata varsa eğer cezayı bu hatayı yapanların çekmesi gerekmiyor mu? 24 kilometrelik bir yol için öngörülen maliyette yüzde 300 gibi bir yanılma olabilir mi? 850 milyon liraya mal olacağı öngörülen bu yolun maliyeti şimdiden 2 milyar lirayı bulmuştur. Bu hesaplama hatasını yapanlar C18 uygulamasıyla vatandaşın yerini bedelsiz yerinden alarak hatalarını örtbas etmeye çalışmaktadırlar. Vatandaşlara 300 metre geride dönümüne 1,2 milyon lira kamulaştırma bedeli verilip ama sıra Çukurçayır, Gölçayır, Düzyurt, Gözalan, Akoluk ve Kutlugün gibi mahallelerdeki parsellere geldiğinde "Paramız bitti, sizin yerlerinizde C18 uygulaması yapacağız, yerlerinizi bedelsiz alacağız, bizi mazur görün." denilmesini asla kabul etmiyor ve doğru bulmuyoruz. Ayrıca bedelsiz el koyma işlemi şeklinde yapılmak istenen imar uygulaması yöre insanına atalarından miras kalan ve onların da çocuklarına miras bırakacağı toprakların gasbından başka bir anlam ifade etmemektedir. Bu hesap hatalarını yapanlar, vatandaşın arazilerinin yüzde 40'ını bedelsiz alarak, insanları doğup büyüdükleri topraklardan çıkararak veya birbirlerini hiç tanımayan insanları karşılıklı hissedar yaparak hatalarını düzeltebileceklerini düşünüyorlarsa büyük hata yapıyorlar demektir. Kanuni Bulvarı elbette ki bir ihtiyaçtır, yapılmalıdır ancak sayın yöneticilerimizin bu bulvar için yapmış oldukları –tırnak içinde- hesap hatasının maliyetini bu mahallelerde yaşayan insanlara mal etmeye çalışması en hafif tabiriyle büyük bir haksızlık ve adaletsizliktir.

Sayın Bakanım, durumu sizlere anlattım. Kanuni Bulvarı nedeniyle mağdur edilen, atadan, dededen, babadan kalma tapulu arazileri bedelsiz olarak istimlak edilmek istenen ve kamuoyunda C18 mağdurları olarak sıklıkla gündeme gelen Gölçayır, Düzyurt, Gözalan, Kutlugün, Çukurçayır gibi mahallelerimizdeki vatandaşlarımıza yapılan haksızlığı düzeltmeyi düşünüyor musunuz? Düşünüyorsanız ne zaman ve ne şekilde düzelteceğiniz konusunda bilgi vermenizi rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakırlıoğlu...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Akhisar çevre yolu inşaatına ödenek ayrılmadığı ve hak edişin ödenmediği gerekçesiyle durduğuna dair iddialar ilçe kamuoyunda rahatsızlık yaratmıştır. 8 kilometrelik Akhisar-Soma-Kırkağaç Kavşağı'ndan, Medar Mahallesi mevkisinden başlayan ve Galerici Sitesi'ne kadar uzanan Akhisar çevre yolunun ihalesi 12 Aralık 2014 tarihinde yapılmıştır fakat ihaleye giren diğer firmaların itirazları sonucu iş yeri teslimi ancak 8 Ocak 2016 tarihinde yapılabilmiştir. İşin bitirilme süresi bin gün olarak belirlenmiş ve bu süre içerisinde ancak işin yüzde 50'si tamamlanmıştır. Antalya-Denizli-İstanbul yolunu İzmir-İstanbul yoluna bağlayacak olan yolun Manisa sınırları içerisinde önemli bir kısmı tamamlanmasına rağmen Akhisar çevre yolu hâlâ bitirilememiştir. Akhisar çevre yolu tamamlanmadığı için ilçe içerisinden geçen İzmir-İstanbul yolunun yoğunluğu nedeniyle hem ilçe halkı hem de bu yolu

kullanan sürücüler büyük trafik çilesi çekmektedir. Akhisar çevre yolu inşaatı ne zaman tamamlanacaktır? İş zamanında bitirilecek midir? Çevre yolu inşaatı işi neden durdurulmuştur? 28 Mayıs 2011 tarihinde temeli atılan Soma çevre yolunun bir kısmı trafiğe açılırken Savaştepe Kavşağı ile devlet hastanesi kavşağı arasındaki kısım yedi yıldır tamamlanmamıştır. Bergama-Soma-Akhisar çevre yolu Soma geçişi 10,5 kilometre olarak planlanmış ve 10 milyon 828 bin liraya ihale edilmiştir. Sözleşme iş süresi yedi yüz gün iken firma üç yüz günde bitireceğini açıklamıştır. Manisa bölgesinde başka kara yolları ihaleleri de alan OSF firması Soma Çevre Yolu Projesi'ni iflas ettikleri gerekçesiyle yarım bırakarak işi durdurmuştur. 15 Haziran 2012 tarihinde Soma çevre yolu işi ikinci kez ihaleye çıkarılarak çalışmalara yeniden başlanmış, 24 Aralık 2016 tarihinde Kırkağaç girişinden Savaştepe Kavşağı'na kadar olan kısmın açılışı yapılmıştır. Açılışa katılan dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan burada yaptığı açıklamada 10,5 kilometrelik yolun 8,5 kilometresinin yapıldığını, 75 milyon lira para harcadığını ve kalan kısım için 6 milyon lira daha para harcanacağını açıklamıştır. Yolun kalan kısmının ise 2017 yılı içinde tamamlanacağı belirtilmiştir. 2011 yılında yaklaşık 11 milyon liraya ihale edilen Soma çevre yolunun 80 milyon liraya mal olacak olması bir tuhaflığı gözler önüne sermektedir çünkü 70 milyon liralık bir kamu zararı söz konusudur. Hâlâ yapılmayan Savaştepe Kavşağı ile devlet hastanesi kavşağı arasındaki kısım ne zaman hizmete açılacaktır? İşin yarım kalması ve ikinci kez ihaleye çıkması nedeniyle oluşan kamu zararı ne kadardır?

Gördes-Akhisar arasında yapımı başlanan kara yolu inşaatı ihale sözleşmesinde belirtilen üç yıllık süre dolmasına rağmen hâlâ bitirilememiştir. 65 kilometre uzunluğundaki eski yolun 57 kilometreye düşürüleceği, eğim ve virajların azaltılarak yolun genişletileceği, Gördes-Akhisar yeni kara yolunun 1A kalite standartlarına çıkacağı iddiasıyla inşaatına başlanmıştır fakat kamulaştırma sorunları nedeniyle parça parça yapımının devam etmekte olduğu, yolun bazı kısımlarında inşaatın durdurulduğu görülmektedir. Akhisar-Gördes kara yolu inşaatı ne zaman bitirilecektir? Yol üzerinde bazı yerlerde inşaatın kamulaştırma sorunları nedeniyle durduğu iddiaları doğru mudur? Gördes-Köprübaşı arasında yol yapımıyla ilgili yetkililer tarafından 2017 yılında asfaltlama sezonunun açılmasıyla birlikte yolun tamamlanacağı bildirilmesine karşın inşaat hâlâ tamamlanmamıştır. Gördes-Köprübaşı karayolu inşaatı ne zaman bitirilecektir? İnşaatın bir an önce tamamlanması için Gördes-Köprübaşı Yolu Projesi'ne ek ödenek verilecek midir? Yol üzerinde bazı yerlerde kamulaştırma sorunları nedeniyle inşaatın durduğu iddiaları doğru mudur?

Demirci ilçemiz konum olarak Manisa'ya en uzak ilçemizdir. En yakın ilçeye uzaklığı 60 kilometre olan Demirci, Manisa'ya 178, Salihli'ye 104 ve Akhisar'a 113 kilometre uzaklıktadır. Manisa'nın en uzağında kalan ilçemizin en önemli sorunu da doğal olarak yollarıdır. Demirci yolu engebeli, virajlı, tehlikeli iniş çıkışları nedeniyle kaza riski çok yüksektir, sürücüler bazı bölgelerde hızlarını mecburen 20 kilometreye kadar düşürmek zorundadır. Bu durumsa süreyi, mesafeyi oldukça uzatmaktadır. Buna göre AKP iktidarı döneminde 104 kilometrelik Demirci-Salihli yolunun tamamlanmamasının, yapılmamasının nedeni nedir? Bu yolun yapılması için bir çalışmanız var mıdır?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Zeybek, buyurun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Bakanlık bürokratları; önce bütçeyle ilgili teşekkürlerimi ileterek başlamak istiyorum.

Geçtiğimiz hafta burada Maliye Bakanı bütçeyle ilgili değerlendirmelerini sunduğunda zaten Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında ciddi miktarlarda tasarruf yapıldığını ve bütçe açıklarının azaltılması konusunda en fazla fedakârlığın yapıldığı iki bakanlıktan birisinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olduğunu belirtmişti. Ve Bakanlık da yaptığı açıklamada, yüzde 70'in üzerinde bitmiş olan

işlere devam edileceğini, geri kalan işleri durdurulacağını, proje aşamasında ya da fizibilite aşamasında olan işlerin de 2019 yılı bütçesinin dışına alındığını söylemişlerdi. Şimdi, bürokrasiden gelmiş olan Sayın Bakan ve onun arkasında çok değerli, yıllarını devlet hizmetine vermiş bürokratlar açısından tabii 2019 yılı aslında hiçbir şeyin yapılmayacağı bir yıl anlamına geliyor. Çünkü, hâlihazırda büyük müteahhitlerin devlete fatura edilmemiş alacaklarının toplamı 12 milyar TL'dir. Niye? Çünkü fatura ederlerse KDV'leri ödeyecekler, KDV'lerin ödenmemesi... Çünkü müteahhide para ödemiyorsunuz, o zaman faturayı da kesmeyin, yapılmış hak edişlerin fatura edilmemiş tutarları 12 milyar TL'dir. Zaten 2019 yılında da 13 milyarlık bir yatırım yapılacağına göre de 2019'la ilgili sayın milletvekillerinin illerine ve bölgelerine istediği yatırımların hiçbirinin yapılma şansı yoktur. Sadece sizin ilinizde değil, Türkiye'nin bütün coğrafyalarında başlamış olan bütün yatırımlar şu anda durmuş durumdadır ve 2019'da da durmaya devam edeceklerdir.

O nedenle, kimi dönemlerde Ulaştırma Bakanı Erzincanlı olunca Ankara-Erzincan hızlı demiryolu hattı gündeme geliyor, işte Karamanlı olduğu zaman Konya-Karaman hattı gündeme geliyor ya da bir Karşılı milletvekili Ulaştırma Bakanı olduğu zaman Kars-Tiflis-Erzurum demiryolu gündeme geliyor ama bunların büyük bir çoğunluğu bitmeden bakanın ömrü süresi geçiyor ve sonrasında da biz başlamış ama bitirilememiş, katma değer üretemeyen, doğrudan doğruya ekonomiye katkı sağlayamayan yatırımların çöplüğüne dönmüş durumdayız.

Geçtiğimiz hafta burada, çarşamba günü, Türkiye'nin muhtelif yerlerdeki tünel inşaatlarının durdurulmasıyla, müteahhitlerin başta İstanbul olmak üzere raylı sistemlerin hızlandırılması için metro inşaatlarına çekildiğini biliyoruz. Burada söylemiştim çarşamba günü, dedim ki: Eğer siz şartnamelere uymazsanız, standartları yüksek seviyede tutturamazsanız, tünel inşaatlarının gerektirdiği emniyeti alamazsanız korkarım -ki bugün muhtelif tünel inşaatlarında 300'den fazla çöküntü var ve bunlar yıla sarkan miktarlarda metro inşaatlarını geciktirecekler- bunlar devam edecek. Güray Halat, Mehmet Altun; bu cumartesi günü İstanbul'daki metro inşaatında yaşamını yitiren 2 genç arkadaşımız. Yine standarda uygun olmayan, yine şartnamede belirtilen ankraj ve sağlamlaştırma işleri yapılmadan, hızla, bir an önce bitirilmesi için yapılan metro inşaatlarındaki riskin bedelini ödemiş Anadolu'nun 2 fakir, asgari ücretle çalışan güvenlik elemanlarıdır.

Şimdi, değerli arkadaşlar, burada metroyla ilgili tabii şunu söylememiz gerekiyor: 2013 yılında üçüncü havaalanının yapılacağı yer belliydi, nerede yapılacağı da biliniyordu. 2015 yılında inşaatı başladı, 2017 yılı 31 Aralık tarihinde üçüncü havalimanını kente bağlayacak olan metronun gerçekleşme oranı yüzde 1 yani proje aşamasında. Şimdi, 29 Ekimde açıldı, 31 Aralıkta daha fazla uçağın kalkacağı söyleniyor. En iyi ihtimalle 2020 yılında metro bitecek. Bitmesi için de standardın üzerinde, hızla metronun yapılması gerekir. Değerli arkadaşlar, 2019 yılında bitmesi gereken bir metronun, havaalanının ulaşım bağlantısı için yani günlük 250 bin yolcu kapasitesi olan bir havaalanını şehre bağlayacak olan ulaşım altyapısının metronun dışında başka hiçbir ulaşım aracıyla sağlanamayacağını acaba bilmiyor muydunuz ki? Bugün İstanbul Büyükşehir Belediyesi üçüncü havaalanına gidecek otobüsleri Mecidiyeköy'den tam uçak kalkış saatinden dört saat önce kaldırıyor. Yani 11.30'da kalkacak uçak için 7.30'da Mecidiyeköy'den otobüsün kalkması gerekiyor.

Bir başka olay da şu değerli arkadaşlar: Yavuz Sultan Selim Köprüsü açıldığında bunun içinden raylı sistem geçecekti, ne oldu bu raylı sistem? Bununla ilgili çalışma nedir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Zeybek, teşekkür ediyorum.

Sayın Öztunç...

ALİ ÖZTUNÇ (Kahramanmaraş) – Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, sizlere de başarılar diliyorum.

Sayın Bakan, bizim Maraş'ta bir havalimanı terminal binası var. Burası âdetâ baraka gibiydi. Adalet ve Kalkınma Partisi “Burayı yapacağız.” dedi. Temeli atıldı, şaşıaali törenler düzenlendi, her yıl bu terminal binasını açıyoruz. Geçtiğimiz yıl dendi ki: “Bu yıl açıyoruz.” Ertelendi. Altı ay önce “Açacağız.” dediler, ertelendi. “Geçen ay açacağız.” dendi, ertelendi. Allah aşkına, merak ediyorum Sayın Bakan, Maraş Havalimanı'nın yeni terminal binası ne zaman açılacak? Bakın, kitapçıkta var, 2019 bütçe kitapçığında, geçen seneki kitapçıkta da vardı, bu sene de var. Bir de diyor ki: “Yıllık kapasitesi 2 milyon yolcu...” Bizim Maraş'ta çoluk çocuk herkesi götürseniz 2 milyon yolcu yapmaz zaten, böyle bir imkân yok. Niye bu kadar büyük yapılmak istenmiş, onu da çözebilmiş değilim.

Ayrıca Sayın Bakan, yine Maraş Havalimanı'na uçaklar zaman zaman inerken sıkıntı yaşıyorlar. Özellikle gece uçuşlarında, inişlerinde sıkıntı yaşıyor. Haberlere konu oluyor, gazetelere konu oluyor; takip ediyorsunuzdur. Bir cihaz eksikliğinden söz ediliyor, teknik olarak bunun tam ismini bilmiyorum ama bu cihazın eksikliğinin giderilip giderilmeyeceğini de merak ediyorum.

Elbistan ilçemiz 160 bin nüfuslu bir ilçedir. Çevresindeki küçük ilçelerle birlikte yaklaşık 300-350 binlik bir ilçe oluyor. Çoğu gurbetçidir burada yaşayan insanlarımızın. Avrupa'da çok fazla hemşehrimiz vardır. Hatta öyle ki Londra'da bir belediye başkanımız vardır Elbistanlı. Almanya'da yine belediye başkanı vardır Elbistanlı. O kadar çok gurbetçimiz var ve bunlar Türkiye'ye geldikleri zaman 170 kilometre uzaklıktaki Maraş Havalimanı'na inmek zorundalar ya da 120 kilometre uzaklıktaki Malatya Havalimanı'na inmek zorundalar. Seçimlerden önce Adalet ve Kalkınma Partisinin sayın milletvekili adayları Elbistan'a havaalanı sözü vermişlerdi. Sayın Bakanım, sayın bakanlık yetkilileri, Elbistan havalimanından sizin haberiniz var mı, yok mu? Bilemiyorum yani haberiniz varsa sorun değil, demek ki o zaman yapılacak bu. Eğer yoksa demek ki klasik, siyasetçi geldi, Adalet ve Kalkınma Partisi siyasetini yaptı, seçimden önce salladı, seçimden sonra da zaten tutmuyor, çekiyor gidiyor.

Yine, Maraş'ın yollarına bakarsak: 1973 yılında rahmetli Âşık Mahzuni Şerif'in bir türküsü var “Susuz Urfa, yolsuz Maraş” der, Maraş'ın yolları hâlâ berbat, hâlâ Maraş yolsuz. Çağlayancerit-Pazarcık yolu hâlâ yapılabilmiş değil. Göksun-Elbistan yolu yapılıyordu, son yedi sekiz yıldır yapımı sürüyordu, geçtiğimiz ay itibarıyla müteahhit işi bıraktı, 150 işçiyi de işinden attı, yol öylece kalakaldı. Kahramanmaraş-Andırın yolu yine berbat durumda. Andırın-Geben-Göksun yolu, ben çocuktum, 5-6 yaşındaydım, inşaatı başlamıştı; geldik 50 yaşına, yaşlandık, hâlâ inşaatı devam ediyor.

Maalesef, Maraş'ın yollarına ilişkin ciddi sıkıntı var. Kahramanmaraş-Kayseri yolunda tüneller yapıldı, “Elinize sağlık, gayet de güzel tüneller.” demiştik ama bir bakıyoruz, tünellerde sürekli çökmeler yaşıyor. Ya taban çöküyor ya da yol çöküyor. Sayın Bakan, bunları size söylediğimiz zaman muhtemelen bürokrat arkadaşlar size diyecekler ki: “Ya böyle bir sorun yok, bu yollar sağlam, bu tünellerde çökme yok.” Ama lütfen inanmayın, bu yollarda çökme de var sıkıntı da var.

Cep telefonları Maraş'ın Çağlayancerit ilçesinin köylerinde maalesef çekmiyor, buralara baz istasyonlarının kurulması gerekiyor. Bu yönde de sizden bir çalışma bekliyoruz.

Son olarak, Atatürk Havalimanı'nın VIP salonundan geçen Sayın Ebru Gündeş'in hangi sıfatla havalimanının VIP salonunu kullandığını hâlâ merak ediyorum. O VIP kullandığı için sorumlular hakkında herhangi bir soruşturma açıldı mı?

Ve bütün milletvekili arkadaşlarımızın da kabul edeceği, destek vereceği bir şey söyleyeceğim. Bakın, Sayın Bakanım, sizler seyahatlere gittiğiniz zaman, bir yere gidecek olduğunuz zaman -Sayın Cumhurbaşkanı olsun, Sayın Meclis Başkanı olsun- sizlerden bir gün önce öncü kuvvet olarak polis

memuru arkadaşlar o şehirlere gidiyorlar. Polis memuru arkadaşlar -bir bakıyorsunuz, bir bakanın koruması 50 tane polis memuru- havalimanlarında VIP salonlarını kullanıyorlar. Polis memuru arkadaşlarımız sayın bakanlarla ya da sayın yetkililerle birlikte çıksalar anlayabileceğim ama onların dışında, onlardan bir gün önce gittikleri zaman havalimanlarının VIP salonları zaten çok dolu, her önüne gelen zaten kullanıyor. Muhtemelen sizin bu konudan bilginiz yoktur Sayın Bakanım. Bununla ilgili de bir tedbir alınması gerekir. Başka salonlar var yani polis memurları için, koruma polisleri için başka bir geçiş hakkı verilebilir, başka bir yer kullanılabilir. VIP salonları kullanıldığı zaman... Ve otoparklara park ediyorlar araçlarını. Milletvekilleri olsun, otoparklarda yer bulamıyorlar. Bu noktada ben dikkatinizi çekmek istedim.

Şimdiden Kahramanmaraş'ın yollarına ilişkin yapacağınız çalışmalardan dolayı teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Deniz Bey, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Başkanım, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; bir KİT Komisyonu üyesi olarak Plan ve Bütçe Komisyonuna misafir olarak katıldım.

Öncelikle, asli işimiz, şu anki görevimiz olduğu hâlde sürekli bir zamanla yarış hâlindeyiz. Bir an önce buradaki görüşmeleri tamamlayıp gidilmesi yönünde bir eğilim oluşuyor ister istemez. Dolayısıyla ben bu konuşmada zamanla yarışmayacağım, onu ifade etmek isterim.

Sayın Bakanım, şu ana kadarki değerli milletvekillerimizin kendi illeriyle ilgili söylediği yol sorunlarını 10'la çarpın, eşittir Zonguldak'ın yol sorunları. Bu şekilde önce özetlemek isterim. Zira, özellikle Zonguldak-Devrek-Ereğli arasındaki kara yollarının, dere yataklarının uçurumlarını teğet geçen yolların büyük kısmında ve kot farkı bulunan geliş gidiş yollarının arasında beton veya çelik bariyerler bulunmamaktadır. Bu doğrultuda yaptığımız istişareler ve devlet kurumlarıyla görüşmeler neticesinde anladık ki Karayolları Bölge Müdürlüğümüzün elinde de bariyer bulunmamakta, ihalesi yapılmamakta. Aynı zamanda da özellikle yol inşaatları Zonguldak kara yollarında yaklaşık otuz yıldır devam ettiği ve bir türlü bitirilemediği için de dolayısıyla bu noktalara bir türlü bariyer montajı yapılmamakta. Bu bağlamda benim size yönelteceğim soru şu: Türkiye'de bariyer ihtiyacı olup da montajlanmayan ne kadar, kaç kilometre yolumuz vardır? Aynı zamanda da bu bariyer ihalesi açılmamaktaysa eğer... Zonguldak bölgesiyle ilgili olarak özellikle sacın üretildiği yer Erdemir. Aynı zamanda belediyelerimizin beton santralleri var. Hem sac hem de beton bariyer imal edecek bir şehiriz. Dolayısıyla bu doğrultuda eğer mümkünse mevzuat üzerinde bir inceleme yaparak Zonguldak'ta da istihdamı özellikle Ereğli-Alaplı Tersaneler Bölgesi'nde artırıcı tedbiri alırsanız sevinirim.

Bir diğer nokta: Zonguldak'ın havaalanı var diyeceğim ama kullanılmayan bir havaalanı, dolayısıyla yok hükmünde. Zonguldak halkı bu doğrultuda sizden bir atılım bekliyor, hepimiz bekliyoruz.

Türksat'ın bütçesi açıklanırken eksi 0,5 azaltıldığı gibi bir tabloyla karşı karşıya kaldık. Bütçe değerleri tüm kurumlar için artarken bu kadar stratejik bir kurumun bütçesinin neden azaltıldığını açıkçası anlamadım. Aynı zamanda servis sağlayıcı özelliği bulunan, internet servis sağlayıcı özelliği bulunan Türksat'ın geniş bant aralığı hızını istediği zaman yavaşlatıp yavaşlatmadığını, daha açık sormak gerekirse şu ana kadar 2002 yılından itibaren Twitter ve Facebook internet hızındaki düşürmeyi yapabilme yeteneğine sahip olup olmadığını sormak istiyorum. Bu bağlantıda, hangi tarihlerde, kaç kez, ne kadar süreyle, hangi gerekçelerle internet hızı Türkiye'de yavaşlatılmıştır?

Zonguldak'ta tünellerin inşaatları duran Mithatpaşa 1 ve 2 adında tünellerimiz mevcut. Özellikle şehir içi trafiği yüzde 25 oranında rahatlatacak olan tüneller ödeneksizlik nedeniyle yarım kalmış durumdadır. 2019 bütçenizde bu tünellerin yapılması için ayırdığınız rakamı sormak istiyorum. Özellikle rakam soruyorum çünkü eğer rakamla yanıt vermediğiniz takdirde 2019 yılında bu tünellerin yapılmayacağı gibi kanaatim hasıl olacak. Zira bu konuyla ilgili birçok bilgi istem dilekçesi de hâlihazırda verdik.

Kilimli sahil yolu tüm uyarılarımıza rağmen yapılmıştı, büyük çoğunluğu bitmişti ama bir şeridi maalesef Karadeniz'in dalgalarıyla büyük hasar gördü ama diğer şeridi açıldı. Bu yolda da sizlerden iyileştirme talep ediyoruz. Özellikle tünellerin içi ve normal trafiğin arttığı kısımda bir an önce Karayolları Bölge Müdürlüğümüzün sizlerin talimatıyla yolu daha da kullanılır hâle getirmesini talep ediyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çakırözer, son konuşmacımızdır.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, görevinizde başarılar diliyorum.

Yaptığınız konuşmada dikkatimi çeken, altını çizdiğim hususlar var. Öncelikle, konuşmanızın başında ülkemizin dört bir yanında hizmet veren, işçisinden mühendisine, memurundan amirine mesai harcayan, aldıkları sorumlulukları layıkıyla yerine getiren çalışma arkadaşlarınıza teşekkür ediyorsunuz. Bu teşekkürünüzden memnunuz ama bu teşekkürün bir gereği olarak sizler İstanbul Havaalanı'nın yapımı sırasında kaç kişinin, kaç işçinin iş cinayetlerinde hayatını kaybettiğini kamuoyuna açıklamakla mükellefsiniz. Bu rakam hâlâ açıklanmış değil.

İkinci olarak, bu havaalanı yapımında çalışırken emeğini ortaya koyan, alın terini ortaya koyan bu işçilerden yaklaşık 31 tanesi aylardır özgürlüğünden mahrum bir şekilde, cezaevinde tutuklu bir şekilde bulunduruluyor. Tabii ki siz Adalet Bakanı değilsiniz, hâkim değilsiniz ama sizin bu insanların özgürlüğüne kavuşması için bir sorumluluğunuz bulunmakta. Bu konuda da sizden bir yurttaş olarak talepte bulunuyorum. Bu insanların -aralarında sendika başkanı da var- artık özgürlüğüne kavuşması gerekiyor. Yaptıkları tek şey, çalışma koşullarından rahatsızlıklarını dile getirmek, aldıkları ücretler konusundaki sıkıntıları dile getirmek, yattıkları yataklardaki tahtakurularından şikâyet etmek ve “iş cinayeti” dediğimiz iş kazalarından şikâyet etmek. Bunlar da en temel haklarıdır aslında.

Değerli Bakanım, yine sunumunuzda -hedefinizin- cumhuriyetin 100'üncü yılında ulaşım ve altyapı alanındaki hizmetleriyle dünyayla rekabet eden, müreffeh bir Türkiye ve dünyanın ilk 10 ekonomisi içerisinde yer alan bir ülkeye hizmet eden Bakanlık olma arzunuzu ifade ediyorsunuz. Ben de katılıyorum. Umarım olalım, ilk 10'a girelim, ilk 5'e girelim ama Değerli Bakanım, biz interneti yasaklayan bir ülke olarak anıldığımız sürece sizler dünyanın en iyi havaalanını da yapsanız, Türk Hava Yollarımız dünyanın uçulmadık başkentini bırakmasa da biz maalesef bu hedeflere ulaşamayız.

Önümdeki bazı rakamları sizlerle paylaşmak isterim. İşte Wikipedia, her yıl burada konuşuyoruz, yasaklı hâli devam ediyor. Bunun haklı gerekçeleri Türkiye Cumhuriyeti tarafından olabilir ama bu gerekçe dünyada bizim interneti yasaklayan ülke olarak damgalanmamızı engellemiyor.

Bakın, bir medya gözlem raporuna göre, sadece son bir yıl içinde 450 haber sansürlenmiş durumda. 2018 yılında içerik kaldırmak için Twitter'a en fazla başvuran ülke Türkiye. Her gün ortalama 6 kişi, bakın, ülkemizde sosyal medya paylaşımları nedeniyle gözaltına alınıyor, sadece ekim ayında 1.146 hesap hakkında inceleme yapılıyor, 898 kişi hakkında işlem yapılıyor. İnsanlar sadece Twitter'da

yazdıkları 140 karakter nedeniyle aylarca tutuklu kalmak durumunda kalıyorlar. Bunlar, inanın, ülkemize yakışmıyor; inanın, koyduğunuz hedefleri yakalamamızın önündeki belki de en büyük engel bu yasakçı, baskıcı anlayıştır diye düşünüyorum.

Az önce Candan Hanım ifade etti. Ben de Çorlu'da -kaza diyemeyeceğim artık, bence taammüden adam öldürmek- orada hayatını kaybeden 25 vatandaşımıza, 300'ün üzerinde yaralı yurtttaşımıza bir sorumluluğunuz olduğunu düşünüyorum hem Bakan olarak sizin hem de bürokratlarınızın. Bu sadece birkaç kişiye; orta seviyede, alt seviyedeki yöneticinin üzerine bırakılabilecek bir kaza değildir, göz göre göre gelmiştir ve bundan sonra yeni kazaların olmaması için hiçbir çalışma olmaması hepimize kaygı vermektedir. Sizden, eminim, zamanınız olmayabilir ama ekibinizden rica ediyorum, İnşaat Mühendisleri Odasının bu konudaki raporunu okutun. Diyorlar ki, bakın, “Kazadan sonra gittik, inceledik, hâlâ bunların onarımına yönelik hiçbir çalışma yapılmamakta.” diye önümüzde daha vahim kazaların maalesef habercisi şeklinde, vahim bir şekilde, kara habercisi şeklinde raporlar var. Dedğim gibi, bunun sorumlusu, asla ve kata yağmur değildir. Bakın, Demiryollarında on beş-on altı yıldır aşağı yukarı aynı kadro yönetiminde. Bu kadronun yönetiminde olduğu dönemde Pamukova, Değirmenözü, Temelli ve son olarak Çorlu kazalarında yüzlerce yurtttaşımız hayatını kaybetti ama bakın, hâlâ Demiryolları bünyesinde bir yağış, deprem, heyelan gibi olağandışı durumları izleyip rapor edecek, yani bir ön uyarı yapacak bir sistemin kurulmamış olması gerçekten hepimiz adına utançtır. Umarım bundan sonra derhâl kurulmalıdır ama Çorlu kazasına bakılırken...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Güneş, buyurun lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, çok değerli bürokratlar ve basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2019 yılı Ulaştırma Bakanlığı bütçemizin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Tabii, yol medeniyettir ve daha önceki dönemlerde Devlet Demiryolları olarak Abdülhamit döneminde yanılmıyorsa yaklaşık 4.500 kilometre, Gazi Mustafa Kemal Atatürk döneminde 3.500 kilometre ve ondan sonra da en çok AK PARTİ iktidarları döneminde devlet demir yolları yapılmıştır. Tabii, 2004 yılında ilk defa başlatılan hızlandırılmış trende Pamukova'da elim bir kaza yaşandı ve bu kazada 41 vatandaşımızı kaybettik ve burada tabii ki makinist hatası vardı ama o günün şartlarında eğer biz söylenenlere takılıp kalsaydık bugün Türkiye'miz hızlı trenlerine kavuşamayacaktı. Bugün, elhamdülillah, ülkemiz hızlı trenlere kavuştu ve Ankara-İstanbul, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve inşallah önümüzdeki dönemde de kendi ilim olan Ankara-Uşak ve Uşak-İzmir hızlı trenlerinin de bir an önce yapılmasını temenni ediyoruz.

Diğer taraftan, tabii, kara yollarına baktığımız zaman, eskisine göre yollarımızın hem kalitesi arttı hem de duble kara yolu uzunluğu. Yaklaşık 20 bin kilometre duble kara yolu yapmışız ve o yıllarda bir Uşak'tan İzmir'e gitmek gerçekten de tek yolda mümkün değildi ve trafik kazası yapmamanız da imkânsız gibiydi sollamalardan dolayı. Bugün, elhamdülillah, herkes çok rahat gidiyor ve trafik kazalarının büyük bir kısmı da sürücü hatasından kaynaklanıyor.

Diğer taraftan, tabii, hava yollarıyla ilgili de çok büyük ilerlemeler kaydedildi. Bundan Uşak da tabii ki nasibini aldı. Şöyle bir şey: Sayın Vekilimiz de ifade etti, Uşak Havaalanı, bizden önceki dönemlerde başlamış ve hizmete kısmen açılmış, daha sonra hizmeti durdurulmuş ve 2006 yılında da hizmete girmişti ve bundan sonra zaman zaman buradan Uşak-İstanbul seferlerinde bazı dönemlerde kesintiler oldu. Bunun nedeni de şuydu: İşte, Uşak, İstanbul'a normalde çok uzak mesafede değil ve

dolayısıyla da alternatif olarak kara yollarıyla da gitmek mümkün olduğu için doluluk oranında yaşanan sıkıntılardan dolayı ve şirketlerin zarar etmesinden dolayı dönem dönem kesildi. Sayın Vekilimizin de ifade ettiği gibi, en son 2018 yılının 15 Eylülünde Uşak-İstanbul uçakları da durduruldu. Son aldığımız bilgilerle “2 Aralık 2018 tarihinde Anadolu Jet tekrar uçuşlarına başlayacaktır. Uşak ve İstanbul’da haftada dört gün uçacaktır.” diye Uşak Hava Meydanları Müdürlüğümüzü aramışlar. İnşallah bu yönde olumlu bir gelişme var. Ben Uşak için hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Diğer taraftan da tabii şunu ifade etmek istiyorum: Şimdi, sayın vekillerimizden bir tanesi dedi ki: “Bunları siz halktan topladığınız paralarla yapıyorsunuz.” Tabii ki. Başka nereden yapacağız? Tüm hükümetler zaten halktan toplanan paralarla yapar. Esas önemli olan, burada, halktan toplanan paraları yatırıma yönlendirebilmek. Yani eğer bunu herkes yapıyor olsaydı bizden önceki dönemlerdeki hükümetler de bunu yapmış olacaktı yani bizi onlardan farklı kılan...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Sayın Vekilim, halktan toplanan parayla değil, halktan toplanacak paralarla yapılıyor.

BAŞKAN – Sayın Sındır, müsaade edin Sayın Sındır.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Ya, ne bağırıyorsunuz?

BAŞKAN – Sayın Sındır, bir müsaade edin Allah rızası için ya! Sabahtan beri İsmail Bey orada oturuyor, bir tek kişiye laf söylemedi.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Ne bağırıyorsunuz canım siz de?

BAŞKAN – Ya, olur mu ama böyle bir şey yani?

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Allah Allah! Deminden beri tartışılıyor. “Halktan toplanacak paralarla” diyorum ben, “toplananlarla” değil. Bu ne hiddet Sayın Başkan, ne tahammülsüzlük?

BAŞKAN – Sayın Güneş, toparlayın lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Tabii, tabii.

O zaman şöyle bir şey: Tabii, yılların o kadar çok ihtiyacı var ki bu ülkede kara yollarına baktığınız zaman siz, en önemli yatırımlar rahmetli Adnan Menderes döneminde yapılmıştır. Ondan sonraki yatırımlar çok azdır ve ondan sonraki yıllarca yapılmamış, birikmiş, hizmete susamış ülkenin ihtiyaçlarını bizden siz çok kısa sürede bitirmemizi istiyorsunuz. Biz de tabii ki bunu bitiriyoruz. Bir kısmını tabii ki ortaklıklar, yap-işlet modeliyle de yapıyoruz ama bunlar tabii ki halka hizmeti bir an önce sunmak için.

Ben Ulaştırma Bakanlığı bütçemizin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Güneş.

Sayın Cora...

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Başkanım, Değerli Bakanım, çok kıymetli arkadaşlarım; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, konuşmamızın başında özellikle PTT’yle alakalı bir hususa vurgu yapmak istiyorum. PTT’yle alakalı olarak çok ciddi mağduriyetlerin kapıda olduğu ifade edildi. Buna asla katılmıyoruz. 2002 yılından önce PTT diye bir kurum neredeyse kapanma aşamasına gelmişti ama AK PARTİ döneminde tehlikenin farkına varılarak, özellikle postacılık sektöründe önemli ve ciddi tedbirler alınarak büyük bir mesafe katedildi. Şu anda bildiğim kadarıyla Dünya Posta Birliği Dönem Başkanlığını da yapmaktayız ve yapılan atılımlarla beraber PTT Kargo, PTTBank, e-ticaret, araç takip sistemleri, otomatik mektup ayırma sistemleri, hızlı kabul sistemleri, Pttkart, Pttsigorta ile zorunlu trafik sigortası

sistemi, Pttcell’le beraber birçok müşteriye hizmet verilmektedir ve ayrıca şu an Türkiye’de 5.040 iş yeri vardır. Hiçbir bankası olmayan 1.402 yerleşim yerinde de sadece PTT hizmet vermektedir. 3.150 Pttmatik bulunmaktadır. Bunlarla son zamanlarda e-ihracatla alakalı alanda bir hizmet planlanmaktadır. Bunlar PTT’nin geldiği noktayı göstermektedir.

Ayrıca, Vikipedi’yle alakalı olarak, az önce vekilimiz söyledi, Vikipedi Gazi Mustafa Kemal Atatürk’e hakaret içeren metinler yayınladığı için ve bundan dolayı, bu erişimi kaldırmadığından dolayı erişimi engellenmiştir. Ayrıca Türkiye’yi de teröre yardım yataklık yapan ülkeler listesinde göstermesinden dolayı, buna ilişkin erişim kaldırılmadığından dolayı erişimi mahkeme kararıyla engellenmiştir. Bunun bilinmesini istiyoruz.

Ben, Sayın Başkanım, iki hususu da soru olarak yöneltip soru-cevapta da herhangi bir söz talep etmiyorum, bunu belirtirim müsaade ederseniz.

Sayın Bakanım, e-devlet başta olmak üzere birçok elektronik işlem uygulaması nedeniyle ne kadar kâğıt tasarrufu yapıldı, kaç bin ağaç kesilmekten kurtuldu, bu kaç hektarlık ormanlık alana tekabül etmektedir?

Diğer bir sorum da iletişim alanında yaşanan gelişmelere baktığımızda telefonla konuşma ücretleri 2002 yılı baz alındığında kaç dolardan şu an ne kadara indirilmiş durumdadır?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kılınç...

YÜKSEL MANSUR KILINÇ (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, medya kuruluşlarımızın değerli temsilcileri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın önemli, hatta gelecek açısından düşünüldüğünde en önemli konulardan biri de haberleşme, bilgi ve yayıncılıkla ilgili altyapıları düzenliyor ve planlıyor olmasında.

Şimdi, Sayın Bakanın sunumunda “Çağımızda âdeta temel ihtiyaçlar arasına girmiş olan haberleşme imkânlarını da geliştirdik.” denmekte. Evet, zaten uydu yayıncılığı, internet, dijital dünya, karasal yayıncılık, bu açılardan bakıldığında teknoloji geliyor ve bizim görevimiz de yani devletin görevi de bunların tümünü halka ve ülkeye hizmet edebilir hâle getirebilmek. Dolayısıyla gelişmeyi neye göre değerlendirdiğimizi... Burada tabii bir anlamda diğer ülkelerdeki gelişmeler ya da altyapının gelişimiyle birlikte ülkedeki demokratik ortamın ne kadar geliştiğiyle değerlendirdiğimizde bir gelişme değil, tam tersine, gerileme olduğunu çok rahatlıkla söyleyebiliriz.

Bir yanıyla da yine akıllı sistemler, GSM operatörleri, bunlar üzerinden yapılan iletişim, hatta bunlar üzerinden yapılan yayıncılığı da düşündüğümüzde yani sadece son on altı yılı değil, özel radyo/televizyon yayıncılığının Türkiye’nin gündemine girdiği son yirmi yedi yılı düşündüğümüzde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının özellikle Türkiye’nin kırsal alanlarında ya da Anadolu’sunda karasal yayıncılıkla ilgili yaptığı uygulamalar nedeniyle özel radyo ve televizyon yayıncılığının karasal yayıncılık alanında bitirme noktasına geldiğini söyleyebiliriz. Artık hiç kimse ilinde, ilçesinde karasal yayıncılık üzerinden televizyon izlemiyor, karasal radyo yayıncılığı da ölümle pençeleşiyor.

Şimdi, diğer taraftan uydu teknolojilerimiz, doğru, gelişti; bu, ülkenin gelişimi açısından da çok önemliydi ve bunun başlatıcıları da tabii ki mevcut iktidar değil. Bu yanıyla da bakıldığında, aynı zamanda yayıncılık alanının altyapısının düzenlenmesini sağlayacak olan Bakanlığınız TÜRKSAT’ı bir ticari kuruluş olarak konumlandırmakta, dolayısıyla yayıncılığın ihtiyaçları söz konusu olduğunda özel radyo ve televizyonların Trakya’sından Anadolu’suna, güneydoğusuna, Akdeniz’ine, İç Anadolu’suna, bu bölgelerdeki yayıncıların aynı zamanda TÜRKSAT ücretlerini ödeyemeyeceği bilindiği hâlde

TÜRKSAT üzerinden yürütülen politikalarla bu yayıncılığın bitirilmesine, aynı zamanda Türkiye'nin katılımcı demokrasisinin gelişmesine büyük katkılarda bulunan bu alanın Türkiye'de etkisizleşmesine neden oldu. Yayıncılık altyapısı açısından düşünüldüğünde yayıncılığın geldiği nokta ta şuraya kadar ulaştı: AK PARTİ'li arkadaşlarımızın illerde sahibi ya da destekçisi olduğu televizyonlar bile artık yayın yapamaz hâle geldi; bırakın diğerlerini, bırakın Türkiye'nin renklerini, hani o bölgelerin bilgisini aynı zamanda ulusala taşıyan, yereli ulusala taşıyan bu kurumların demokratik ortamını, AK PARTİ'li kuruluşlar bile artık can çekiyor.

Diğer yandan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuyla bağlantılı olarak internet altyapısı, dijital teknolojiler, bunlar üzerinden yapılan yayıncılıkla da doğrudan bağlantılı. Dünyada dijital demokrasi geliyor, şimdi, aynı zamanda yayıncılık platformlara bağlı olarak yürüyor ve bu altyapıların kontrolünün tümüyle hem şeffaf hem demokratik olması lazım ve yayıncılığı da kendi içinde barındırması lazım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kılınç.

Sayın Tutdere, buyurun lütfen.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Herkese iyi akşamlar, iyi çalışmalar diliyorum.

Sayın Bakanım, tarafımıza sabah dağıtılan bütçe taslağında özellikle Kahta-Adıyaman-Gölbaşı ve Kahramanmaraş hızlı tren ağının proje hazırlama aşamasında olduğu ifade edilmektedir, haritada o şekilde gösterilmektedir. Şimdi, Adıyaman'ın bu hızlı tren meselesi yıllardan beri hem siyasetçiler tarafından hem de oranın mülki yetkilileri tarafından defalarca dile getirildi ancak bugüne kadar gerçekten bir ilerleme sağlanmadı. Buradan şunu öğrenmek istiyoruz, aslında bütün Adıyaman kamuoyu da bunu merakla bekliyor: Bu proje aşamasının tamamlanması konusunda Bakanlığınızın belirlemiş olduğu bir takvim var mıdır yani bunu ne zaman bitirmeyi planlıyorsunuz ve proje aşaması bittikten sonra çalışmalara ne zaman başlanılacak? Bu konuda bir bilgilendirme yaparsanız çok mutlu oluruz çünkü Adıyaman kamuoyu bu konuyu gerçekten çok yakinen takip etmektedir.

Bunun dışında, Sayın Bakanım, gerçekten sabahki sunumlarınızda da Türkiye'nin değişik bölgelerindeki duble yolların gelmiş olduğu aşamayı anlattınız, biz de bunların bir kısmından çok büyük bir memnuniyet duyduk ancak biz Adıyaman olarak bu duble yol konusunda ve diğer yollar konusunda yeteri kadar nasiplenemediğimizi düşünüyoruz, özellikle Gerger ilçemizi Adıyaman iline ve çevresine bağlayan yollar konusunda çok ciddi sıkıntı var. Gerger ilçesini Adıyaman'a bağlayan yol daha önceki teknolojiyle ve imkânlarla yapıldığı için gerçekten artık ihtiyacı ve talepleri karşılayamamaktadır. Gerger bu konuda bir ilçe olarak gerçekten ilçe statüsünde bir yola sahip değildir. Gerger yolunun gerçekten bir an evvel gerekli standartlara kavuşturulması ve bir ilçe yoluna yakışır şekilde yapılması gerekmektedir. Biz bu konuda Adıyaman halkı adına bunu talep ediyoruz Bakanlığınızdan, inşallah bu çalışmalar bir an evvel başlar.

Bunun dışında yine Adıyaman-Çelikhan yolumuz var, Malatya-Çelikhan kısmı tamamlandı ama Çelikhan-Adıyaman bağlantı yolu yapılamadı, çok virajlı ve çok keskin virajlarıyla, hatta onlarca ölümlü trafik kazasıyla nam salmış bir yol. Bu Çelikhan-Adıyaman yoluyla ilgili de Adıyaman kamuoyunun, ilçe halkının ve çevredeki bütün yerleşim birimlerinin beklentisi var. Bu yol da gerçekten günümüz Türkiye'si'ne yakışmayan bir yol, talepleri karşılayamıyor ve bu konuda da Adıyaman'ımız ve yurttaşlarımız ciddi sıkıntı çekmektedirler. Bu iki yola Sayın Bakanım, dikkatlerinizi çekmek istiyorum, bu iki yola gerçekten Bakanlığınızın bir an evvel el atması gerekmektedir.

Bunun dışında, Adıyaman’ımızda gerçekten GSM operatörleriyle ilgili, özellikle telefon iletişimine ilişkin de ciddi sıkıntılar var, özellikle merkeze çok yakın olan köylerimiz var, 6-7 kilometrede mesafedeki Durukaynak ve Ahmethoca köyleri merkez olmak üzere o bölgede yığılı bulunan 7-8 tane köy ve çok daha yoğun nüfuslu bu köyler; buralar şehir merkezine çok yakın olmalarına rağmen öyle inanıyorum ki coğrafi şartlar nedeniyle, arazi yapısı nedeniyle şu anda burada cep telefonu iletişimi yapılamamaktadır. Buradaki vatandaşlar da bu konudan mağdurlar, defalarca GSM operatörlerine yapılan müracaatlar bugüne kadar hep karşılıksız kalmıştır yani bir çalışma yapılmamıştır. Bu hususu da dikkatlerinize sunuyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Sezgin, sizin de söz talebinizi karşılayalım.

Buyurun lütfen.

AYDIN ADNAN SEZGİN (Aydın) – Sayın Başkan, Sayın Bakan; ben Aydın’la ilgili birkaç soru soracağım.

Aydın ili için uzun yıllardan beri bir havalimanı projesi vardı ancak hiç ilerleme kaydedilememiştir. Aydın Ticaret Odası başta olmak üzere çeşitli kurumların raporlarına göre Aydın Çıldır Havalimanı hem fizibil hem rantabl bir projedir.

Aydın’ın ısrarla beklediği bir diğer yatırım ise hızlı tren projesidir. Demir yolu tarihimizin ilk hattı biliyorsunuz İzmir-Aydın demir yolu, bugün tam anlamıyla teknoloji açısından çağ dışıdır.

Aydın-Denizli Otoyolu Projesi’nin ihalesi de geçtiğimiz ay 3’üncü defa ertelenmiştir, uzun yıllardır gündemde olmasına rağmen henüz adım atılamamıştır. Ekonomimizin mevcut şartlarında bu projenin broşürde belirttiğiniz yöntemlerle gerçekleştirilebileceğine sahiden inanıyor musunuz Sayın Bakan?

Özetle, muhtelif seçim dönemlerinde AK PARTİ tarafından vad edilen bu üç önemli proje konusunda ayrıntılı görüşlerinizi rica edeceğim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sezgin.

Günün son konuşmacısı Sayın Şener.

Başka gelen söz talebi olursa karşılamayacağım.

Sayın Şener, buyurunuz.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Sayın Bakan, saygıdeğer milletvekilleri, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

“Bütçe politikası” dediğinizde devletin bir yıllık gelirleri ile giderlerinin hem miktar itibarıyla belirlenmesi hem de bileşim itibarıyla tespitini içerir. Bu tanım çerçevesinde her iktidarın ayrı bir bütçe politikası vardır. Kimden topladığı, kime harcadığı veya nereye harcadığı, toplanan paraları ne kadar etkin kullandığı, kullanmadığı bütçelerin esasını ve özünü oluşturur.

Biraz önce değerli milletvekilimiz, birtakım yatırımlardan bahsederek sanki “Daha önce hiç yatırım olmuyordu.” gibi bir üslup takındılar. Aslında Cumhuriyet Dönemi boyunca, hatta cumhuriyetten önce -Osmanlı bütçeleri üzerinedir benim doktora tezim- ilk bütçelerin yapıldığı ilk günden yani Osmanlı’dan bugüne kadar her bütçe döneminde harcamalar vardır, yatırımlar vardır. Nitekim belirttiniz, cumhuriyet öncesi demir yollarından bir kısmı sınırlarımız içerisinde kalmış olduğu için o yatırımlar Cumhuriyet

Dönemi’nde de kullanılmıştır. Bir iktidar yatırım yaptı, öbürü yapmadı gibi bir şey söyleyebilmek mümkün değildir. Ama burada şunu da itiraf etmek lazım: Adalet ve Kalkınma Partisinin bütçe kaynakları diğer tüm iktidarların bütçe kaynaklarından biraz farklılık içeriyor. O farklılık nedir?

Birincisi şudur: Bütün iktidarlar, hükûmetler yaşayan kuşakların yani yaşayan insanların, o bütçe yılında var olan kişilerin gelirlerinden, harcamalarından, var olan kurumların yine aynı şekilde gelirlerinden veya servetlerinden vergi almak suretiyle yatırımları ve diğer harcamaları finanse eder ancak özellikle son dönemlerde Türkiye’de bütçe gelirlerinde harcamalar üzerinden alınan vergilerin miktarı sürekli yükselmiştir. Şu anda bütçe gelirlerinin yüzde 70’i harcamalara dayanmaktadır. Harcamalar üzerinden alınan vergiler adaletsiz vergilerdir, düşük gelir gruplarının ödediği vergilerdir. Doğrudan ödenen vergilerin de yani diğer yüzde 30’luk kısmın da önemli kısmı ücretlilerden bordro üzerinden tahsil edilen vergiler olduğu için diğer tüm önceki iktidarlara göre Adalet ve Kalkınma Partisinin finansmanında daha çok düşük gelir gruplarından tahsil edilen paraların harcanması vardır. Böyle bir fark var ama bunun ötesinde başka farklar da var.

Türkiye’de özelleştirmeler yüzde 90-95 itibarıyla yine mevcut iktidar döneminde yapılmıştır ve 60-70 milyar dolar civarında özelleştirme geliri olduğu ifade edilir ama devletin kullanım hakkının devrinden kaynaklanan gelirleri de buna eklediğimiz zaman 80-90 milyar dolar civarında bir özelleştirme geliri olduğunu düşünebiliriz. Özelleştirme gelirleri bir iktidar açısından şu anlama gelir: Diğer iktidarlar gibi, harcamayı sadece yaşayan veya o bütçe yılında var olan gerçek ve tüzel kişilerin gelir veya servetleri üzerinden toplanan vergilerle finanse etmemiştir. Adalet ve Kalkınma Partisi, aynı zamanda, ölmüş olan, şu anda mezarda bulunan geçmiş kuşakların birikimlerini de harcayarak mevcut yaptığı işleri, cari ve yatırım harcamalarını finanse etmiş demektir. Diğer iktidarların kullanmadığı böyle bir avantaja sahiptir. Hâlbuki daha önceki iktidarlar üstelik mevcut yaşayanlardan tasarruf ettikleriyle o yatırımları da yapmışlardı yani tersine farklı bir durum var.

Üçüncü bir fark var, Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı ile önceki iktidarların bütçe politikalarında bir başka fark var. O da sadece yaşayanların, sadece mezardakilerin gelirleri değil, harcamaları değil; aynı zamanda, gelecek kuşakların, henüz doğmamış çocukların henüz kazanmamış oldukları paraları da harcamaktadır. Bu nasıl oluyor? Bir taraftan, borçlanma politikasıyla o borçları gelecek kuşaklar ödeyeceği için; diğer taraftan, yap-işlet-devret modellerindeki hazine garantileriyle; diğer taraftan yine yap-işlet-devretlerdeki gelecek yıllara yönelik hazine garantileriyle gelecek kuşakların gelirlerini de şimdiden cari yıl içerisinde kullanılabilir hâle getirerek harcanmasına imkân sağlamış olmaktadır. Dolayısıyla üç farklı kaynaktan...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Geçmişin borçlarını ödemedik mi Sayın Bakan?

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Neye itiraz ettiğini anlamadım Sayın Milletvekili?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Geçmişe ait borçları biz ödemedik mi?

BAŞKAN – Ödediniz tamam, IMF’ye ödediniz, Tasarrufu Teşvik Fonu’nu ödediniz, hepsini ödediniz.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Değerli arkadaşlar, her dönemde borçlanma var da artan borçlara bakıyoruz. Artan borç demek...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Geleceğe borç bırakıyoruz ama hiç borç almadık gibi...

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Eskiye ödediğiniz gibi, eskiye ilave aldınız, yeni borç anlamında söylüyoruz.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Sayın Başkan, niye müdahil oluyorlar? Ben müdahil olunca bağırıyorsunuz ama onlara...

BAŞKAN – Ya sana da bağırıyorum, onlara da...

Ya arkadaşlar, bir susun artık.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Yarınki süremden Sayın Bakana...

BAŞKAN – Sayın Aydemir, bakın, bu saatte hakikaten çekilmiyor yani sabah olsa neyse.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Yani şöyle bir durum var ortada: Bir, yaşayanların kazandığı, harcadığı ve servetlerin üzerinden alınan vergiler var; mezardakilerin birikimlerini harcama var; bir de doğmamış çocukların henüz kazanmadıklarını harcama var. Dolayısıyla bunda anlaşılmayacak bir taraf da yok Sayın Başkan yani bunu kötü bir şeydir diye de anlatmıyorum ama çarkın nasıl döndüğünü, elbette, Plan ve Bütçe Komisyonu üyeleri bilmeyecek de kim bilecek? Bilelim, hep beraber bilelim, tezekkür edelim “Ay biz çok yaptık...”

BAŞKAN – Sanki hangi açıdan baktığınıza bağlı o.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – “...eskiden kimse bir şey yapmamıştı.” falan filan demeyelim diye söylüyorum. Yoksa bir katı eleştiri olsun “Bak, neler yapmışsınız.” kabilinden konuşmuyorum. Her zaman sakinimdir, biliyorsunuz, Sayın Başkan.

BAŞKAN – Ben de öyleyim, ben de öyleyim.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Siz değilsiniz Sayın Başkan.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Değerli Başkan, Sayın Bakan; şimdi, tabii, yatırımcı bir bakanlığın önceki yıllara göre düşük bütçeyle buraya gelmiş olması hem Komisyon üyelerimiz açısından hem Bakanlık açısından sevinilecek bir şey değildir. Görüyoruz ki hem 2018 -hatta Karayollarının bütçesine baktığımızda- hem de 2017 bütçesinden daha az yatırıma sahip bir bütçe var burada. Karayolları bütçesinde büyük düşüş var, yatırım bütçesinde büyük düşüş var. 2017’nin üçte 1’i kadar, Ağustos ayına kadarki 2018 yılı yatırım bütçesinin de yarısı kadar 2019’da bir yatırım ödeneği konulmuştur. Bu gerçekten çok düşük bir bütçedir. Muhtemeldir ki bu ödenekler de geçen seneden veya bu seneden Karayollarından, devletten alacağı olan müteahhitlere ödenmek suretiyle karşılanacaktır yani önümüzdeki yıl için yeni bir yatırım gözüküyor bu bütçede. Her ne kadar sayın milletvekillerimiz kendi illeriyle ilgili yatırım ihtiyaçlarını uzun uzun anlatmışlarsa da bu bütçe arkadaşlarımızın taleplerini karşılayacak nitelikte değildir. Bunu da Komisyon olarak bilmek gerekir diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Öyleyse konuşacak bir şey kalmadı.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Konuşacak çok şey var aslında bakarsanız.

Bu Kanal İstanbul Projesi, sanırım, 40-50 milyar dolar kaynak kullanılacak bir projedir. Böyle bir kaynak oluşturulabiliyorsa bunun daha verimli, daha faydalı bir yere harcanması gereklidir diye düşünüyorum ben.

Diğer taraftan, demin bahsettim bu yap-işlet-devretler geleceğe yük taşıyorlar diye. Nasıl yük taşıyorlar? Bakın, önüme bir tablo var. Bu tabloya göre, devlet bütçesinden yapılan bu köprülerin geçiş ücretleri ile yap-işlet-devrete göre yapılanların arasındaki farklar şöyledir: Aks aralığı 3.20’den küçük ve 2 akslı araçlar 15 Temmuz Şehitler ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nde 8 lira 75 kuruş; Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nde 13,35; Osmangazi Köprüsü’nde 71,75. Fiyat ne kadar artıyor görüyorsunuz. Aks aralığı 3.20 ve daha büyük olanlara bakıyoruz: 11 lira -küsuratları saymıyorum- 17 lira, 114 lira. 3 akslı araçlarda 24 lira, 32 lira, 136 lira.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Şener, toparlayın lütfen.

Buyurun.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – 6 ve daha yukarı akslı araçlarda ise 65 lira, 104 lira, 228 lira. Motosikletler: 15 Temmuz ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinde 3,5 lira, Yavuz Sultan Selim’de 9.35, Osmangazi’de 50 lira. Yani bu kadar büyük bir geçiş ücreti farkını ortaya çıkaran sistem bu yap-işlet-devret modelindeki sakatlıktır ve bunun maliyeti daha büyük. “Vay hazineden para harcanıyordu, harcanmıyordu, falan filan.” demeyin, bir taraftan para alırken hazine garantisi veriyorsunuz, diğer taraftan da vatandaş büyük bir para ödüyor, bir de geçen araç yeterli olmadığı için hazineden birilerinin cebine emme basma tulumba gibi para devrediliyor, para akıtılıyor. Onun için bu sistemin gözden geçirilmesi gerektiği kanaatindeyim. Rasyonel, en ucuz maliyetli, en fazla faydayı sağlayacak finansman yöntemlerinin araştırılması ve yatırımların da ona göre yapılması gerekir diye düşünüyorum.

Söylenecek diğer birtakım sözler de var ama Başkanı da fazla sıkıştırmayalım, başka konularımız var. Konuşulduğunu pek duymadığım ama belki ben yokken ele alan arkadaşlar olmuştur; bu doğayla ilgili, çevreyle ilgili konuları da hiç gözden uzak tutmamak lazım.

Şimdi, arılar dünyada önemli bir canlı türü olarak kabul edilir. Arıların yok olduğu bir dünyada insanların da yaşayamayacağı bütün biyologlar tarafından ifade ediliyor. Bu baz istasyonlarının arıların yok olmasına sebep olan özellikleri bulunduğu da yapılan araştırmalarda ortaya çıkmıştır. Bu ilişkinin en azından incelenerek doğanın korunması, arının korunması -tabii, arının korunması dediğimiz şey, aynı zamanda bitki çeşitliliğinin, bitkilerin ve insan varlığının da korunması anlamına geliyor- incelenerek ona göre yatırımların planlanması ve gözden geçirilmesi gerektiği kanaatindeyim.

Her ne kadar bütçesi azalmışsa da ben her zaman, Ulaştırma Bakanlığının faydalı işler yaptığına inanmışımdır. Yatırımcı bir bakanlıktır her şeyden önce. Bütçesi hayırlı olsun hem çalışanlara, personele hem de ülkemize.

Saygılar sunuyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Uğur Bey, bir şey mi istediniz siz?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Siz bilirsiniz. Sizin takdirinizde.

BAŞKAN – Size son sözü vereyim çünkü son söz milletvekilinin, siz kullanın bugün, öyle yapalım.

Değerli arkadaşlar, bütçe ve kesin hesaplar üzerindeki konuşmalar tamamlanmıştır.

Şimdi, soru-cevap işlemine geçeceğim.

Komisyon üyesi milletvekillerimiz için on dakika, diğer milletvekillerimiz için beş dakika olmak üzere toplam on beş dakika soru işlemi yapacağım. Ondan sonra da görüş, eleştiri ve sorulara cevap vermek üzere Sayın Bakana söz vereceğim.

Söz talebi olan milletvekillerimizin, lütfen, sisteme giriş yapmalarını rica ediyorum, istem sırasına göre söz taleplerini karşılayacağım.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkanım, soru usulüyle ilgili bir şey sorabilir miyim?

BAŞKAN – Sorun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bilgi Teknolojileri Kurumu Yasası’nda “Bağımsız bir kurumdur.” deniyor. Ben kendisine bir soru sormak istiyorum yani bu soruma Sayın Bakan mı cevap verecek yoksa Kurum Başkanı mı cevap verecek?

BAŞKAN – Ona ben cevap vereceğim, kimin cevap vermesi gerektiğine ben cevap vereceğim müsaade ederseniz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ona göre soracağım ama sorumu, siz...

BAŞKAN – İlişkili kurum olduğu için Sayın Bakan cevap verecek. Sayın Bakan arzu ediyorsa Sayın Başkanın cevap vermesini isteyebilir; bu, Sayın Bakanın inhisarında.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ama “Kurum bağımsızdır.” deniyor Sayın Başkan.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum.

İlk soru, Sayın Paylan, buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, BTK’nin kanunu “Kurum, görevlerini yerine getirirken bağımsızdır.” diyor; hâlâ bu kanun caridir. “Hiçbir organ, makam, merci, kişi kuruma emir ve talimat veremez.” diyor. Şimdi, böyle bir durumda, böyle bir fotoğrafta, Kurum Başkanımız yanında oturmuş Sayın Bakanın, diyorsunuz ki: “Sayın Bakan cevap verecek.” Nasıl bağımsız olacak Bilgi Teknolojileri Kurumu?

BAŞKAN – Siz sorunuzu bir sorun ya.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Soruyorum sorumu: Nasıl Türkiye Freedom House’un “Özgür Olmayan Ülkeler” sınıfından çıkacak? Nasıl Kuzey Kore, Çin, Suudi Arabistan liginden çıkacak? Nasıl bu ülkede yaratıcı beyinler çıkacak? İşte fotoğraf burada, fotoğraf burada; Bilgi Teknolojileri Kurumu Başkanı konuşmıyor. Bağımsız bir kurumun başkanı konuşmıyor, bağımlı olarak, bir siyasi partinin bakanı burada konuşuyor.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ne alakası var? Lütfen yani... Nasıl böyle konuşabilirsiniz?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ne alakası var?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu olduğu sürece bu ülke özgür olamaz arkadaşlar. Bu ülke Freedom House’un “Özgür Olmayan Ülkeler” sınıfından çıkamaz, Kuzey Kore, Suudi Arabistan, Çin liginden çıkamaz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Paylan, İç Tüzük’te ne yazıyor?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – “Konuşmıyor.” derken ayıp ediyorsunuz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ya değerli arkadaşlar, koskoca bağımsız bir kurumun başkanı konuşmıyor...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Arkadaşlar, soru süreleri bir dakikayla sınırlıdır.

Mikrofonunuz kapandı, tekrar açayım da sorunuzu alalım, alamadık çünkü.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sorum BTK Başkanına, kim cevap verirse... Ben koyuyorum, bakalım kim cevap verebilecek, bakalım konuşabilecek mi Sayın Başkanımız?

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Soruyorum sorumu: Türkiye’nin Freedom House’un “Özgür Olmayan Ülkeler” sınıfında olmasında BTK’nin şu hâlde olmasının bir katkısı var mıdır Sayın Başkanım?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, konuşmam sırasında bazı sorular sormuştum sektörel dağılımla ilgili, hem bütçeye dâhil olan hem de yap-işlet-devlet yatırımlarıyla ilgili.

Bir de sadece, bölgem olan Ankara'nın yatırımlarıyla ilgili bir tablo rica ediyorum, arkadaşlar hazırlarsa 2019 için, memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Kalaycı...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, konuşmamda da sordum. Konya Metro Projesi ne durumdadır? 2019 yılı için yatırım ödeneği konulacak mıdır?

Yine, Konya Çevre Yolu Projesi ne durumdadır? O geriye kalan kısmı için 2019 yılında yatırım ödeneği verilecek midir?

Bir de Konya Ilgın ilçemizde D300 Kara Yolu Ilgın Devlet Hastanesi Üst Geçidi bir türlü bitirilemediğinden Ilgınlı hemşehrilerim büyük zorluk çekmekte. Ambulanslar bile epey bir mesafe dolaşarak hastaneye gidebiliyor. Ilgın Devlet Hastanesi Üst Geçidi ne zaman bitirilecek ve hizmete açılacak?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Emecan...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, benim sorularım ağırlıklı olarak taşıma sektörüyle ilgili olacak. Örneğin, kosterlerin yenilenmesiyle ilgili, Binali Yıldırım Bey'in döneminde başlatılan bir proje vardı “Eski gemileri hurda bedelleriyle alıp, yenilerine teşvik verip Kredi Garanti Fonu'ndan da destekleyerek yenileyeceğiz.” şeklinde. Bu proje ne durumda yani şu anda başlatıldı mı, ne durumda?

Bir de limanlardaki tarifelerin hâlâ neden TL değil de dolar üzerinden yapıldığını sormak istiyorum.

Yine, tırcıların, tırlarını park edebilecekleri alanların yollarda olmaması, kendilerine yerel yönetimler veya devlet tarafından yer gösterilmemesi gibi sıkıntıları var. Yer olmadığı için tabii, çok gelişigüzel park ediyorlar. Güvenlik açısından da bu çok ciddi sıkıntılara neden oluyor. Bu konuda bir çözümünüzün var mı?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Başka sorularım da vardı Başkanım.

BAŞKAN – Süre tamamlandı.

Sayın Arı, buyurun.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakanımıza sormak istediğim üç sorum var.

Birincisi: Atatürk Havalimanı alanı yerine ne düşünülmekte, mevcut boşaltıldığı takdirde?

Türk Hava Yollarının kâr ve zarar durumuyla ilgili genel bir bilgi rica edeceğim.

Bir de kamulaştırma yapılacak olan yol güzergahları için doğru tespit yapılmasında, daha ucuza mal olabilecek yerlerin tespitinin yapılmasında çok büyük faydası var.

Bir de tarım alanlarının, bağılık, bahçelik alanların, meyve bahçelerinin dikkate alınması hususunu özellikle hatırlatmak istiyorum. Örneğin Antalya bölgesinde yapılan birçok kamulaştırmada meyve bahçelerinin kamulaştırma kapsamına alındığını görmekteyiz. Biraz önce bir milletvekilimizin de dile getirdiği, vatandaşımızın kamulaştırılan yerlerle ilgili ciddi mağduriyeti Kamulaştırma Kanunu 11 madde (f)'den kaynaklanmaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

CAVİT ARI (Antalya) – Bu konuda bir düzenleme yapılması hâlinde, tüm Türkiye'deki özellikle tarım alanları kamulaştırılan kişilerin mağduriyetlerinin ciddi şekilde önüne geçilecektir. Kamulaştırma Kanunu, 11 (f)...

BAŞKAN – Sayın Sındır...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin yapım süreci ne aşamadır, ne zaman bitirilecektir?

Bu projeye eklenen Halkapınar-Otogar arasındaki 4,5 kilometrelik hafif raylı sistemle ilgili proje ne aşamadır? Bu konudaki onayınız ne durumdadır? Bakanlığınızın sorumluluk alanında, yetki ve sorumluluğu altında olan projeler arasında halktan alınan değil sadece, alınacak olan parayla yapılan KÖİ projeleri yıllar itibarıyla ne kadardır miktar olarak? Bunu yazılı olarak da vererseniz memnun olurum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Bilişim sektörüyle ilgili bir sorum daha var.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Soru sormamız niye bu kadar engelleniyor?

BAŞKAN – Vakit kalırsa döneceğim.

Sayın Katırcıoğlu...

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakan, benim sorum şöyle olacak: Türkiye'de aşağı yukarı 5 tane medya kuruluşu var, medya grubu var. Benim mesleğim olması itibarıyla yaptığım incelemeden anladığım, bu grupların hemen hemen hepsi sizden ihale alıyorlar. Yani bu medya ile devlet ihaleleri arasındaki sizin Bakanlığınız aracılığıyla kurulmuş olan ilişkiler sizi rahatsız etmiyor mu? Çünkü bu, çıkar çatışması anlamına gelen bir ilişkidir ve dünyanın başka ülkelerinde de izin verilmez zaten. Onun için bunun üzerine düşüncelerinizi söylerseniz sevinirim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Çelebi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, bizim özellikle Ankara'dan Erzurum Horasan'a kadar gelen bir demir yolumuz var. Demir yolu Osmanlı'nın son dönemlerinde Ağrı'ya kadar geliyordu. Acaba bunu Horasan'dan İran sınırına kadar uzatma imkânımız olabilir mi? Bu, özellikle 2019-2023 yılları arasındaki herhangi bir programda mevcut mu?

Bir de zatiaileriniz Ağrı'ya gelirken de sizlere arz etmiştik. Özellikle Ağrı Merkez Sarıca köyü Reşo mezrası ile Tutak ilçesinin Kılıçgediği köylerinde gerçekten telefonlar çekmiyor. Bu konuda 2019 yılı yatırım programında herhangi bir yatırımınız var mı?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Yılmaz...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Teşekkür ediyorum.

Benim de 3 sorum var.

Sayın Bakanım, üçüncü havaalanıyla ilgili sözleşmede yolcu garantisinin başlama tarihi, işletmenin hizmete açıldığı tarih olarak belirtilmektedir. Havaalanının 29 Ekimde daha bitmeden alalecele açılmasının nedeni bu garantiyi mümkün olduğu kadar erken başlatmak mıdır?

İkinci sorum şu: Daha önce de söylemiştim; kamu-özel iş birliği olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2019 yılı bütçesinde ödemesi gereken miktar var mıdır ve bütçenin neresine yazılmıştır?

Üçüncü sorum: Bir milletvekili, Uşak Havaalanına AnadoluJet'in önümüzdeki günlerde sefer başlatacağını söyledi. Daha önce, 2015 seçimlerinde, tam seçimin ortasında iki haftalığına yine sefer başlatıldılar, 2 defa, 3 defa kalkış yapıldı, seçim biter bitmez bu servis de ortadan kaldırıldı. Acaba bu da mart ayında yapılacak seçimlerle ilgili bir ön hazırlık mı? Eğer böyle bir şey olacaksa bu devam ettirilecek mi, kesintisiz sürdürülecek mi?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Sındır, son sorunuzu alayım.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Evet, son sorum şuydu: Evrensel Hizmet Fonu'ndan sivil toplum örgütlerinin, özellikle de kamu yararına çalışan STK'lerin yararlanması konusunda destek verilecek midir?

İzmir Körfezi'nde Konak, Karşıyaka ve Bostanlı iskelelerinin revizyon çalışmalarının sürdürülebilmesi amacıyla gerek duyulan ve Bakanlığınızca onaylanması beklenen kıyı plan değişikliğinin henüz onaylanmamasının nedeni nedir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Emecan...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Başkanım, birkaç sorum var yani son bir soru şeklinde.

Üçüncü çevre yolu maliyetlerinin çok yüksek olmasından dolayı hem tır taşımacıları hem de şehirler arası otobüs taşımacıları çok büyük sıkıntılar yaşamaktadırlar. Bunların çözümüyle ilgili bir düşünceniz var mı, bir çözüme sahip misiniz? Özellikle gemiyle Pendik Limanı'na gelen tır, yük boşaltmaya Çatalca'ya gitmek zorunda kalıyor, tabii bu da çok ciddi bir sorun.

Bir de Bulgaristan'la olan ikili anlaşmalar revize edilmediği için bu, ciddi sorunlar yaratıyor. Tırların Bulgaristan üzerinden değil de RO-RO üzerinden ürünlerini, yüklerini götürmeleri isteniyor. Burada da şöyle bir sorun karşımıza çıkıyor: RO-RO taşımacılık fiyatlarını ise Danimarkalı DFDS diye bir firma belirlediğinden ve bu fiyatların da çok yüksek olduğundan ciddi anlamda bir mağduriyet yaşıyor taşımacılar. Bu anlaşmalar revize edilecek mi? Muhtemelen bu fiyatların yüksek olması ürünlerin de fiyatlarına yansıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Son bir sorum var Başkanım, bunu da bir sorayım.

BAŞKAN – Tabii, onu da bir sorun.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Yine, kamyonların üçüncü köprüden geçmek zorunda kalmalarının özellikle sebze, meyvede kilo başına 15-20 kuruş daha fazla maliyet oluşturduğunu da artık biliyoruz. Hal taşımacıları bundan da çok ciddi muzdaripler. Bununla ilgili bir çözüm üretecek misiniz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Erim...

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Sayın Bakanım, Selçuk-Ortaklar arası demir yoluyla ilgili, demir yolu tüneli, Çamlık Tüneli'yle ilgili çalışma ne durumda? Bu acil olduğu için arz ediyorum yani bu, hayati bir önem taşıyor bizim Aydın-Denizli bölgesi, Aydın-İzmir bölgesi için. Gerek yük taşımacılığında gerekse İzmir'e ve havaalanına olan ulaşım da yarım saate indirecek Aydın-Denizli, Aydın-İzmir'i. Biraz külfetli ama 8,5 kilometre olduğunu biliyorum. Bununla ilgili programınız nedir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Kuvvet Bey, Sayın Erim deyince bakmıyorsunuz ama ben de Kuvvet Bey diyemiyorum. Hakkınızı helal edin, bundan sonra Sayın Erim diyeceğim size.

Sayın Güneş...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Teşekkür ederim.

Öncelikle şunu ifade edeyim: Tabii, Uşak Havaalanı'nın zaman zaman yolcunun az olmasından dolayı ulaşım kapandığı dönemler oluyor. Bunun seçimle uzaktan yakından bir alakası yok. Ama 2015'ten beri...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – 2015 Haziran seçimlerinde iki haftalık sefer koydular.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Hayır, hayır...

BAŞKAN – Soruyu alalım lütfen, soruyu alalım Sayın Güneş.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – 2015'ten beri dönem dönem daha sonra da çalıştı, uzun süre çalıştı.

BAŞKAN – Uşak meselesini benim odada konuşuruz.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Kapatıyoruz.

Ben şunu şey yapıyorum: Sayın Bakanım, İzmir'den Ankara'ya çalışan mavi trenler daha önce Uşak üzerinden geçiyordu. Onları Balıkesir üzerine almışsınız ve Uşaklıların da bu yönde büyük bir talebi var. Yani hiç olmazsa bir kısmını Balıkesir'den, bir kısmını da, mutlaka her gün bir tanesinin de Uşak'tan geçmesini talep ediyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Aksu...

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, konuşmamda İstanbul'la ilgili sorduğum soruların cevabını bekliyorum öncelikle.

Ayrıca bu baz istasyonlarının insan sağlığına zararı çokça tartışılmakta. Apartman çatılarında, elektrik, telefon direklerinde farklı tip ve çapta bunlardan sıkça görülmektedir. Bu konudaki standartlar ve yapılan denetimler konusunda bizi ve kamuoyunu bilgilendirir misiniz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Şimdi sırasıyla soru taleplerini karşılayacağım ama biraz sıralar şaşabilir, kusura bakmayın.

Sayın Özdemir...

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım AŞ'ye bildiğimiz kadarıyla 25,6 milyon araç geçişi garantisi verilmişti ama bu 10 milyonun altında kaldı. Nihayetinde araç geçişi garantisiyle ilgili devlet kasasından ne kadar ödeme yapılacak?

IMF Türkiye raporunda, özellikle Türkiye'deki köy projelerinde minimum gelir garantisi, kur şoku ve ekonomik yavaşlamayla birlikte bütçede faiz dışı harcamalar da tabii ki artışa sebep olacaktır. Sizin Bakanlığınızın çalışmalarında, projelerde nasıl bir harcama kalemi ortaya çıktı?

Wikipedia'yla ilgili bir girişimde bulunacak mısınız?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Arkadaşlar, normalde soru işleminin süresi doldu ancak daha geride 10'a yakın milletvekilimiz var. O yüzden bitirmiyorum ama lütfen zamanı aşmayalım.

Sayın Yalım, buyurun.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Uşak'la ilgili bugün bayağı iyi gidiyoruz. Uşak çevre yolunun sekiz yıl önce ihalesi yapılmıştı ancak geçen süre zarfında üç yılda bitirilmesi taahhüt edilen yolun -sözleşmesi bu şekildeydi- beş yılda maalesef yüzde 50'si yapıldı. Acaba ne zaman tamamlanacak?

Diğer bir taraftan, Uşak Havalimanı'nın aktif bir hâlde çalışması için, yeterli yolcuyu bulabilmesi için bir gün Atatürk yani Avrupa Yakası, bir gün Anadolu Yakası olması lazım. Bu işveren arkadaşlarımızın böyle bir talebi var.

Diğer bir taraftan, profesyonel şoför arkadaşların kullandığı SRC, psikoteknik, dijital sürücü kartı, ADR belgelerinin Türkiye'deki fiyatları maalesef Avrupa fiyatlarından daha yüksek. Bununla ilgili gerekli bir düzenlemenin yapılmasını şoför arkadaşlarımız özellikle sizden talep etmektedir.

Son sorum...

BAŞKAN – Sayın Köksal...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Son sorum...

BAŞKAN – Sayın Köksal, buyurun.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Bir dakika süremiz vardı.

BAŞKAN – Bitti efendim bir dakika, birer dakika doldu.

Sayın Köksal, buyurun.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Ama bir haksızlık değil mi?

BAŞKAN – Sayın Köksal, buyurun, başlayın.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Seçim bölgem Afyonkarahisar ili Bayat ilçesi ile Eskişehir ili Han ilçesi arasında yaklaşık 9 kilometrelik bir yol var. Bunun 1,8 kilometrelik kısmını biz her türlü girişimlerimize rağmen AKP'li Bayat Belediyesi tarafına yaptıramadık. 7 kilometrelik kısmı Cumhuriyet Halk Partili Eskişehir Belediyesi kendi imkânlarıyla yaptırdı. Sayın Bakan burada otoyol yapmaktan övünüyor, bunlardan bahsediyor ama onda 8'lik bir yolu dahi yaptıramadık.

Afyon-Ankara yolu arasındaki tabelalarda gerek Gömü gerekse Çifteler kavşağındaki tabelalarda Emirdağ, Çay, Konya yazdığı hâlde Afyonkarahisar'ın 2'nci en büyük ilçesi olan ve nüfus bakımından Türkiye'de ilçeler arasında ilk 400 içerisinde yer alan Bolvadin ilçesinin adı geçmiyor. Tabelalarda neden böyle bir şey yapıldı? Bolvadinli hemşehrilerimiz izahatını bekliyor ve bu yanıltan dönülmesini istiyorlar.

BAŞKAN – Sayın Çakırözer...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Sayın Bakan, ölüm yoluna dönen Seyitgazi-Afyon yolunda son beş yılda 455 kaza olmasına rağmen yatırım planına alınmaması büyük utançtır. Bu konuda girişiminizi bekliyoruz.

Hızlı treni sık kullanan bir milletvekili olarak iki gözlemimi aktarmak istiyorum. Birincisi: Eskişehir-Ankara arasında 15 lira bilet alan yaşlılar ile 25 liraya bilet alan gençlerden büyük valizlerden valiz başına 10 lira alınıyor. Çoğu ödeyemiyor, gözleri yaşlı bir şekilde oradan geçmek zorunda kalıyor. Bu uygulamaya son verilmelidir. Kabin memurlarının da ücretlerinde zaman içinde azalma olmuştur.

Eskişehir Havaalanı'nın da maalesef hâlâ sefere açılmamış olması hepimiz için büyük üzüntü vericidir.

Eskişehir'in gururu olan TÜLOMSAŞ'ın da yüksek hızlı tren setlerinin üretiminde bir merkez olarak kullanılması, Almanya'da yaptırmak yerine, Almanya'dan hazır alım yerine TÜLOMSAŞ'tan faydalanılmasında büyük fayda vardır.

Hasanbey-Gemlik bağlantısı da hâlâ yatırım...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Şimşek...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Ashab-ı Kehf, Mersin Tarsus'tadır. Otobandan Ashab-ı Kehf'e çıkış bırakılmıştır, yalnız yıllardır kapalıdır. Şu anda görevli de koymanıza gerek yok. Sadece bir tane gişe koyarak... Otobandan Ashab-ı Kehf'e Türkiye'nin her yerinden insanlar gelmektedir. Oraya bir çıkış istiyoruz.

Organize sanayiyle ilgili yapılan otoban bağlantısında sorunlar yaşanmaktadır. Bunun bir an önce çözülmesini...

Yine, Mersin Şehir Hastanesine otobandan bir çıkış. Otobanın hemen dibinde kilometre kriterine takılıyor, yönetmeliğe takılıyor ama bunda bir esneklik göstererek, buna bir çözüm istiyoruz.

Bir de, ayrıca, Tarsus-Mersin arası otobanın ücretsiz olmasını talep ediyoruz. Adana'da bu sağlanmıştır. Hem bu şehir içi trafiği rahatlatacaktır hem de Mersin'in girişinde iki yıldır devam eden bir köprülülük kavşak inşaatı henüz bitirilememiştir. Bundan dolayı da gerçekten kent halkı şehre nereden gireceğini şaşırılmaktadır. İnşaatın bir an önce hızlandırılarak artık tamamlanmasını bekliyoruz.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Yüceer...

CANDAN YÜCEER (Tekirdağ) – Kamu İhale Kanunu kapsamında gerçekleştirilen birim fiyat teklifli ihalelerde isteklilerin bazı iş kalemlerine aşırı yüksek fiyat teklifi verdikleri, işin önemli bir bölümünü oluşturan iş kalemlerine ise aşırı düşük teklif vermek suretiyle toplam fiyat teklifini en düşük seviyeye çekerek ihale aldıkları, imalat aşamasında ise ağırlıklı olarak aşırı yüksek teklif verilen işlerin yapılarak düşük fiyat teklif edilen ancak projenin daha büyük bölümünü oluşturan kısımların

yapılmadan sözleşme bedelinin tamamlandığı görülmektedir. Bununla ilgili olarak, Sayıştayın 2017 raporunda 231 milyon TL'lik imalata 658 milyon TL'lik ödeme yapıldığı yani 426 milyon 658 bin lira fazla ödendiği tespiti yapılmıştır.

Sayıştay raporunun 42 ve 56'ncı sayfaları arasından “bulgu 4” olarak sunulan bu usulsüz ödeme hangi şirkete yapılmıştır? Bu konuda herhangi bir soruşturma, inceleme başlatılmış mıdır? Bunu sormak isterim.

Bir diğer sorum da, bakanlığınız tarafından ihale edilen kara yolu, otoyol...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Girgin, buyurun lütfen.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Sayın Başkan, seçim bölgesi Muğla'nın 2019 ve önümüzdeki süreçle ilgili yatırım planını kendime verilmesini talep ediyorum.

Konuşmaktan yarım kalan birkaç sorumu tamamlamak istiyorum.

Fethiye'den Marmaris'e kadar olan sahil şeridi geçtiğimiz yıllarda su sporları merkezi ilan edilmiş olup anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı hâline gelmiştir. Bu nedenle, bölgemizde su sporları konusunda gerek amatör sporcular yetiştirmek gerekse bu meslek kolunda istihdam edilecek personel yetiştirmek amacıyla eğitim merkezlerinin kurulmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda, su sporları eğitim merkezi kurulması yönünde bir çalışmanız olacak mı?

Mavi yolculuğun güzergâhı olan güney Ege ve batı Akdeniz ada ve koylarındaki yapılaşmanın önlenmesi konusundaki çalışmalarınız nelerdir?

Son sorum: Bildiğiniz üzere, Muğla ilinin bakir ve doğal koy ve körfezleri mavi tur faaliyetlerinin vazgeçilmezidir. Burada konaklayan teknelerin koylarda bulunan ağaç ve bitki örtüsüne hatlatların bağlanması sebebiyle bu alanlarda Bakanlık tarafından denetimli ve kontrollü bağlama ekipmanları ve tonozlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu konuda çalışmanız var mıdır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Erbaş, buyurun.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Sayın Bakanım, yıllık 30 bin kapasiteyle uluslararası havalimanında en yolcusuz dünya rekorunu kıran Zafer Havalimanı'nın kapasitesini artırmak için yolcu sayısını artırmayı düşünüyor musunuz?

İkinci sorum: Eurocontrol'e üye bütün ülkelerde para birimi olarak euro kullanılırken 2015 yılından bu yana biz TL bazında niye para almaktayız çok merak ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Ceylan...

ÖZGÜR CEYLAN (Çanakkale) – Sayın Bakan, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından işlet-devret modeli çerçevesinde yapılan ihalelere ilişkin Sayıştay raporlarında ciddi bulgular ortaya konulmuştur. 6 adet yapım işinde -bunlardan birisi de Çanakkale Köprüsü'dür- sözleşme hükümlerine aykırı bir şekilde uygulama sözleşmesinin imzalanmasıyla fiili olarak iş yeri teslimi yapılmış ve işe başlanmıştır. Diğer bir ifadeyle, sözleşme koşullarına göre yapım süresi başlamayan işlerin fiili olarak başlamasına yol verilmiştir. İdare, mevzuata aykırı iş yapmıştır. Uygulama sözleşmesinin yürürlüğe girmesi için gereken sürenin yüz seksen gün olması göz önüne alındığında görevli şirketlere zımni olarak bu süre kadar ek yapım süresi ve yüz seksen gün fazla işletme hakkı verilmektedir. Geçiş garantisi

verilen bu projelerde açıkça bir kamu zararının doğmasına yol açılmamıştır? Sayıştay raporundan çıkan sonuç Çanakkale Köprüsü için günlük 850 bin avro garanti verildiği midir? Bu durumda yüz seksen günlük kamu zararı 153 milyon avro olarak mı gerçekleşecektir?

BAŞKAN – Sayın Kaya...

AHMET KAYA (Trabzon) – Sayın Bakanım, partinizin seçim vaatleri arasında bulunmasına rağmen yaklaşık yirmi yıllık bir hikâyesi olan ve Trabzon’umuzun ulaşım sorunlarının uzun vadeli çözümünü yanında elli, yüz yıllık geleceğinin yeniden planlanması olanağını da yaratacak olan Trabzon Güney Çevre Yolu’nun ne zaman tozlu raflardan indirerek gerçekleştirilmesi için harekete geçeceksiniz?

Trabzon Limanı’nı ve Doğu Karadeniz Ulusal Demir Yolu ağına bağlayacak olan Trabzon-Erzincan Demir Yolu Projesi bir oyalamaya dönüşmüştür. Çok önemsedığımız bu projeyi ne zaman yaşama geçirmeyi düşünüyorsunuz?

Trabzon’da uzun yıllardır yapımı devam eden Trabzon-Maçka ve Akçaabat-Düzköy bölünmüş yol çalışmaları ne zaman bitirilecektir?

Sizin köyünüz olan Kavala’yı da ilgilendiren Yalınca-Çağlayan yolu inşaatı iki yıldır durmuştur. Yarım kalan bu yolu ne zaman tamamlamayı düşünüyorsunuz?

Teşekkür eder, başarılar dilerim.

BAŞKAN – Sayın Yavuzılmaz...

DENİZ YAVUZILMAZ (Zonguldak) – Sayın Bakanım, Zonguldak 2019 yılı yatırım planınız ve bütçe karşılıklarını ayrı ayrı yazılı olarak talep ediyorum.

Mithatpaşa-1- 2 tünellerinin inşaatı tekrar hangi tarihte başlayacaktır?

Alaplı ilçe girişinin ambulans ve itfaiyenin acil ihtiyacı nedeniyle deplase edilmesini talep ediyoruz.

Zonguldak’ta yol inşaatından çıkan hafriyatları dökmek için Karayolları Bölge Müdürlüğünün yeterli alanı var mı? Beş yıllık planlaması nedir?

Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluk sahasında bulunan İnağzı-Kilimli-Çatalağzı kara yollarında Enerjisa’nın yaptığı kazı nedeniyle delik deşik olan yolun yarısının dışında kalan diğer yarısıyla ilgili olarak 1 milyon 250 bin TL’lik masrafi üstlenerek devlet olarak yolu asfaltlama, asfalt serimi yapmayı düşünüyor musunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Tutdere...

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Haftanın her günü gerçekleştirilen Ankara-Adıyaman uçak seferleri son günlerde haftanın beş gününe düşürülmüştür. Artan yolcu sayısına rağmen seferlerin beş güne düşürülmüş olması uygulamasından vazgeçmeyi düşünüyor musunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Özdemir...

İSMAİL ÖZDEMİR (Kayseri) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Ankara-Niğde arasında yapılacak olan toplam uzunluğu bağlantı yollarıyla birlikte 330 kilometreyi bulacağı ifade edilen Ankara-Niğde Otoyolu Projesi’nin yapımına Ağustos 2017 tarihinde başlanmıştır. Acaba aynı projeye Kayseri’nin de dâhil edilmesi düşünülüyor mudur?

Yine bir başka sorum, Antalya'yı Konya ve Kapadokya bölgesiyle Kayseri'ye bağlayacak Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Hızlı Tren Projesi'nin de 2020 yılında tamamlanması planlandığı ifade edilmektedir. Acaba bu projede gelinen aşama nedir?

Bir diğer sorum da, Kayseri-Felahiye yolunun –ki bu yol aynı şekilde Kayseri'yi Yozgat'a bağlayan bir yoldur, çok manada da burada trafik kazaları meydana geliyor- yenilenmesi gündemde olmakla beraber acaba şimdiye kadar hangi çalışmalar yapıldı? Yürütülen faaliyetlerimiz nelerdir?

Son sorum da, Sayın Başkanım, Kayseri ili İncesu ilçesi Subaşı Mahallesinin kendi mahallesine ulaşabilmesi açısından bir kavşak talebi var.

Bunu da iletmiş olayım, arz etmiş olayım.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Kaçmaz...

HÜSEYİN KAÇMAZ (Şırnak) – Sayın Bakanım, Şırnak ile Cizre arasında yirmi bir yıldır yapımı devam eden 46 kilometrelik yol ne zaman açılacak? Bir de Cizre ile Silopi ilçeleri arasındaki İpekyolu, milyarlarca dolar ihracatın yapıldığı bir yol, yaklaşık on yıldır yapım aşamasında. Ne zaman bitecek bu yol?

BAŞKAN – Sayın Yalım...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, biraz önce yarım kaldı. Gerçekten ciddi bir sıkıntı var. Biliyorsunuz yeni otomobil piyasasında 2017'ye göre şu anda, ilk on aylık satış oranlarında yüzde 68'lik bir düşüş var. Bu yeni otomobil pazarı çalışanlarının ve de özellikle firma sahiplerinin ayakta kalabilmesi adına nasıl bir çare düşünüyorsunuz? Yüzde 68'lik daralma çok büyük bir rakam.

Son sözüm şu: Servis hizmetlerinde bulunan minibüs ve otobüs firmaları plakalarının sınırlandırılması yani plaka tahdidi isteniyor. Bunu da özellikle İstanbul'daki köprü üzerindeki eylemlerden hatırlarsınız. Bu konuyu da hatırlatmak istedim. Böyle bir çalışmanız var mı?

Teşekkür ederim.

Sağ olun Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Köksal, siz sormuştunuz...

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Ama kalan sorularım var.

BAŞKAN – Aşağı yukarı yirmi beş dakika oldu soru işlemi başlayalı. Size ve son, Sayın Paylan'a söz vereceğim.

Buyurun.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Seçim bölgem Afyonkarahisar ilinde bulunan Çay ilçemiz ve Bolvadin ilçelerimiz arasındaki bölünmüş yol çalışmaları durdurulmuştur, bunun gerekçesi nedir? Ayrıca yine Afyonkarahisar ilimiz ve Şuhut ilçesi arasındaki yol yapım çalışmaları ne zaman bitecektir? Ve bu Afyon-Ankara arasındaki güzergâhta Afyon'un 2'nci büyük ilçesi Bolvadin niçin tabelalarda yer almamıştır? Yani, bu kadar büyük bir ilçe neden es geçilmiştir, Bolvadinli hemşehrilerimiz bunun izahatını bekliyorlar ve bir an önce tabelalarda hak ettikleri yeri almak istiyorlar.

BAŞKAN – Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Türk Telekom özelleştirmesini biliyorsunuz Oger Grup aldı ve Türkiye'ye çok sınırlı bir para getirdi 1,5 milyar dolar gibi ve 7 milyar dolar götürdü toplamda baktığınızda. Bu şekilde bu hesaba baktığımızda Türk Telekomun nitelikli bir şekilde dolandırıldığını düşünüyor musunuz? Çünkü biliyorsunuz bu Türk Telekomun özelleştirilmesinde pek çok taahhüdü vardı kurumun ama buna rağmen kâr dağıtımlarıyla paraları aldı ve götürdü. Bununla ilgili bir soruşturma açtınız mı? Düşüncenizi merak ediyorum; Türkiye dolandırılmış mıdır Türk Telekomda?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Soru işlemi tamamlanmıştır.

Şimdi görüş, eleştiri ve soruları cevap vermek üzere Sayın Bakana söz vereceğim ama Sayın Bakan, altı buçuk saattir oradasınız, bir on dakika ara ister misiniz cevaplara başlamadan önce?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – İyi olur Sayın Başkan.

BAŞKAN – Birleşime 20.45'e kadar on üç dakika, yirmi saniye ara veriyorum.

Kapanma Saati:20.32



ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 20.45

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)

BAŞKAN – Arkadaşlar, 9’uncu Birleşimin Üçüncü Oturumu açıyorum.

Görüşmelere kaldığımız yerden devam ediyoruz.

Tutumuma ve yönetimime ilişkin usul hakkında bir söz talebi vardır. Sayın Kuşoğlu’na söz vereceğim, ondan sonra da devam edeceğiz.

Lütfen bürokrat arkadaşlarımız da bu arada yerlerini alsınlar.

Bülent Bey, buyurun lütfen.

II.- AÇIKLAMALAR(Devam)

4.- Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu’nun, 21 genel müdürlüğün bağlı olduğu bir bakanlığın bütçe görüşmelerinde süre kısıtlamasının olmaması ve hoş ortamın devam ettirilmesi gerektiğine ilişkin açıklaması

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; bugün haftanın ilk günü olmasına rağmen güzel bir görüşme yaptığımızı düşünüyorum, hem Sayın Bakanın sunumu hem de katılım çok iyiydi. Mümkün olduğunca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıyla ilgili hem bütçesi hem de 2017 kesin hesabıyla ilgili vaktin el verdiği ölçüde ayrıntılı görüşmeler yapmaya çalıştık ama Sayın Başkanım, sizin tutumunuzla ilgili –dediğiniz gibi- arkadaşlarımız şikâyetçi.

BAŞKAN – Haklılar.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bugün hem çok sinirlisiniz hem de müsamaha göstermediniz. 21 genel müdürlüğün bağlı olduğu bir Bakanlık bu Bakanlık, yatırımcı bir Bakanlık. Tabii ki herkes, tüm milletvekillerimiz hem bölgeleriyle ilgili hem de Türkiye geneliyle ilgili daha detaylı bir bilgi almak istiyor, arzuluyor; o nedenle katılım da yüksekti. Bunu bir an önce bitirmeye çalışmak değil de bu hoş ortamı devam ettirmek sizin görevinizdi.

Yine de söz verdiğiniz için teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI(Devam)

3.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç’in, Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu’nun yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN - Arkadaşlar, fiilî olarak, aralar falan hariç, mikrofon açık olarak milletvekillerimizin söz aldığı süre tam üç yüz doksan altı dakikadır ve 21 Komisyon üyesi arkadaşımız var, 28 talep oldu, 4 arkadaşımız sonrasında gelmediği için de 24 arkadaşımız ve diğer milletvekillerimiz olmak üzere 45 milletvekili arkadaşımız toplamda söz aldılar. Sayın Bakan, geneli görüşülürken bile bu kadar reyting yoktu yani Bakanlığınızın reytingi de çok yüksek, onu da ifade etmem lazım. Görüşmeler hayırlı olsun.

Zaman zaman olabiliyor ama tabii ki burada aslolan, siz de takdir edersiniz ki Sayın Kuşoğlu, arkadaşlarımız, milletvekillerimiz birbirlerinin düşüncelerini ortaya koyarken bunlara sabır göstermek, hoşgörülü olmak. Sizler zaten bu hoşgörüyü gösterdiğinizde emin olacaksınız ki ben sizlerden çok daha fazla hoşgörülü olarak bu süreci yöneteceğim yani bundan yana hiç kimsenin şüphesi olmasın diyorum.

Buyurun Sayın Emecan.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Çok kısa Sayın Başkanım...

BAŞKAN – Tabii, Sayın Emecan.

II.- AÇIKLAMALAR(Devam)

5.- İstanbul Milletvekili Emine Gülizar Emecan'ın, bakanlıkların soruların cevaplarını kısa sürede iletmelerine ilişkin açıklaması

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Şimdi, usul olarak sayın bakanlar sorulara cevap verirken, tabii, zaman soruların cevaplanmasına pek yetmiyor, genel olarak tekrar bir bakanlığın çalışmalarıyla ilgili yorum olduğu için. Şimdi, geçtiğimiz hafta da birçok bakanlığın görüşmesini yaptık. Bu bakanlıklardan sorduğumuz ve cevaplanmayan soruların cevapları ne zaman bize ulaştırılacak? Ve ben söz almışken Sayın Bakanımızdan da yani bir an önce bu soruların burada mümkün olduğunca cevaplanmasını...

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI(Devam)

4.- Komisyon Başkanı Süreyya Sadi Bilgiç'in, İstanbul Milletvekili Emine Gülizar Emecan'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN – Sayın Emecan, geçen hafta içerisinde görüşmüş olduğumuz bakanlıklara Komisyon Başkanlığı olarak yazmış olduğumuz yazıda 12 Kasıma kadar cevapların Komisyon Başkanlığımıza iletilmesini istedim, 2018 tabii ki 2019 değil. Gene bu haftayla ilgili olarak da bir total olarak bakarız, arkadaşlarla planlarınız, 19 Kasıma kadar gelmesini isteyeceğiz. Zaten görüşmelerimiz 22'sinde bitiyor ama Genel Kurula inmeden önce soruların tamamının cevaplarını sizlere ulaştırmaya çalışacağız, biz bu yönde gayret edeceğiz ama Komisyon Başkanlık Divanı olarak yaptırımımız bundan ibaret.

Çok teşekkür ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Peki, teşekkürler.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Görüşmeleri durdurmaktadır yaptırımınız.

BAŞKAN – Hiçbir şey bütçe görüşmelerini durduramaz Sayın Paylan.

V.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER(Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ(Devam)

1.- 2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/276) ile 2017 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/275) ve Sayıştay tezkereleri(Devam)

a)Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı(Devam)

b)Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı(Devam)

c)Karayolları Genel Müdürlüğü(Devam)

ç)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu(Devam)

d)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü(Devam)

BAŞKAN - Sayın Bakan, size tabii ki bu kadar uzun süre içerisinde hem konuşmalar arasında hem de soru içerisinde yüzlerle ifade edebileceğim soru geldi. Bunların hepsini kırk beş dakikalık süre içerisinde cevaplayabilmeniz mümkün değil. Eşleşen soruları ve genel değerlendirmeleri yaptıktan sonra kırk beş dakika süre vereceğim, kalan soruların hepsinin 19 Kasıma kadar Komisyonumuza yazılı olarak gönderilmesinin ardından -tabii ki milletvekillerimizin soru ve başlıklarıyla- biz de onu bütün milletvekillerimizle paylaşacağız. Yani sadece soru sahibine göndermiyoruz Sayın Bakanım, bütün arkadaşlarımız bazen soru ortaklaştığında soruyu sormaktan imtina edebiliyorlar, ne bileyim işte “Garo Bey sordu.” ya da “Bülent Bey sordu.” diyor. Onun için gelen cevapları bütün Komisyon üyelerimizle paylaşıyoruz. Arzu eden milletvekillerimize de tabii ki soruların cevaplarını göndereceğiz ayrıca.

Süreniz kırk beş dakikadır, buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Tabii, tüm arkadaşlarımıza, sayın milletvekillerimize, bizim Bakanlığımızla ilgili yaptıkları konuşmalar için, görüşleri için, tenkitleri için, eleştirileri için, önerileri için teşekkür ediyorum ve müsaade ederseniz sırasıyla ilk söz alan Ankara Milletvekilimiz Bülent Kuşoğlu’nun sorularına cevap vermekle başlıyorum: “Son üç yılda yapılan siber saldırı sayıları, nitelikleri nereden yapılmış ve hangi sektörler hedef alınmıştır?” Ülkemize yönelik siber saldırılar çoğunlukla elektronik haberleşme altyapısını ve kamu kurumları başta olmak üzere, enerji, bankacılık, sağlık gibi kritik sektörlerde faaliyet gösteren kuruluşları hedef almaktadır. Söz konusu saldırıların yüzde 95’inden fazlasını dağıtık servis dışı bırakma ve ortalama saldırıları oluşturmaktadır. Bu tür siber saldırılar genel olarak internetin anonim ve kimliğin gizlenebilmesi özellikleri nedeniyle kaynağının doğru olarak görünmesi zorlaşmaktadır.

2018 yılı içerisinde işletmeciler tarafından USOM’a raporlanan toplam saldırı sayısı eylül ayı sonu itibarıyla 52.171’dir. 2015 yılındaki saldırı sayısı 1.489, 2006 yılı için raporlanan saldırı sayısıysa 8.625’tir. 2017 yılı için raporlanan saldırı sayısıysa 99.600’dür. Şu ana kadar 28.478 zararlı bağlantı tespit edilerek kontrolleri yapılmış ve altyapı seviyesinde erişim engellenmiştir. Bu rakam, 2017 yılına kadar 490 olarak gerçekleşmişken, 2017 yılında önceki yılların toplamına göre duyurulan zararlı bağlantı sayısında yaklaşık 16 katlık artış olduğu görülmektedir. 2018 yılındaysa eylül ayı sonu itibarıyla tespit edilen zararlı bağlantı sayısı, 2017 yılındaki toplam sayının 2,5 katına ulaşmış bulunmaktadır. Bu sayede, ülke genelinde internet kullanıcıları ve sistemlerine yapılabilecek saldırıların önlenmesi sağlanmıştır.

Bu çerçevede, Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi tarafından 2017 yılı içerisinde 1.550’ye yakın kurum, kuruluş, işletmeye siber güvenlik bildiriminde bulunulmuştur. Söz konusu siber güvenlik bildirimleriyle, kurum ve kuruluşlardaki kritik ve acil olarak ele alınması gereken zafiyetler ve internete açık servislerinde tespit edilen açıklıklar, alınması gereken tedbirlerle birlikte ilgililerine iletilmiştir. 2018 yılı eylül sonu itibarıyla da 2.500’e yakın siber güvenlik bildirimini ilgili kurum ve kuruluşa bildirilmiştir.

Yine, Sayın Bülent Kuşoğlu’nun sorusu: “2017 yılı Bakanlık Sayıştay denetim raporlarındaki olumsuzluklara göre hukuk boyutunu ihmal ediyorsunuz.” Bu konuyla ilgili olarak Bakanlığımız, 2017 yılı Düzenlilik Denetim Raporu’nda 6 adet bulgu, Denetim Görüşünü Etkileyemeyen Tespit ve Değerlendirmeler kısmındaysa 21 adet bulgu yer almıştır, 5 adet bulguysa 2018 yılında izlemeye alınmıştır. Sayıştay denetiminde ortaya konulan bulguların üzerinde hassasiyetle durulmakta ve tekrarlanmaması için gerekli tedbirler alınmaktadır. Bu kapsamda, Bakanlığımız muhasebe kayıtlarını

tutan Hazine ve Maliye Bakanlığı Saymanlık Müdürlüğü ile istişare edilerek kayıtlar düzeltilmiştir. Öte yandan, gereken denetim görüşünü etkilemeyen, gerekse izlenen bulguların titizlikle takip edilmesi için birimler talimatlandırılmıştır.

Yine Sayın Bülent Kuşoğlu'nun sorusu: "Yapılan çalışmalardaki kamulaştırma bedellerinin ödenmesi..." Yol, inşaat ve emniyet sahası içerisinde kalan taşınmazlar, 2442 sayılı Kanun gereği taşınmaz malikleriyle anlaşma yapılarak veya anlaşmazlık hâlinde mahkeme kararıyla bedeli belirlenerek ödeme yapılmaktadır. Yatırımın aksamaması için bazen vatandaşlardan muvafakat alınarak işlemlerin daha sonradan yapılmak üzere araziye girebilmektedir.

Yine Bülent Kuşoğlu'nun sorusu: "Yap-işlet-devret uygulama sözleşmesinin yürürlüğe girmesi, görevli şirketin kusuru nedeniyle gecikmesine rağmen yaptırımlar neden uygulanmıyor?" Uygulama sözleşmelerinde, "Görevli şirketin kusuru dışındaki herhangi bir nedenle, işbu sözleşmenin 120 gün içerisinde imzalanamaması hâlinde, aşan süre işletme süresinden düşülmeyecektir." düzenlemesi bulunmaktadır. Verilen ek süre, darbe girişimi, küresel ekonomik sıkıntılar ve piyasalardaki dalgalanmalar ve bazı nedenler nedeniyle görevli şirketin kusuru dışında düşünülerek verilmiştir.

Yine, yap-işlet-devret projelerinde 20 adet lojman olmasına rağmen yapılmadığı ve iş yeri tesliminden itibaren lojman yapılana kadar kira garantilerinin ödenmediği konusu... Cevap: Lojmanların projelendirme ve yapım çalışmaları devam etmektedir. Lojmanların yapılacağı yere ait yer teslimi idareimizce henüz sağlanamamıştır, kira bedelleri görevli şirketten tahsil edilmektedir.

Yine, yap-işlet-devret modeliyle yapılan Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu yapım işinde geçerli bir dayanağı olmadan, doğrudan sözleşme adı altında sözleşme yapılması ve bu sözleşmenin, uygulama sözleşmesine aykırı hükümler içermesi konusu var. Cevap olarak: Doğrudan sözleşme, görevli şirket ve idarenin yanı sıra, kreditorün yeri, konumu ve haklarını düzenleyen üç taraf arasında düzenlenmiş bir sözleşmedir. Uygulama sözleşmesine aykırılık içermemekte bizzat doğrudan sözleşmede aykırılık olamayacağı, olması hâlinde uygulamada sözleşmesinin tatbik edileceği hükmünü içermektedir.

Yine, Bülent Kuşoğlu'nun sorusu: "378 milyar tutarındaki KOİ riski..." Kesin hesap mizanında yer alan nazım hesabı, gerçekleşen ödenek hareketleri, teminat mektupları, icradan kaynaklanan hesap hareketleri ve yap-işlet-devret projeleri sözleşme bedelleri ve garanti ödemelerinin toplamını bütün olarak içeren bir hesap türüdür. Bu nedenle, 378 milyar Türk liralık miktar, doğrudan bu hesap hareketlerini gösteren bir tutar olup kamu özel iş birliğinden, KOİ sözleşme bedeli olarak toplamı sözleşme yılı fiyatlarıyla 37,8 milyar Türk lirası olup bu sözleşme tutarında kalan tutar, güncel tutar 24 milyar mertebesindedir. Diğer yandan, projelerin sözleşme yılı baz alındığında verilen garanti tutarı 21,227 milyar Türk lirası olup bunun 1,127 milyar Türk lirası 2017 yılında ödenmiştir. Önümüzdeki yıllar için kalan 20,1 Türk liralık garanti ödemesi bulunmaktadır. Bu da hiç gelir elde edilmezse ödenecektir. Bu rakamdan elde edilecek gelirler düşüldükten sonra kalan tutar garanti ödemesi olarak yapılacaktır.

Yine, Çorlu kazasıyla ilgili sorumluluklar belirlendi mi bu konuyla ilgili açıklama yapmamız gerekli diyor. Elim kazada hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı, yaralılarımıza da acil şifalar diliyorum. Çorlu Tekirdağ Sarılar köyü mevkinde 8 Temmuz 2018 tarihinde saat 17.00 civarında meydana gelen tren kazasında 25 vatandaşımız vefat etmiş, 317 vatandaşımız ise yaralanmıştır. Kaza, trenin Çorlu-Balabanlı arası konvansiyonel hatta yaklaşık 162'nci kilometrede 1,5 metre genişliğinde, 2.05 metre yüksekliğinde bulunan menfezden geçişi esnasında bölgesel aşırı yağış nedeniyle menfezin üzerinden aşarak demir yolu ile menfez arasında bulunan yaklaşık 1 metre yüksekliğinde ve 10 metre uzunluğundaki balans ve dolgu malzemesinin götürmesi nedeniyle meydana gelmiştir. Kaza nedeniyle kapanan demir yolu hattı 10/7/2018 tarihinde

saat 23.50 itibarıyla yeniden trafiğe açılmıştır. Bilirkişi heyeti tarafından hazırlanan bilirkişi raporu Çorlu Cumhuriyet Başsavcılığına sunulmuştur. Her ne kadar bilirkişi raporunda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü organizasyon yapısı ve teknik altyapısına kusur izafe edilmemiş olmakla birlikte yürüyen bir ceza soruşturması olduğundan soruşturmayı etkilememek bakımından konu hakkındaki açıklamalara itina gösterilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Yine Sayın Bülent Kuşoğlu'nun sorusu: “Bakanlar Kurulu kararı olmadan yaptığınız belediye projesi var mı?” Sayıştay sorgusunda yer alan konuyla ilgili olarak Sabiha Gökçen-Kaynarca metro hattının TCDD hattına bağlantısı olması nedeniyle BKK alınmamıştır. Ancak 22/09/2018 tarih ve 116 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı'yla söz konusu hat İBB'den alınarak üstlenilmiştir.

Yine Sayın Bülent Kuşoğlu'nun sorusu: “TCDD taşımacılık hatlarında yapılan yolcu taşımacılığı var ancak yük aynı oranda artmamıştır.” 2013 yılında 26,5 milyon ton yük taşınırken 2017 yılında bu rakam 28,4 milyon ton olmuştur. 2019 yılında 29 milyon tonu aşması beklenmektedir. Şebekemizin yüzde 92'sinde tek hat işletmeciliği yapılmakta, hatlarımızın yaklaşık yüzde 47'sinde hat iyileştirmesi, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları devam etmektedir. Yapım ve iyileştirmelerin tamamlanmasıyla hat kapasitesi artacak, yük taşımacılığına da daha fazla hat tahsisı yapılabilecektir. Yük taşıma hacminin artırılması amacıyla hem yolcu hem de yük taşımacılığının birlikte yapılabilceği 200 kilometre/saat hızına uygun toplam 1.480 kilometre hızlı tren hattının inşaatına devam ediyoruz. Hızlı tren ve yeni konvansiyonel hatların da ilave edilmesiyle yük taşımacılığı artacaktır.

Yine Sayın Bülent Kuşoğlu'nun... Bakanlığın ve bağlı kuruluşların son üç yıl başlangıç bütçesi ve gerçekleştirmeleri bir tablo hâlinde verildi. İsterseniz okuyayım Sayın Milletvekilim, isterseniz size bunu takdim edeyim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Alayım ben onu.

BAŞKAN – Alalım, tablo olarak alalım efendim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Garo Paylan'ın soruları var. “Kınalıada vericileriyle ilgili durum nedir?” diye sormuş. Kınalıada'da üzerinde hem radyo ve TV vericileri hem de baz istasyonları olan 1 tane kule bulunmaktadır.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Özellikle baz istasyonları için... Güvenlik sertifikası verilen baz istasyonlarının kaldırılmaması veya iletişimin kesintiye uğramaması konusunda işletmeciler ve belediyelerle koordineli bir şekilde çalışılmaktadır. Bu tür durumların önlenmesi ve iletişimin kesintisiz sürdürülmesi önem arz etmektedir. Baz istasyonu dışında radyo ve televizyonların yayın yapacakları yerlerin seçimi ve yayın izinleri RTÜK tarafından verilmektedir. Dolayısıyla radyo ve TV vericilerinin bulunduğu kulelerde güvenlik sertifikalarının iptalini müteakip konu Radyo ve Televizyon Üst Kuruluna gereği için bildirilmektedir.

Sayın Garo Paylan'ın ikinci sorusu: “Wikipedia.org” adlı internet sitesine erişim neden engellendi? Wikipedia'da yer alan ve Türkiye'yi terör örgütleriyle iş birliği içerisinde göstermeye çalışan içeriklerle ilgili olarak 5651 sayılı Kanun'un 8/A maddesi kapsamında Wikipedia'ya içerikleri çıkarması için uyarı maili gönderilmiş, içeriklerin çıkarılmadığı tespit edilmesi üzerine idari tedbir uygulanmış ve Ankara 1. Sulh Ceza Hâkimliğinin 29/4/2017 tarih ve 2017/2956 değişik iş sayılı Kararı onaylanmıştır. Erişimin engellenmesi kararına Wikipedia tarafından yapılan itiraz, Ankara 1. Sulh Ceza Hâkimliğince 5/5/2017 tarihinde reddedilmiştir. Dosya itirazın esastan değerlendirilmesi için Ankara

2. Sulh Ceza Hâkimliğine göndermiş ve Hâkimlik itirazı esastan reddetmiştir. Konuyla ilgili olarak adli süreç devam etmekte olup Wikipedia yetkilileriyle içeriklerin çıkarılması yönünde görüşmeler sürdürülmektedir.

Yine, Sayın Garo Paylan'ın sorusu, Türkiye'de internet özgürlüğü konusunda kısıtlamaların olduğu... Freedom House ve Sınır Tanımayan Gazeteciler raporları da dâhil olmak üzere internet özgürlüğü konusunda tüm dünyada geçerli olan objektif ve nesnel kriterler çerçevesinde tarafsız ve şeffaf herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Mevcut raporlar genellikle taraflı ve subjektif olarak hazırlanmaktadır. Bu yönüyle, söz konusu raporların tarafsızlığı ve güvenilirliği yoğun olarak tartışılmakta ve eleştirilmektedir. İnternete ilişkin kısıtlamalar olarak nitelenen tüm işlemler yasal çerçevede yapılan işlemlerdir. Bu raporlara konu edilen erişim engellemeleri mahkeme kararları sonucunda yapılmıştır ve yapılmaktadır.

Yine Sayın Garo Paylan'ın sorusu: "Vatandaşlar telefonda özgür konuşmıyor, dinlendiklerini düşünüp WhatsApp'ta görüşüyor, devlete güvenmiyorlar." Mevzuatımıza göre haklarında soruşturma ve kovuşturma bulunan kişiler hakkında aynı maddede yazılan katalog suçlar kapsamında Ceza Muhakemeleri Kanunu 135'inci maddesi gereğince adli mercilerce dinlenme kararı alınmaktadır. Söz konusu kararlar BTK tarafından şekli olarak denetimden geçirilmekte, usul ve yasaya uygun olmayanlara itiraz edilmektedir. BTK bu anlamda denetim görevi yapmakta, herhangi bir yasa dışı dinleme yapılmasının önüne geçmektedir. Dolayısıyla haklarında yargı kararı bulunmayan kişilerin hiçbir şekilde dinlenmesi söz konusu değildir.

Yine Sayın Garo Paylan'ın sorusu, iş kazalarındaki artış... "Kazada 25 kişi hayatını kaybetti. Etkin bir soruşturma yapılmadığı için hiç kimse istifa etmedi. Devlet bu konuda ne yaptı?" Kaza sonrasında vefat edenlerin yakınlarıyla irtibata geçilerek ziyaret edilmiş, ayrıca yaralılar da hastanelerde ziyaret edilmiştir. Tazminat talep edenlerin başvuruları toplanmakta olup bu konuyla ilgili iş ve işlemler devam etmektedir. Ayrıca olayda yaralanan 11 kişi TCDD aleyhine, 1 kişi Bakanlık aleyhine dava açmış olup hukuki süreç devam etmektedir. Kazayla ilgili TCDD Teftiş Kurulu tarafından aynı gün idari soruşturma başlatılmış olup hâlen soruşturma devam etmektedir. Bu konuyla ilgili daha önce Sayın Bülent Kuşoğlu'nun sorusunda cevap verilmişti.

Yine TCDD iş yerlerinde meydana gelen kazalarda ise yıllara göre, 2008 yılında toplam 153 kişi; bunların 145'i yaralanma, 3 tanesi ise ölümlle sonuçlanmış. 2009'da yine 155 kişi kaza mağduru olmuş; 3 tane ölüm var, 148 kişi yaralanmış. Bunlar yıllarca böyle devam ediyor. Bunu da tablo hâlinde isterseniz size arz ederiz Sayın Vekilim.

Yine, Sayın Garo Paylan'ın sorusu: "Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nde ekosistemin korunması için hangi çalışmalar yapılmıştır?"

BAŞKAN – Sayın Bakan, biraz da adalet dağıtın lütfen. Yani Sayın Paylan'la bitirdik şeyi.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Paylan isterse...

BAŞKAN – Bunların bir kısmını da yazılı alalım, bir kısmını da yazılı alalım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – ...biz bunlara yazıyla cevap verelim. Diğer arkadaşlarımızın cevaplarına geçelim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tam netameli konuya geldiniz, Başkan kesti.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Peki, bunu okuyayım, diğerlerini o zaman yazıyla bildirelim müsaade ederseniz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Üçüncü havalimanı işçileri aslında daha netameli. Ona gelirsiniz... Ben onu seçerim yani Sayın Bakan. Üçüncü havalimanı işçilerini tercih ederim cevap verirsiniz. Ekosistem de önemli de işçiler şu anda daha önemli.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Üçüncü İstanbul Havalimanı kuş göç yolları üzerinde yer alıyor. Havalimanında iş cinayeti yaşanıyor. Taşeron işçi maaşları ödenmiyor, ücretleri düşük gösteriliyor. Bunun cevabını istiyorsunuz, peki.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Lütfen, istirham ediyorum ama siyasi bir cevap olursa, efendim, böyle mümkünse...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – İyi, o zaman idari cevap vereyim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – İstanbul Havalimanı işinin başlamasıyla birlikte kuş göç yolları için konusunda uzman bir üniversiteden hizmet alındı. 1 profesör başkanlığında 8 uzman iki yıl boyunca kuş gözlemi yaptı, ayrıca 7 ornitolog 2015 yılından bugüne kadar bu raporları değerlendirip önlem paketi hazırlayıp uygulamaya koydu. Bu önlemlere yönelik olarak 2015'te ilk kuş radarı alınarak çalışmaya başlandı. 2017'de ikinci kuş radarı hizmete alındı.

İşin başından itibaren ölümlü kaza sayısı 30 adet olup iş kazalarının asgariye indirilmesi için 783 iş sağlığı güvenliği personeli istihdam edilmiş ve 459 adet iş sağlığı ve güvenliği uzmanıyla toplam 350 bin kişiye bu konuda eğitim verilmiştir. Yine, işçi şikâyetleriyle ilgili olarak da gereken tüm uyarılar yapılmış, şantiye koşulları düzeltilmiş, taşeron firmalar uyarılarak işçilerin alacaklarının tamamının ödenmesi sağlanmıştır.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Gözaltı tutuklamalarıyla ilgili ne diyorsunuz Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Gözaltı tutuklamalarıyla ilgili konu adli bir konu Sayın Vekilim. Tutuklama yetkimiz bizim yok, biliyorsunuz, onu hâkimler tutukluyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Kapıları kırarak... Süleyman Soylu yaptı efendim, İşçileri Bakanınız gözaltıları yaptı.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – İşçileri Bakanının tutuklama yetkisi yok, hâkimlerin var.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, gözaltıları o yaptı.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bir suçtu vardır ki yapmıştır.

Evet, Ömer Fethi Gürer...

BAŞKAN – Fethi Bey burada değil, onu geçelim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Geçelim.

Sayın Mustafa Kalaycı...

BAŞKAN – Burada.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Efendim, demir yolu ve deniz yolu taşımacılığının geliştirilmesi, bölgemizde bu taşıma türlerini geliştirecek kombine taşımacılık imkânlarının artırılmasının sağlanması konusu... Karadeniz Bölgesi'nde demir yolu ve deniz yolu taşımacılığının etkin kullanıldığı kombine taşımacılık çözümlerinde başta Romanya ve Ukrayna olmak üzere ülkelerle görüşmeye devam ediyoruz. Yakın zamanda Yalova ve Karasu liman bağlantılı

ve Köstence Limanı varışlı Ro-Ro hattının kurulumunu gerçekleştireceğiz. Avrupa'ya alternatif bir koridor açmış olacağız. Ukrayna ile de Samsun ve Derince kalkışlı tren-feri operasyonlarımızı artıracacağız. Odessa Limanı'yla Karadeniz Bölgemizdeki limanlarımız arasında demir yolu ve deniz yolu operasyonlarını entegre eden yeni hatları kurarak dış ticaretimize alternatif rotalar oluşturmaya devam ediyoruz. Bu konuda Ukrayna ile ön protokol yaptık. Akdeniz Bölgesi'nde yaş meyve sebze koridoru için Fransa'yla görüşmelerimiz devam ediyor. İlk etapta Mersin ve Marsilya arasında deniz yolu ve demir yolu entegrasyonuna dayanan Ro-Ro taşıma hattını kurarak meyve sebzelerimizi güney ve orta Avrupa'ya hızlı, verimli, çevreci ve sürdürülebilir taşıma türleriyle taşımak istiyoruz.

Yine, Sayın Mustafa Kalaycı'nın sorusu: "Geçen yıl projesi başlandı denmişti, Konya metrosunun son durumu nedir? Yatırımların kısıtlanmasından etkilenecek mi?" Konya raylı sistem hatları Selçuk Üniversitesi kampüsü, yeni yüksek hızlı tren gar ve Meram Belediyesi kampüsü arasında 21 kilometre uzunluğundadır. Necmettin Erbakan Üniversitesi yüksek hızlı tren gar Fetih Caddesi Meram Belediyesi hızlı raylı sistem hattı 21,1 kilometredir. Her iki hattın Bakanlığımız altyapı yatırımları genel müdürlüğümüzce projelendirme faaliyetleri tamamlanmış, yatırım programında bulunan ve proje bedeli revizyonu için başvuru yapılmış olup Necmettin Erbakan Üniversitesi yüksek hızlı tren gar Fetih Caddesi Meram Belediyesi hafif raylı sistem hattı proje bedelinin revize edilmesini müteakip ihaleye çıkılacaktır.

Yine, Konya Kayalık lojistik merkezinde hiç mesafe kaydedilemedi. Yıllarca sürüncemede kaldı. Son durum bilgisi: Proje bedeli 137,4 milyon TL olan Kayalık Lojistik Merkezinin yapımında yüzde 77 fiziki değerlendirme sağlanmıştır. Konya Kayalık Lojistik Merkezi yıl sonuna kadar hizmete alınarak ülkemiz 1 milyon metrekaare lojistik saha ile yıllık 1,7 milyon ton taşıma kapasitesi kazanacaktır.

Yine, "Konya Havalimanına yeni bir sivil havalimanı ihtiyacı vardır." diyor Sayın Mustafa Kalaycı. Mevcut Konya Havalimanı sivil-asker müşterek kullanılan bir havalimanı olup 2000 yılından bu yana hizmet vermektedir. On sekiz yıllık süreç içerisinde bu havalimanımıza yeni bir terminal binası, apron, taksi yolları, otopark, tüm gelişmiş seyrüsefer sistem ve cihazları ile çok önemli yatırımlar yapılmıştır. Bu itibarla bu kadar büyük yatırımların yapıldığı Konya Havalimanımızın orta ve uzun vadede ilin hava yolu ihtiyacını karşılayacağı değerlendirilmektedir.

Sayın Kalaycı, diğerlerini de...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Aynı görüşte değiliz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Diğerlerini yazılı bildirelim.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Metroya ödenek var mı Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Metro ihalesini inşallah yapacağız, takip ediyoruz tabii.

Sayın Durmuş Yılmaz vekilimizin sorusu: 4,5 milyon dolara 2 kilometre yol yapılamaz mıydı? Almanya'dan sinyalizasyon, başka bir ülkeden set malzemeleri almak bize bir şey katmıyor. Borç alarak hızlı tren yapılmamalı. Tren olmayan yollar olmasını istemiyoruz. Hızlı trenden ödenek kesintisi olmasa iyi olur.

Yüksek hızlı tren hat yapım maliyetleri arazinin topoğrafik yapısına göre değişmektedir. 2009 yılında hizmete açtığımız Ankara-Eskişehir yüksek hızlı tren hattının 1 kilometre çift hatlı elektrikli, sinyalli demir yolu hat yapım maliyetimiz 3,4 milyon eurodur. 2012 yılında hizmete açtığımız Ankara-

Konya hattında ise 2,3 milyon euro olarak gerçekleşmiştir. Hâlen yapımı devam eden ve 2019 yılında hizmete açmayı planladığımız Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattında 1 kilometre çift hat yapım maliyetinin 4,2 milyon euro olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

Avrupa'daki örneklere bakıldığında farklı maliyetlerle karşılaşılmaktadır. Örneğin İspanya'da Madrid-Sevilla hattında 1 kilometre çift hat maliyeti 5,7 milyon euro, İtalya'da Torina-Milan hattında ise 20,6 milyon eurodur. Çin'de bu rakam 16,9 milyon euro civarındadır. Yüksek hızlı tren hatlarımızı yaparken bu hatlarda çalışacak setleri de temin ediyoruz. Mevcut yüksek hızlı tren setlerine ilave olarak işletmeye aldığımız hatlar için acil ihtiyacımızı karşılamak amacıyla 10 setin temini için yapılan ihale sonucu uygun teklif veren Siemens firmasıyla sözleşme imzaladık. Bunun haricinde 96 adet yüksek hızlı tren setinin millî ve yerli olarak ülkemizde üretilmesi için çalışmalarımız devam etmektedir. Hatlarımızın yapımlarında ve yenilenmesinde kullanılan yerli ray, travers, makas, bağlantı malzemeleri kullanımını yaygınlaştırdık. Yerlilik oranımız yüzde 90'lara yükselmiştir. Konvansiyonel hatlarımızda uygulanmak üzere yerli ve millî sinyalizasyon projesini geliştirerek uygulamaya geçtik. Tasarımları millî olan, çeken ve çekilen araçlar üretmeye başladık. Yerlilik oranımızı lokomotiflerde yüzde 51, vagonlarda ise yüzde 90'ın üzerine çıkardık.

Sayın Durmuş Yılmaz Vekilimiz, bundan sonraki sorularınızı yazıyla bildirelim, var cevapları.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Kamuoyunun beklediği şey şu: Bu konuyla ilgili olarak 2019 bütçesine ne kadar gider yazılacak ve hangi fasılda göreceğiz? Bunu bize söylerseniz memnun olacağız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Hazine garantileri sorusunun cevabı...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – 2018 bütçesinde 6,2 milyar köprü ve sağlık için konu. Bu sene bu rakam nedir? Öğrenmek istediğimiz bu.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ortak bir soruydu, onun için.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Ortak bir soru, o, Bülent Bey'in sorularında vardı galiba.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yoktu, yoktu.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Ona bir bakalım, onun cevapları var efendim, cevapları var.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yoktu, bana da cevap vermedi Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – O vermediğimiz şeylerin içerisinde Sayın Vekilim çünkü hatırlıyorum vardı.

Yine, Sayın Emine Gülizar Emecan Vekilimizin sorusuna cevap vereceğim: “Demir yoluyla ilgili yatırımlar önemsenmeli, Cumhuriyet Dönemi'nden bugüne yapılanlar... 1950 yılından sonra demir yollarına daha az önem verildiği söyleniyor ama sizin döneminizde de demir yollarına önem verilmiyor.” Tüm ulaşım modlarında dengeli bir dağılımı sağlamak için demir yollarımıza da büyük önem veriyoruz. Cumhuriyet öncesi demir yolu ağıımız 4.136 kilometre iken cumhuriyetimizin ilk yıllarında yılda ortalama 134 kilometre olmak üzere 3.764 kilometre demir yolu yapılmıştır. 1951'den 2003 yılı sonuna kadar ise yılda sadece 18 kilometre olmak üzere 945 kilometre demir yolu yapıldı. 2004-2018 yılı itibarıyla 1.213 kilometresi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere 1.983 kilometre demir yolu yapımı tamamlanmıştır. Demir yolu sektörüne 2003'ten bugüne kadar 93,2 milyar TL yatırım yaptık. Demir yolu projelerimizde hâlen yüksek hızlı tren, hızlı tren ve konvansiyonel olmak üzere

toplam 4.022 kilometre de yapım, 540 kilometre de ihale çalışmaları devam etmektedir. 1.252 kilometrelik hattın proje çalışmaları tamamlanmıştır, 7.667 kilometre de proje hazırlama çalışmalarımız devam etmektedir.

Yine, Sayın Emine Gülizar Emecan Vekilimiz tarafından Yavuz Sultan Selim Köprüsü geçiş ücreti 2017 yılı garanti edilen gelir, elde edilen gelir, hazineden işletici firmaya ödenen miktar olarak sorulmuş. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün trafik garantisi 135 bin otomobil/eş değer gün olup geçiş ücreti olarak otomobil için 13 lira 35 kuruş, otobüs ve kamyonlar için 32 lira 95 Türk lirası ücret tahsil edilmektedir. Geçiş ücreti tek yön olarak alınmaktadır, 2018 yılı on aylık ortalama otomobil eş değeri 80 bin seviyesindedir. Garanti edilen gelir KDV hariç 2 milyar 473 milyon 465 bin 448 Türk lirasıdır. Elde edilen gelir 2017 yılı için 733 milyon 80 bin 391 Türk lirasıdır. Ödenen garanti gelir 1 milyar 743 bin 637 lira 147 kuruş TL'dir.

Sayın Başkanım, müsaade ederseniz bu konu çok soruldu, bu konuda bir açıklama yapmak istiyorum. Yap-işlet-devret projeleri çok gündeme geldi. Bizim tabii ki yatırım programımız çok yüklü, gördünüz; 500 milyar TL civarında Ulaştırma Bakanlığımızın yatırımında proje stoku var. Mevcut bütçe ödenekleriyle bunları tamamlayabilmemiz için uzun zaman gerekiyor. Bunların önemlilerini, öncelikli olanlarını ve yap-işlet-devret yöntemiyle yapabileceklerimizi yani finansman bulabileceklerimizi ilgili mevzuat gereğince yap-işlet-devret yöntemiyle yapıyoruz. Bir projenin yap-işlet-devret yönetimiyle...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Bütçemize bir kambur geliyor Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bitireyim lütfen.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yıldan yıla borçlandırıyorsunuz, siz bugün varsınız, yarın yoksunuz; çocuklarımız bile borçlu doğuyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Peki efendim, soruları okumaya devam ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakan, siz devam edin, on bir dakika kaldı.

Buyurun.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bu sizin siyasi tercihiniz, biz ona karışmayız fakat doğru rakamlar verirsiniz tatmin oluruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Milletvekilim, karışır, karışmazsınız; tabii bu bir görüştür ama...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bu sizin siyasi tercihiniz...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bu, bizim siyasi tercihimiz ve bundan sonra da...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ama maliyeti ne olacak, 2019?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Dinleyelim arkadaşlar ya, lütfen dileyelim ya.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şimdi, keşke tüm projelerimizi yap-işlet-devret yöntemiyle yapabilirsek çünkü niye? Bu işi yapabilmek için bu işin “bankable” olması lazım, bankacıların bu işe yapılacak olan harcamaların kendilerine dönebilir olması lazım. Siz Sayın Vekilim Merkez Bankası Başkanlığı yaptınız yıllarca, hazinenin ödeyeceği garanti şartlarında hiçbir bankacı hiçbir projeye kredi vermiyor, vermez de istemez de çünkü hazinenin borç üstlenim anlaşmasında diyor ki: “Ben hangi şartlarda piyasadan borç alabiliyorsam o şartlarda sana öderim. Bu işi üstlenecek olan firmanın ödeyecek olduğu finansman maliyeti beni ilgilendirmez.” Bu projenin “bankable” olması çok önemli. Bakın, biz iki tane projemizi 3'üncü defadır erteliyoruz. Niye?

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Sayın Bakanım...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Lütfen bitireyim.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Sizin tercihinize karışmayız...

BAŞKAN – Arkadaşlar, bir müsaade ediniz.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Doğru rakamı verin lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Doğru rakamı vereceğiz. Her şey zaten yatırım programında belli, bütçe harcamalarında belli, kimseden bir şey saklandığı yok.

BAŞKAN – Arkadaşlar şunu öğrenmek istiyor Sayın Bakanım: Bu 131 milyar lira sözleşme değeri midir, yatırım değeri midir?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Yatırım değeridir efendim. 131 milyar TL bizim şu anda yap-işlet-devret yöntemiyle ihale ettiğimiz işlerin toplam tutarıdır.

BAŞKAN – Sözleşme bedelidir.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Evet, bunlar güncellenmiş rakamlardır efendim, güncellenmiş rakamlardır.

Şimdi, arkadaşlarımız bana getirdi, Altyapı Yaptırımları Genel Müdürlüğünün yürüttüğü Avrasya Tüneli için Bakanlığımız merkez teşkilatı 2019 yılı bütçesinde “05. 4. Hane halkına yapılan transferler” adı altında ödenecek hazine garantisi ödenek teklifi 167 milyon Türk lirasıdır. Bakanlığımız yine Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 yılı bütçesinden “05. 4. Hane halkına yapılan transferler” adı altında Kuzey Marmara Otoyolu ile Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu için ödenecek toplam hazine garantisi ödenek teklifi 3 milyar 550 milyon TL’dir.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Osman Gazi Köprüsü dâhil mi?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – İçinde, hepsi içinde; ikisi yani hem Kuzey Marmara Otoyolu hem... Yani Kuzey Marmara Otoyolu ile...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yavuz Sultan Selim Köprüsü dâhil mi buna?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Tabii, tabii; hepsini kapsıyor.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bunu baştan söyleseydiniz hiç zaman kaybetmeye gerek yoktu.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Bakanım, 1 milyar dolara mal oldu Osman Gazi Köprüsü, 1 milyar dolara mal oldu.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Evet.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Peki, 3 milyar bu sene ödeyecek olduğunuz paradan bahsediyorsunuz TL olarak, 2018’de. Sonuçta önümüzde daha on beş yıllık bir sözleşmesi var yapıcı firmanın...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şimdi, Sayın Vekilim, bakın; bu, köprü için ayrı, yol için ayrı ödenmiyor; projedeki teslim alınmış olan, geçici kabul yapılmış olan garantiye esas ödemesi yapılacak olan yolun kilometresine göre bir trafik garantisi verilmiş, kilometre başına bir fiyat garantisi verilmiş; buna göre hesaplanıyor.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Kabul ediyorum ama sözleşme sistemi yanlış Sayın Bakanım. Bundan önce siz bürokrattınız, şimdi Bakansınız, yapmayın bunları lütfen. 1915 Çanakkale Köprüsü’nde de aynı hatayı yapacaksınız.

BAŞKAN – Sayın Yalım, lütfen...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Vekilim, ama bunları böyle yani karşılıklı...

BAŞKAN – Sayın Bakan, siz devam edin lütfen.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Bütçe hepimizin bütçesi Sayın Bakanım, bu salondakilerin, dışarıdaki herkesin bütçesi.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Tabii, hepimizin bütçesi.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Yalım, rica ediyorum, lütfen...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bunları böyle karşılıklı... “Orası yanlış, burası doğru.” diye her cümleye girerseniz bir sonuca varamayız.

BAŞKAN – Sayın Yalım, siz sordunuz, Sayın Bakan cevaplıyor.

Sayın Bakan, siz devam edin lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şimdi, yap-işlet-devret projelerinde şunu özellikle Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu Projesi’nde... Bizim Gebze-Yalova-Bursa arasındaki kesim, üçüncü yılda garanti ödemesini ancak karşılayacağını düşündüğümüz kesim garanti ödemesinin üzerinde gelir sağlıyor ve biz bu fazlalığı köprüye telafi olarak kullanıyoruz. Şimdi, bu yap-işlet-devret projelerinde biz bunları ihale ederken o zaman Kalkınma Bakanlığımız vardı, Maliye Bakanlığımız vardı ve Hazine Müsteşarlığımız vardı. Buradaki uzman arkadaşlarla birlikte bu projelerin fizibilitesini, ihtiyacını, gerekliliğini ortaya koyduk ve eğer bu projeleri yap-işlet-devretle bütçedeki yatırım kaynaklarından yapmaya kalksaydık bunların inşaat süresi on yılın üzerine çıkacaktı. Karayollarında Genel Müdürlük yaparken hesap etmiştim, 2005’ten önceki projelerin yatırım süresi on dört yıldır. Yeterli kaynak bulamıyorduk, on dört yıl sürüyordu.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yaptırılabilir de pahalı olursa olsun yani. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Efendim, bir dakika, sözümü bitireyim.

Bu projelerin yapılmasına ihtiyaç var mı yok mu? Vatandaş sizden yol istiyor mu? Şurada yol istemeyen kimse var mı? Herkes yolunu istiyor. Biz de bunları yapmak için çare arıyoruz, imkânlarımızı zorluyoruz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – En pahalı yatırım yapılmayan yatırımdır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şimdi, bunları yapmak için bütçe imkânların yeterli değil veya geçmişte olduğu gibi, on yıl yola, toprağa parayı gömüyorsun, gömüyorsun, gömüyorsun; bunun finansman maliyetini de ödüyorsun değil mi? Borçlanarak karşılanıyor, onun da bir bedeli var, finansman maliyeti var. Bunun geri dönüşü ne zaman başlar? Ne zaman hizmet vermeye, yol açılıp da üzerinde teker dönmeye başlarsa bunun faydalarını alırsın.

Az önce sunumumda bazı rakamlar kullandım. Yaptığımız bölünmüş yollar direkt olarak, endirekt olarak demiyorum, dolaylı, bölgesel kalkınmaları kullanmıyorum, sadece akaryakıt ve zaman, iş gücü kaybı olarak kullanıcısına yani bu ülkeye 17 milyar TL kazanım sağlıyor yılda. Şimdi, bunu sağlamak için, bunu yokuşa sürmemek için, yollarda boşuna teker yıpratmamak için, mazot yakmamak için ne yapıyorsunuz? Yolların standardını yükseltmeniz lazım ve herkes de yol istiyor ve biz yüksek hacimli yolları yap-işlet-devretle yapabiliyoruz. Yapmak için gidiyoruz, ölçüyoruz, uzmanlarıyla tartışıyoruz, diyoruz ki: Bu proje ilk açıldığı tarihte... Şimdi, bunu alan kişi projenin maliyetini, projenin yatırım tutarını, projenin finansman maliyetini asgariye düşürmek için yumurtasından yün kırıyor, resmen

bunu yapıyor. Yatırımcı kuruluşun Genel Müdürlüğünü yaptım ben on yıla yakın, otuz iki yılımı da bu kurumda harcadım. Açık olarak söyleyeyim, biz kamu kaynağıyla yaptığımız, ihale marifetiyle yaptığımız yollarda -hepiniz söylüyorsunuz, bu bilgileri de bizim kurumlarımızdan alıyorsunuz, yanlış da söylemiyorsunuz- pahalıya mal ediyoruz yani ihale yöntemimiz maalesef buna açık. Az önce bir sayın vekilimiz bir şey sordu, galiba sizdiniz.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Biz de bunları söylüyoruz, nasıl düzeltiriz diyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bunlar bizim gerçeklerimiz Hanımefendi, biz de bunları aşmak için elimizden gelen mücadeleyi yapıyoruz.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Biz de bunu anlatıyoruz sabahtan beri.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şimdi, onu yapma, bunu yapma, bu hizmetler bir şekilde yapılacak.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bunu nasıl çözeriz, onu konuşalım.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Aynı hataya devam ediyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şimdi, bir dakika, oraya da geleceğim, sözlerimi bitireyim. Eleştirilerinizi yaptınız, sorularınızı sordunuz, lütfen ben de düşüncelerimi söyleyeyim, cevaplarımı vereyim.

Sayın Başkanım, herhâlde okumak daha tatlı olacak, okumaya devam edeyim ben efendim.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Yok, hayır, devam edin lütfen.

BAŞKAN – Efendim, zaten iki dakikanız kaldı, nasıl değerlendirirseniz Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; yani şunu söylemek istiyorum: Yap-işlet-devret yöntemiyle bir projeye pazara çıkıp da müşteri buluyorsanız kamu için en ekonomik yöntem bu. Biz bunu gördük, biz bunu hesap ettik. Çünkü ben gidip de Kırklareli-Edirne yolunu yap-işlet-devretle ihale edemiyorum, o trafik yok orada ancak İstanbul gibi, İzmir gibi, Ankara gibi, şimdi Mersin’e açıldık, Aydın-Denizli’ye açıldık... Müşteri bulmaya çalışıyoruz yollarımıza. Bulursak, yaptırırsak hem ekonomik yapıyoruz hem kısa zamanda hizmete alıyoruz hem de bütçeye yük olmuyor. Bunu söylemeye çalışıyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Firmaların kârlılığı çok yüksek Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Ha buna bakış açısı olarak şunu dersiniz: “Burada garanti ödemesi yapılıyor.” Bu projelerden size birkaç örnek vereyim...

BAŞKAN – Arkadaşlar, bu projeler 1986’da başlayan... Toplam 237 projenin 68 tanesi 1986 ile 2002 yılları arasında gerçekleşen projeler yani bu sadece Sayın Bakanın döneminde başlamış bir sistem değil ki. Anlamak mümkün değil yani bazı şeyleri.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Hayır canım, Avrasya Tüneli, Osmangazi Köprüsü son dönemde yapılmış projeler. Bunların hepsi beş yıllık projeler Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Bakan, siz toparlayın lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Başkan, birkaç rakamı vereyim, değerlendirmeyi yine sayın vekillerimiz yapsınlar.

Sayın Vekilim, birkaç rakam vereyim, değerlendirme yine sizin olsun, istediğiniz gibi değerlendirin, bu iş üzerinden siyasetinizi yapın.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Bakan, bütçeye maliyeti çok yüksek diyoruz. Bütçemiz takır takır, işte bu yüzden sizin bu sene bütçeniz bu şekilde azaltıldı.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bir dinleyin Sayın Bakanı.

BAŞKAN – Sayın Yalım, Sayın Uğur Aydemir, rica edeceğim, lütfen...

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şu rakamları vereyim, yap-işlet-devretle ilgili hemen hemen bütün vekillerimiz soru sordular, örnek vereyim, değerlendirmelerini kendileri yapsınlar: Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolunda yap-işlet-devretle ihaleye çıktık, projenin tutarı 6 milyar 892 milyon dolar; küsuratını söylemiyorum.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Dolar mı?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Dolar...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Evet, 7 milyar dolara yakın bir proje bedeli var.

Biz bunu on altı yıl dokuz ay işlettikten sonra devralacağız ve bu kadarlık bir proje kamuya devredilecek.

BURCU KÖKSAL (Afyonkarahisar) – Yıllık ödenecek garanti ne kadar?

BAŞKAN – Sayın Bakan, devam edin lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Yıllık ödenecek garanti miktarını şu anda kesin söyleyemiyoruz.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Neden? Bakansınız ya, olur mu böyle bir şey?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bizim ödeyecek olduğumuz garanti miktarını burada arkadaşlar tam olarak yazmamışlar ama...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Projeksiyon vardır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – ...yaklaşık güncellenmiş rakamlara göre kabaca söylüyorum, yanlışsa benimdir, doğru rakamı yazıyla bildireyim: 700 milyon dolar civarında bir yıllık garantisi var.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Söyleyeceğim şimdi Sayın Bakanım: 613 milyon 200 bin dolar.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – “700 milyon dolar” dedi zaten.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Ben güncellenmiş rakamı söylüyorum, siz sözleşme rakamını kullanıyorsunuz ama doğruyu ben söylüyorum, siz bir yerden aldığınız rakamı kullanıyorsunuz.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen bir müsaade edin.

Sayın Yalım, yani sonra diyorsunuz ki: “Sayın Kuşoğlu söz alıyor, niye bağırıyorsunuz?”

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şimdi, biz bu projeyi ihaleye çıkardığımızda Maliye, Hazine, Kalkınma -o zamanki DPT- bürokratlarıyla oturduk, dedik ki: Bu projede ilk üç yıl, bilemedin, dört yıl garanti ödemesi gerekir.

Köprüyle ilgili garantiyi niye fazla ödüyünüz, onu da özel olarak açıklayacağım. Bakın, diyorum ki: 2’nci yılında Yalova ile Bursa arası garanti üzerinde gelir sağlıyor ve bu garanti üzerindeki gelir de köprüye takviyeye gidiyor. Kesim kesim yapıldı, projenin böyle bir avantajı var. Bizim amacımız bu projeleri, bu hizmeti yapmak; buradan para toplayıp da garanti ödemesi yapmak değil. Ben bunu bir de bütçeyle yapmış olsaydım zaten bu para benim bütçemden çıkacaktı. Bu kadar parayı bu projeye teksif etmem de mümkün değildi. Bu projenin hizmete girmesiyle yılda 1 milyar dolarlık enerji tasarrufum,

iş gücü tasarrufum var. Ben burayı diğer yollarda, bölünmüş yollarda, parasız yollarda yaptığım gibi yapsaydım bu kadar zaten avantajım olacaktı Sayın Vekilim yani bunu tutmuşsunuz “Ne kadar garanti ödüyorsun...” Ya topladığım parayı garanti olarak vermesem buna bankacı zaten kredi vermiyor, buna müşteri bulamıyorum. “Risk paylaşımı” diye bir şey var. Ben, aslında, bu projelere gelip teklif versinler diye onlara her türlü avantajı sağlamaya çalışıyorum. Niye? Benim amacım yol yapmak. Niye bu yolu yapmak? Çünkü insanlar körfezi dolanıyor 90 kilometreye yakın, İstanbul günde 40 bin trafiğin olduğu yerde dolanıyor.

Şimdi, köprüde niye bu hedefe ulaşamadık? Aşağıdaki Eskihisar-Topçular arası çalışan İDO, biliyorsunuz, haksız bir rekabetle zararına da olsa bunu sürdürüyor ama bitmek üzereler, kaldıracak şeyi.

Bakın, başka bir şekilde siyaset yapıyorsunuz, diyorsunuz ki: “Efendim, Van’daki adam buradaki şeyi niye ödüyor?” Ondan sonra diyorsunuz ki: “Bunlar niye pahalı?” Ya ben vatandaşa ücretsiz yol hizmetim var. Zorla buraya kimseyi davet etmiyorum. Burayı kullanan kendi menfaatini düşünerek, buradaki zamandan, akaryakıttan sağladığı tasarruf karşılığında bu parayı veriyor.

Kaldı ki gelelim Yavuz Sultan Selim Köprüsü’ne.

BAŞKAN – Hayırlı olsun diyelim Yavuz Sultan Selim Köprüsü’ne.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Peki, hayırlı olsun efendim.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Sayın Başkan, köprüyü bitirsin öyle bitirelim.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, illa köprüyü bitirmenizi istiyorlar, köprünün cevabını da alalım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Şöyle efendim: Biz bunu elin parasıyla, hem de yurt dışından gelen parayla yapıyoruz. Yurt içindeki bu konudaki sanayimizi destekliyoruz. “Ülke içerisindeki tüketici kredilerinin paralarını, yurt içindeki bankaların kredilerini kullanmayacaksınız.” diyoruz, kanunun gereği bu, bunu biz yaptırmıyoruz. 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun diyor ki: “Projeleri yurt dışı kaynakla yapacaksın. Ülke içindeki kredilere dokunmayacaksın. O benim çiftçimin, işçimin, esnafımın, sanatkârımın veya tüketicimin hakkı.” Bunların hepsinin kaynağı yurt dışından geliyor, ülke içerisindeki sanayiye de hem hizmet yapıyor hem de besliyor.

Birkaç tane rakamı paylaşayım, sözümü bitireyim Sayın Başkanım.

Kuzey Marmara Otoyolu -3 milyar dolar- bize on yıl beş ay sonra devredilecek, iki yılı gitti.

Yine Kuzey Marmara Otoyolu’nun Anadolu tarafı iş bittiğinde, beş yıl dokuz ay sonra kamunun malı olacak. Avrupa tarafındaki kısım altı yıl bir ay sonra kamuya devredilecek her şeyiyle beraber. Garanti ödemesi gerekiyorsa ödeyeceğiz.

Yine Çanakkale Köprüsü yani Tekirdağ-Savaştepe Çanakkale Köprüsü dâhil burası da on yıl sekiz ay sonra, 2.023 metrelik, dünyanın en büyük asma köprüsünün içinde bulunduğu 101 kilometrelik yol kamuya devredilecek her şeyiyle birlikte.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, çok teşekkür ediyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Ben de teşekkür ederim Sayın Başkan, beni sabırla dinlediğiniz için.

BAŞKAN – Estağfurullah Sayın Bakanım, biz size teşekkür ediyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Katkı sağlayan herkese teşekkür ediyorum, hayırlı akşamlar diliyorum efendim.

BAŞKAN – Sayın Bakana teşekkür ediyoruz.

Değerli hazırun, kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, BTK’ye söz vermeyecek misiniz?

BAŞKAN – Sayın Bakan cevapladı.

Şimdi sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutuyorum: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2019 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kesin hesabını okutuyorum:

(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2017 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 yılı bütçesi ve 2017 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2019 yılı bütçesi ve 2017 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2019 yılı bütçesi ve 2017 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Böylece gündemimizdeki kamu idarelerinin bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir.

Son söz için iki milletvekilimizin talebi var, vereceğim.

Sayın Paylan, buyurun.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, gerçekten yeni bir döneme geçtiğimizi bugün daha iyi anlamış oldum. Ben açıkça söyleyeyim, Sayın Genel Müdürümüzün hâlâ Sayın Genel Müdür olarak cevap verdiğini gördüm, karşımızda bir siyasetçi olarak cevaplar beklerken, siyasetçi olarak eleştirilerimizi yaparken, siyasi cevaplar beklerken maalesef bu noktada siyasi cevaplarımızı alamadığımızı gördüm.

SALİH CORA (Trabzon) – Siyaset yapınca da “Siyaset yaptınız.” diyorsunuz. Hangisini alamadınız?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Şöyle söyleyeyim: Bakın, ben insan dedim, emek dedim, işçi dedim, Wikipedia dedim, vicdan dedim, adalet dedim, Sayın Bakan, maalesef, elindeki yasal kâğıtları okudu, “Efendim, yargı öyle karar vermiş, ne yapayım?” diye cevaplar verdi. Bu anlamda karşımızda bir siyasetçi bulamadık ve maalesef, bundan sonra Komisyonumuz böyle bürokratik bir görüşmeyle karşı karşıya kalacak. Sayın Başkan, ben bu anlamda da Komisyonumuzun bir pozisyon alması gerektiğini düşünüyorum.

Diğer bir konu: BTK’ye söz vermediniz. BTK’nin tam bağımlı bir kuruluşa dönüştüğünü ilan etmiş oldunuz. BTK’nin de bir itirazı olmadı bu çerçevede. Arkadaşlar, bu durum demokrasimiz için büyük bir zarardır.

Son olarak “Çorlu’da kusur yok.” dedi Sayın Bakan. Yalnızca bilirkişi heyetindeki Mustafa Karaşahin ve Sıddık Binboğa, biliyorsunuz bu hattı yapan kurumların da çalışanlarıdır, yalnızca bilirkişi heyetindeki bu 2 kişi. Bu bile büyük bir şaibedir. Buna bakmanızı hassaten rica ediyorum Sayın Bakan. Vicdanınızı rahatlatmak için ve bütün Komisyonumuzu bu anlamda, bu işin üzerine gitmenizi istirham ediyorum sizden.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Uğur Aydemir.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakanım, kıymetli bakan yardımcılarımız, değerli bürokratlarımız; ben de hepinizi akşamın bu saatinde saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle bütçemizin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah’tan temenni ediyorum.

AK PARTİ iktidarlarımız döneminde her alanda gerçekleştirdiğimiz devasa projelerle, devrim niteliğindeki yapmış olduğumuz işlerle hakikaten milletin gönlünde taht kurduk. Her birini taçlandırmak gerekirse, bunların en baş tacı olarak da Ulaştırma Bakanlığımızı baş sıraya koyabiliriz. Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesini sadece ulaştırma olarak görmemek lazım. Ulaştırma alanında yapılan yatırımlarda gerek ekonomiye gerek sağlığa gerek eğitime, ticarete, turizme yani insanın olduğu yere, hayatın her alanına müdahale etmiş bulunuyorsunuz. Dolayısıyla yapmış olduğunuz iş çok büyük bir iş ve milletimizin gönlüne de taht kurduğunuz biliyoruz.

Sayın Bakanım, yapmış olduğunuz sunumdan, vermiş olduğunuz cevaplardan dolayı, içtenlikle vermiş olduğunuz cevaplardan dolayı teşekkür ediyoruz. Bizi aydınlattınız. Yani sunum yaparken bazı arkadaşlarımızın aklında sanki bazı şeyleri bazı yerlere saklıyorsunuz gibi bir şey vardı, arkadaşların aklında bir soru işareti vardı. İçtenlikle bunların hepsinin cevaplarını verdiniz, hiç kimsenin kafasında zerre kadar bir soru işareti kalmadı.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Var, var.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Nereden biliyorsun?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Bakanım, yapılamayan yatırımlar en pahalı yatırımlardır. Biz 2002 yılında iktidara geldiğimiz dönemde 6 bin kilometre bölünmüş yol vardı ve teşekkür ediyoruz. Biz 2002 öncesini yok saymıyoruz. Her konuşmamızda, bütün arkadaşlarımız, 2002 yılına kadar yapılanlara teşekkür ediyor ve ortaya bir tablo koyuyoruz. 2002 yılına kadar yapılan yatırımlara baktığımızda 6 bin kilometre bölünmüş yol var. Biz ne yapmışız bu kadar kısa sürede? 20 bin kilometre yol daha üzerine ilave etmişiz.

Değerli arkadaşlar, şimdi, bazı konuşmacı arkadaşlarımız şöyle ifadelerde bulundular: “Aracınız yok, yol niye yapıyorsunuz?” Yani bunu söylemek için kendimizi çok zorlamamız lazım.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yerli aracınız yok.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Biz bölünmüş yollar için teşekkür beklerken “E Türkiye aracını daha imal edemedi, otomobil yapmadı, niye yol yapıyor?” gibi bir yaklaşımda bulunmak...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Hayır, hiç öyle değil. Söylediğimiz sadece şu: Önce otomobili yapsaydın da Kore gibi şirketlere...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Keşke 2002 yılında biz iktidara geldiğimizde...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Söylediğimiz sadece bu.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bir saniye arkadaşlar...

2002 yılında biz iktidara geldiğimizde keşke aracımız olsaydı da yolları da biz yapmış olsaydık ama yolları da biz yapıyoruz, otomobili de inşallah bu iktidar yapacak.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Değerli arkadaşlar...

BAŞKAN – Son söz gibi geldi birden.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Son söz ama şu var: Sayın Başkanım, özellikle rica ediyorum. Başkanım, bana söz vermeyi unuttu. “Son sözde size söz vereceğim.” dedi. Onun için rica ediyorum Başkanım, üç dakika daha.

BAŞKAN – Tamam, verdim zaten.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Değerli arkadaşlar, tabii ki bu yatırımları yaparken yap-işlet-devret modelini çalıştıracaksınız, tabii ki kamu-özel sektör iş birliğini yapacaksınız, çalıştıracaksınız. Şimdi, biz geçmişteki işte mezardakileri de borçlandırmışız, doğacakları da borçlandırmışız.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Doğru.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, doğru, bence de doğru. 2002 yılında kamu borç stoku gayrisafı millî hasılaya oranı neydi arkadaşlar? Yüzde 69. Şimdi bakalım gayrisafı millî hasılaya kamu borç stokunun oranı ne kadar? Yüzde 28. Şimdi biz Bütçe Komisyonundayız. Biz bütçe...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Özel sektörün kaç?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Özel sektöre de bakalım. (Gürültüler)

Arkadaşlar, oraya da geliyoruz.

Şimdi Bütçe Komisyonundayız. Yüzde 69 mu büyük, yüzde 28 mi büyük? Sizin takdirinize bırakıyorum. Artı, özel sektör dediğiniz zaman arkadaşlar, özel sektörün de borçları yüzde 65. Onu da biliyoruz, hepsini biliyoruz. Ama özel sektör gidip bu borçlarını alırken karşılığında bir değer göstererek borç aldı. Hiçbir banka, hiçbir finansman...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hazine garantisi...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, hazine garantisi de veriyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Onlar kamu borcunda yok.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Az önce Bakanımız açıkladı, ne dedi? Bakanımız “Evet, ben sadece Bursa-Yalova arasındaki otobandan, yapılmış otoyoldan kâr elde ediyorum ve Osmangazi Köprüsü’ne para aktarıyorum.” dedi. Evet, iş bilenin, kılıç kuşananın değerli arkadaşlar.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – İşi iyi biliyorsunuz!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Dolayısıyla her alanda devrim yaptık ama ulaştırmada hakikaten baş tacımızsınız. Yani milletimizin ayağına taş değmesin diye gecenizi gündüzünüze katıyorsunuz.

Bundan dolayı, değerli arkadaşlar, bakınız, Ankara’dan yola çıktığımızda bölünmüş yollarla İzmir’e kadar gidiyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, son söz muhalefete verilir.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Artık muhalefet yok Sayın Paylan. Muhalefet yok artık, 1’inci parti, 2’nci parti var artık. Lütfen yani. Muhalefet bitti artık.

Plan ve Bütçe Komisyonu

5.11.2018

T: 9

O: 3

Dolayısıyla özgürlüklerin önünü açan da biziz. İç Tüzük neyi gerektiriyorsa Sayın Başkanım, İç Tüzük'e göre hareket etmiştir. Evet, Bakanlığımıza bağlıdır. Dolayısıyla özgürlüklerin önünü kapatan bir parti değil, iktidar değil, özgürlüklerin önünü açar iktidar.

Çok teşekkür ediyorum. Hayırlı olsun, uğurlu olsun, bereketli olsun Sayın Bakan.

BAŞKAN – Hayırlı, uğurlu olsun.

Bütün katılımcılara teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, 6 Kasım Salı günü saat 11.00'de toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 21.54

