

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ

KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

16'ncı Toplantı
6 Aralık 2018 Perşembe

(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.-KONU

A)GÖRÜŞMELER

1.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) ve bağlı ortaklıklarının (TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, yazılı cevap verilmesi gereken konuların cevaplarının Komisyon tutanaklarının TBMM "web" sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde Komisyon Başkanlığına iletilebileceğine ilişkin açıklaması

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

16'ncı Toplantı

6 Aralık 2018 Perşembe

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM KİT Komisyonu saat 11.06'da açıldı.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yapılarak ibra edildi.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklıkları olan;
Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin (TÜLOMSAŞ),
Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin (TÜVASAŞ),
Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin (TÜDEMSAŞ),
2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlandı.

Komisyon Başkanı Mustafa Savaş, yazılı cevap verilmesi gereken konuların cevaplarının Komisyon tutanaklarının TBMM “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde Komisyon Başkanlığına iletebileceğine ilişkin bir açıklama yaptı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından saat 14.37'de toplantıya son verildi.

6 Aralık 2018 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.06

BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)

BAŞKAN VEKİLİ: Nevzat ŞATIROĞLU (İstanbul)

SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)

KÂTİP: Yavuz SUBAŞI (Balıkesir)

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştay Başkanlığımızın ve kurumlarımızın değerli temsilcileri; hepiniz hoş geldiniz.

27’nci Yasama Dönemi İkinci Yasama Yılıının 16’ncı Birleşimini açıyorum.

II.-KONU

A)GÖRÜŞMELER

1.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) ve bağlı ortaklıklarının (TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN – Birleşimimizde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıkları, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi AŞ, Türkiye Vagon Sanayi AŞ, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi AŞ’nin 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarını görüşeceğiz.

Sayın Yönetim Kurulu Başkanımızdan başlamak üzere toplantımıza katılan temsilcilerin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

(Kurum temsilcileri kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sunumu yapmanız için sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Komisyonumuzun Sayın Başkanı ve değerli üyeleri, Sayıştayımızın değerli denetçileri, kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli temsilcileri; şahsım ve 30 bin kişilik TCDD ailesi adına sizleri saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, pardon. Sunum biraz uzun, bunu kısaltabilirsek...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Tamam Sayın Başkanım.

Öncelikle Sayıştay tarafından hazırlanan raporlardan mümkün olduğunca istifade ettiğimizi belirtmek istiyorum.

Raporun hazırlanılmasında emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

2011 yılında çıkan 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’yle demir yolu sektörünün değişim ve dönüşüm sürecinin ilk adımı atılmıştır.

2013 yılında çıkan Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun’la demir yolu sektörümüzün serbestleşmesine yönelik hukuki süreç tamamlanmıştır.

Teşekkülümüz, kanunla birlikte demir yolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandı. Yük ve yolcu taşıma hizmetleri ise bağlı ortaklığımız statüsünde 1 Ocak 2017 tarihinden itibaren ilk bütçesiyle faaliyete başlayan TCDD Taşımacılık AŞ tarafından yürütülmektedir.

Yeniden yapılandırma sonrası teşekkülümüzün demir yolu altyapı işletmecisi olarak ana faaliyetlerinde şebeke yönetimi ve demir yolu yapımı ve bakımı olarak tanımlanmıştır.

Şebeke yönetimi faaliyetlerine baktığımızda, ilk defa 2017 yılında TCDD tasarrufundaki demir yolu altyapı ağı, erişim koşulları, başvuru ve kapasite tahsis süreçleri ile verilen hizmetler ve ücretlendirme konusunda gerekli bilgileri de içeren Şebeke Bildirimi yayımlanmıştır.

TCDD Taşımacılık AŞ'yle birlikte 4 adet demir yolu işletmecisi altyapımızda tren işletmeciliğine başlamıştır. İZBAN, OMSAN, Körfez ve TCDD Taşımacılık AŞ şu anda faaliyetlerine devam etmektedir.

Yine trafik işletme sistemi kurularak altyapımızda trenlerimizin sürekli faaliyetleri anlık olarak takip edilmektedir. Altyapı yapım ve bakım işlerine baktığımızda son on beş yıl içerisinde 60,7 milyar TL civarında yatırım yapılmıştır. 2018 yılında ayrılan 7,5 milyar TL'nin tamamını yıl sonuna kadar harcayarak yüzde 100 gerçekleşmeyi hedefliyoruz.

2019 yılı içerisinde devam eden öncelikli projelerimizden sizlere kısaca bahsetmek istiyorum.

Sayın Başkanım, değerli Komisyonumuzun üyeleri; müsaadenizle sizlerin büyük desteğiyle teşekkülümüze verilen yatırımların ödenekleriyle, yüksek hızlı tren projeleri başta olmak üzere, neler yaptığımızı kısaca anlatmak istiyorum.

2018 yılı itibarıyla 11.527 kilometresi konvansiyonel, 1.213 kilometresi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 12.740 kilometreye ulaşan demir yolu ağıımız bulunmaktadır. Hatlarımızın 5.467 kilometresi elektrikli, 5.746 kilometresi sinyalli hâle getirilmiştir. Ankara merkez olmak üzere, Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara- Sivas, Ankara-İzmir ve Yerköy-Kayseri hatları yüksek hızlı tren ağı olarak belirlenmiştir.

2009 yılında Ankara-Eskişehir hattının işletmeye alınmasıyla birlikte Türkiye, dünyada yüksek hızlı tren işleten ülkeler ligine yükselmiştir.

Yine 2011 yılında Ankara-Konya, 2013 yılı içerisinde Eskişehir-Konya ve 2014 yılı içerisinde de Ankara-İstanbul ile Konya-İstanbul arasında yüksek hızlı hatlar da hizmete alınmış ve bu güzergâhtaki 11 ilimizde hizmet sunulmaya başlanmıştır. Her gün yaklaşık 25 bin insanımızın seyahat ettiği yüksek hızlı trenlerle yapılan toplam yolculuk sayısı 44 milyona ulaştı.

Hâlen 1.889 kilometre yüksek hızlı tren, 1.480 kilometre hızlı tren ve 705 kilometre konvansiyonel olmak üzere toplam 4.074 kilometre yeni demir yolu yapım çalışmalarımız devam ediyor. 488 kilometrelik yüksek hızlı, hızlı ve konvansiyonel hatlarımızın yapımı ise ihale aşamasındadır.

2023 yılı hedefleri kapsamında 1.252 kilometre hattın etüt proje çalışmalarını tamamladık. 7.667 kilometrelik hatta etüt proje çalışmalarımız devam ediyor. Ayrıca konvansiyonel hatlarımızda 2.211 kilometre sinyalizasyon, 841 kilometre de elektrifikasyon yapım çalışmalarımız sürmektedir.

Ankara-Sivas arasını 405 kilometreye düşürecek 393 kilometrelik yüksek hızlı tren projesinin altyapı işlerinde yüzde 91 ilerleme sağladık. Üstyapı işlerinde 100 kilometrenin üzerinde ray serimi tamamlandı. Ankara-Sivas arasındaki seyahat süresini on iki saatten iki saate düşürecek olan hatta 2019 yılı içerisinde test sürüşlerine başlamayı hedefliyoruz.

Ankara-İzmir yüksek hızlı tren projesinin de tüm kesimlerinde altyapı yapım çalışmaları devam etmektedir. Yine üstyapı yapım çalışmalarında Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak kesiminde 2019 yılı başında ray serimine başlanması planlanmış olup Uşak-Manisa-İzmir kesiminde ise ihale hazırlıklarımız devam etmektedir. Ankara-Uşak kesiminin 2021 yılında, Uşak-İzmir kesiminin 2022 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Bu hattımızın devreye alınmasıyla birlikte on dört saatlik seyahat süresi üç buçuk saate düşecektir.

Bursa-Bilecik hızlı tren hattının Bursa-Gölbahı-Yenişehir kesiminde altyapı yapım çalışmaları devam etmektedir. Yenişehir-Osmaneli kesiminde ise proje çalışmaları tamamlanmıştır. Yenişehir-Osmaneli altyapı ve Bursa-Osmaneli üstyapı ve elektrik, mekanik, sinyal yapım çalışmaları için ihale süreçlerimiz devam etmektedir. Proje tamamlandığında yüksek hızlı tren hatlarında hem Ankara-Bursa, hem de Bursa-İstanbul'da yaklaşık seyahat süremiz iki saat on beş dakika olacaktır. Bursa-Bilecik projesinin 2021 yılında test sürüşlerine başlanması planlanmıştır.

Yine diğer bir koridorumuz olan Konya-Karaman-Ulukışla-Yenice(Mersin) 347 kilometrelik hızlı tren hattımızda yapım çalışmaları devam etmektedir. Projenin ilk etabı olan Konya-Karaman kesiminde altyapı, üstyapı, elektrifikasyon ve istasyon düzenlemeleri tamamlanarak elektrikli olarak işletmeye alınmıştır. Sinyalizasyon çalışmaları devam etmekte olup 2019 yılı içerisinde sinyalli işletmeciliğe geçilecektir. Proje tamamlandığında seyahat süresi bir saat on üç dakikadan kırk dakikaya düşecektir. Karaman-Ereğli-Ulukışla arasında yapım çalışmalarımız da devam etmektedir. Yüzde 49 fiziki ilerleme sağlanmıştır. Sinyalizasyon çalışmaları devam etmektedir. Ulukışla-Yenice arasında ise proje çalışmaları tamamlanmış olup finansman teminine müteakip ihale süreçleri ilerletilecektir. Güney koridorumuzu oluşturan 313 kilometrelik Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep arasında tüm kesimlerde altyapı yapım çalışmaları devam etmektedir.

Demir İpek Yolu ağının ülkemizdeki doğu-batı koridorunu oluşturan 1.878 kilometrelik Edirne-Kars demir yolu güzergâhında bulunan projelerimizde ise son durum şu şekildedir: 229 km uzunluğunda Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi'nin finansmanının bir bölümü Avrupa Birliği Hibe Fonlarından (IPA) karşılanacak olan Çerkezköy-Kapıkule kesiminin yapım işleri için 25 Ekim 2018 tarihinde mali teklifler alınmış olup değerlendirmeler devam etmektedir. Halkalı-Çerkezköy kesiminde ise ihale hazırlıkları ve kredi temin çalışmalarımız sürmekte, kredi teminini müteakip yapım ihalesine çıkılacaktır.

Gebze-Sabiha Gökçen Havaalanı-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı-Halkalı demir yolu yapımı için proje çalışmaları tamamlanmış olup finansman teminini müteakip yapım ihalesine çıkılacaktır.

Sivas-Erzincan hızlı tren hattının Sivas-Zara kesiminde altyapı yapım çalışmaları devam etmektedir. Zara-İmranlı-Kemah-Erzincan kesiminin etüt proje çalışmaları tamamlanmış olup ihale hazırlık çalışmaları devam etmektedir. Erzincan-Erzurum-Kars hızlı tren projesinde proje hazırlama çalışmaları devam etmektedir. 2020 yılında proje çalışmasının tamamlanması hedeflenmektedir.

Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale-Kırşehir-Aksaray-Ulukışla(Niğde) hatlarımızın kuzey-güney koridorumuzda Aksaray-Ulukışla kesiminin projeleri tamamlanarak yatırım programımıza alındı. Diğer kesimlerin ise proje çalışmalarının 2019 yılı içerisinde tamamlanması hedeflenmiştir.

Yine Antalya-Burdur-Isparta-Afyonkarahisar-Kütahya-Eskişehir ve Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hatlarımızın hızlı tren etüt proje çalışmalarımız sürüyor. Proje çalışmalarımızı 2019 yılı içerisinde tamamlamayı hedefliyoruz.

Sivas-Çetinkaya-Malatya-Elâzığ-Diyarbakır hattında ise etüt proje çalışmalarımız devam etmektedir. 2019 ile 2020 yılı içerisinde kesim kesim tamamlamayı hedefliyoruz.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; yüksek hızlı ve hızlı demir yolu hatlarıyla birlikte yolcularımızın tüm taleplerine cevap verebilecek modern yüksek hızlı tren garları da aynı zamanda inşa ediyoruz. Bugüne kadar Ankara, Bilecik, Polatlı ve Bozüyük YHT garlarını hizmete açtık. 2018 yılı içinde Başkentray Projesi'yle beraber Eryaman'da yüksek hızlı tren garını hizmete aldık. Konya'da daha merkezi noktada şehir içi raylı sistemlerle entegre olacak şekilde yeni bir YHT garı inşa ediyoruz. Önümüzdeki yıl başında hizmete alacağız.

Yüksek hızlı ve hızlı tren hatları inşa ederken bir yandan da mevcut hatlarımızı modernize etmeyi ihmal etmedik. Mevcut hatlarımızın yenilenmesi, elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesine yönelik projelerimiz devam etmektedir.

Bu kapsamda, 2003 yılından bugüne kadar mevcut hatlarımızın yüzde 96'sını oluşturan 11.024 kilometre hattı yeniledik. 2018 yılında 479 kilometrelik yol yenilemesi daha yaparak ana hatlarımızın tamamında yenileme çalışmaları tamamlanmıştır.

2003 yılında 2.082 kilometre olan elektrikli hatlarımız yüzde 163 artırılarak 5.467 kilometreye ulaştı. 841 kilometrelik konvansiyonel hatta elektrifikasyon yapım çalışmalarımız devam etmektedir.

Yine, 2.505 kilometre olan sinyalli hattımız yüzde 129 artırılarak 5.746 kilometreye ulaşmıştır.

Yine, konvansiyonel hatlarımızdaki 2.211 kilometre sinyalizasyon çalışmamız devam etmektedir.

Yine, bir bölümü Avrupa Birliği hibe kredisiyle finanse edilen Samsun-Kalın Projesi'nde altyapı ve üstyapı yapım çalışmaları tamamlandı. Sinyalizasyon yapım çalışmaları devam etmektedir. 2019 yılında hat işletmeye alınacak olup yıl içerisinde ise sinyalli işletmeciliğe geçilecektir.

Ankara, İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerimizde yaşanan trafik tıkanıklığının çözülmesine katkı sağlamak ve şehir içi ulaşımda halkımıza daha kaliteli ve konforlu hizmet verebilmek amacıyla demir yolu ulusal altyapı ağı üzerinde İstanbul'da Marmaray, İzmir'de Egeray, Ankara'da Başkentray projeleri tamamlanarak faaliyete geçirilmiştir.

Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bir bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi için lojistik merkezler kuruyoruz. 21 adet lojistik merkezden 9 adedinin inşası tamamlanarak sektörün hizmetine sunulmuştur. Mersin-Yenice ve Konya-Kayacık lojistik merkezleri de bu yıl tamamlanarak açılışa hazır hâle getirilmiştir.

Kars, Bozüyük ve İzmir-Kemalpaşa lojistik merkezlerinin yapım çalışmaları; Sivas, Karaman ve Kayseri, Tatvan-Bitlis lojistik merkezlerinin ihale çalışmaları; Mardin, Habur ve İstanbul Avrupa Yakası lojistik merkezlerinin proje ve kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir.

Yük taşımacılığının artırılması amacıyla fabrika, liman, organize sanayi bölgeleri gibi yük potansiyeli olan merkezlere demir yolu bağlantısı sağlayan iltisak hattı yapımlarına da önem veriyoruz.

Yine, Tatvan-Van arasındaki demir yolu bağlantısını Van Gölü üzerinde işletilen yeni feribotlarla sağlamaya başladık. Yük ve yolcu kapasitesinin artırılması amacıyla bu yıl Sultan Alpaslan ve İdrisi Bitlisi feribotlarını hizmete aldık. Mevcutta 9 ila 10 vagon kapasiteli eski 4 feribotla günde 1.500 ton yük taşınırken, yeni 50 vagon kapasiteli 2 feribotla günde 10.500 ton yük taşınır hâle gelmiştir. Böylece taşıma kapasitesi 7 kat artırılmıştır. Bu feribotlarda TÜLOMSAŞ tarafından üretilen 8 adet yerli ve millî dizel marin motor kullanılmıştır.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; yapım ve bakım çalışmalarımızla birlikte işletmecilik faaliyetlerimiz hakkında da kısaca bilgi vermek istiyorum.

Yaklaşık yüzde 47'lik kesimde 2'nci hat, yol yenileme, elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapım çalışmalarımız devam etmektedir. Şebekemizde günlük olarak 1.088 adet tren çalışmaktadır.

Hatlarımızın büyük bir bölümünün tek hatlı olması ve yaklaşık yüzde 47'sinde yapım çalışmaları devam etmesine rağmen 2018 yılında 2017 yılına göre tren kilometre bazında yaklaşık yüzde 10, ham/ton kilometrede ise yüzde 15 oranında artış sağlanmıştır.

Sayın Başkanım, değerli üyeler; 2023 yılı hedefleri doğrultusunda konvansiyonel demir yolu, hızlı tren ve yüksek hızlı tren hatlarımızın inşasına devam ediyoruz. Demir yolu hedeflerinin gerçekleşmesi, Türkiye'nin 2023 yılı 500 milyar dolarlık ihracat hedefine ulaşmada ve dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girmesine büyük katkı sağlayacaktır.

Demir yollarının yeniden devlet politikası olarak ele alındığı dönemden günümüze kadar arz etmeye çalıştığım bütün bu yatırım ve hizmetlerde TCDD toplumun her kesiminin desteğini almıştır.

Komisyonumuz başta olmak üzere, yüce Meclis üyelerimiz ve Meclis adına görev yapan Sayıştay üyelerimizin birer demir yolu sevdalıları olarak ülkemizin yüz altmış iki yıllık köklü ve millî kuruluşu TCDD'ye olan destekleri bizleri memnun etmektedir.

Bu yatırım ve hizmetleri yerine getirirken bize desteklerini esirgemeyen yüce Meclisimizin tüm üyelerine, KİT Komisyonu üyelerimize ve Sayıştayımızın denetçileri başta olmak üzere, tüm kurum ve kuruluşların temsilcilerine şükranlarımı arz ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, önerilerin görüşülmesine başlıyoruz.

Kurumun 2015 yılından 7, 2016 yılından da 4 önerisi bulunmaktadır.

2015 yılının 2 no.lu önerisi ile 2016 yılının 2 no.lu önerisi aynı mahiyettedir. Bu sebeple, bu önerileri birlikte görüşeceğiz.

Şimdi, 2015 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından TCDD'nin mülkiyetindeki Gebze-Halkalı arasındaki demir yolu hattında 1998 yılından beri yürütülmekte olan Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı banliyö hatlarının iyileştirilmesi ve elektromekanik sistem yenilenmesi projesinin yüksek hızlı tren işletmeciliğini olumsuz etkilediği hususu da dikkate alınarak, süre uzatımını gerektirmeyecek şekilde mümkün olan en kısa zamanda tamamlattırılması konusunda ilgili Bakanlık nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, buyurun yanıt için.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN - Söz konusu proje, Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne yürütülmekte olup öneri konusu husus Bakanlığımıza bilgi olarak arz edilmiştir. Projedeki ilerlemeler teşekkülümüzce de takip edilmekte olup işin hızlandırılması adına gelen talepler kısa süre içinde karşılanmaktadır. Bakanlığımızca projenin ilerlemesine engel teşkil eden sorunlar çözülerek projede yoğun çalışmalar devam etmekte olup 2019 yılı ilk çeyreğinde tamamlanması hedeflenmektedir.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı? Yok.

Sayıştayın önerisiyle ilgili görüşünüzü alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Tamamlanmamıştır efendim. Bir an önce işlemlerinin tamamlanması için konunun izlemede kalmasını arzu ediyoruz.

BAŞKAN – Peki.

Önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2015 yılının 2 no.lu önerisiyle aynı mahiyette olan 2016 yılının 2 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 2:

Onuncu Kalkınma Planı’nda belirlenen hedefler doğrultusunda raylı ulaşım sistemleri ihtiyaçlarının yurt içinden karşılanması için teknolojik kabiliyet ve yerli üretimin geliştirilmesi; bu doğrultuda yerli ve yabancı sanayi ortak girişimlerin kurulmasının desteklenmesi; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü’nün bağlı ortaklıkları olan TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ’ın demir yolu sektöründe yapılan yasal düzenlemeler sonucu oluşan piyasa beklentilerini de karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılması, TCDD’nin kamu üzerindeki mali yükünün sürdürülebilir bir seviyeye çekilmesi konusunda çalışma yürütülmesi.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, buyurun yanıt için.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN - Bağlı ortaklıklarımız, TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ, sektörün serbestleşmesiyle birlikte bir yandan ürün çeşitlendirmesi yaparken, ürünlerin kalitesini artırarak, bir yandan da teknoloji transferi ve AR-GE’ye yönelerek sektörün ihtiyaç duyduğu yüksek hızlı tren başta olmak üzere dünyadaki son teknolojiye sahip demir yolu araçlarını ülkemizde üretme yönünde ciddi çalışmalar yürütmektedir. TÜLOMSAŞ tarafından prototip üretimi yapılan ve sektörün ilgili kurum ve kuruluşlarının yoğun bir şekilde katılım sağladığı INNOTRANS fuarında sergilenen hibrit lokomotif bunun en somut örneği olmuştur.

Yürütülen faaliyet ve projelerle, bağlı ortaklıkların raylı sistemler sektöründe millî tasarıma sahip ürünleri geliştirmesinin yanında dünya pazarlarındaki satış yelpazesinin genişlemesi de hedeflenmektedir. Bu süreçte paralel olarak piyasa beklentilerini de karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılması yönünde çalışmalar da başlatılmıştır. 27 Ekim 2018 tarihli ve 30578 sayılı Resmî Gazete’nin mükerrer sayısında yayımlanan 2019 yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı’nın “Politika ve Tedbirler” başlığı altında yer alan 340 sıra sayılı tedbir söz konusu hususa yer vermektedir. Bu tedbir kapsamında, TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ’ın piyasa beklentilerini karşılayacak şekilde tek bir çatı altında toplanmasını, atıl üretim kapasitelerinin organizasyonel iş birlikleri marifetiyle daha etkin kullanılmasını ve yerli üretim kapasitesinin geliştirilmesini öngörmektedir. İlgili tedbirin tamamlanma süresi ise 2019 yılı Aralık ayı sonu olarak belirtilmektedir. Bu kapsamda Bakanlığımız bünyesinde çalışmalara başlanmıştır.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Evet, Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Öneri üzerinde söz almıyorum. Şimdi, elimdeki dosyada zaten onu okurken de farketmiştim. 2’nci sorudan 7’nci soruya geçiyor. Bütün dosyalarda eksik, arkadaşlarımızın hiç birinde yok. Burada bir şey var. Ya birileri bu dosyadan bunu yürüttü...

BAŞKAN – Yürütme olmaz. Bugüne kadar yürütme oldu mu ki bundan sonra...

Uzman arkadaşımız açıklasın.

YASAMA UZMANI – Değerli vekillerim, iyi çalışmalar diliyorum.

Şimdi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının 3 tane de bağlı ortaklığı olduğundan dolayı 2015 yılının 3 ve 4 numaralı önerileri bağlı ortaklıkların TÜLOMSAŞ'a ait, şu kitapçığın içerisinde 3 ve 4 numaralı öneriler ve cevapları; 5 ve 6 da yine bağlı ortaklık olan TÜVASAŞ'a ait. O öneriler ve cevaplarını da arkadaşlar yani kuruluş bunun içerisine koymuş.

BAŞKAN – Evet, izah etmek gerekiyordu.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Olur mu öyle şey? Siz biliyorsunuz diye biz bilmek zorunda değiliz ki.

YASAMA UZMANI – Bize bu şekilde geldi efendim. Arz ediyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bak kardeşim, sen buradan yönlendirme yapsan bize biz gideriz oraya, bakarız.

BAŞKAN – İşaretleri koysaydınız diyorsunuz, giderdik diyorsunuz. Bundan sonra işaretleri koyalım, tamam.

Peki, Sayın Sertel, daha düzenli olması gerekirdi. Uyarı için teşekkür ediyoruz. Biz de arkadaşlarımızı uyarıyoruz. Yerinde uyarıları her zaman olumlu karşılıyoruz Sayın Sertel. Teşekkür ediyoruz. Bundan sonra bu tür eksiklikler olmayacaktır. Devlet Demiryolları tek bir kitapçıkla gönderdiği için...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Zaten hatları karıştırıyorlar, rayları döşeyemiyorlar; bir de burayı yapamazlarsa ayıp yani.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Öneriyle ilgili Sayıştayın görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Yasal düzenlemelerin yapılması gerekiyor. Daha tamamlanmamıştır efendim. Sayıştay tarafından izlenmesini arz ediyoruz.

BAŞKAN – Sayıştay tarafından izlenmesini öneriyorsunuz.

Önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2015 yılının bağlı ortaklık TÜLOMSAŞ'a ilişkin 3 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 3:

Yüksek bilgi birikimi, ileri teknoloji ve mühendislik çalışması gerektiren demir yolu araçları üretimi konusunda önemli altyapısı ve çalışmaları olan, bu alanda uluslararası söz sahibi firmalar ile tren teknolojilerinin ülkeye taşınması konusunda stratejik anlaşmaları bulunan TÜLOMSAŞ'ın, 2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Kalkınma Planı'nda yer alan hedefler doğrultusunda, hem 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hem de 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde, sektörün serbestleştirilmesi ile ülke ekonomisi ve ülkenin demir yolu stratejisi göz önünde bulundurulmak suretiyle, mevcut potansiyelini değerlendirebilecek şekilde daha serbest ve rekabet edebilir statüde yeniden yapılandırılması hususunda ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürüm, yanıt için buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, bizim TCDD’nin 2 no.lu önerisiyle benzer bir öneri. Yine bağlı ortaklıklarımızla söz konusu 27/10/2018 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan 2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı’nda 340 numaralı tedbir olarak “TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ piyasa beklentilerini karşılayacak şekilde tek bir çatı altında toplanması” şeklinde bir öneri bulunmaktadır. Bu faaliyet 2019 yılı içerisinde tamamlanacaktır.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz yok.

Sayıştayın önerisiyle ilgili görüşünü alalım.

Buyurun

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Düzenlemeyi bekleyelim efendim. Onun için izlemek istiyoruz.

Arz ederiz.

BAŞKAN – Evet. “Düzenlemeyi bir görelim, bekleyelim.” diyorsunuz.

Önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2015 yılının bağlı ortaklık TÜLOMSAŞ’a ilişkin 4 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 4:

Şirketin pazarlama ve satış faaliyetleriyle ilgili olarak; 1981 yılında yürürlüğe konulmuş olan 2522 sayılı Kamu Kuruluşlarının Yurt Dışındaki İhalelere katılması Hakkında Kanun uyarınca, yurt dışı ihalelere katılabilmek için Bakanlar Kurulu kararı gerektiğinden, yurt dışı ihalelerde her defasında Bakanlar Kurulu kararına müracaat etme yerine, zaman kaybını önlemeye ve daha süratli hareket etmeye imkân verecek bir düzenleme yapılması hususunun tüm yönleriyle değerlendirilmesi amacıyla ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Evet Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, yine esas sözleşmesine göre, gerektiğinde yurt dışında iş yapmak, büro açmak, bayilik ihdas etmek gibi amaçları bulunan TÜLOMSAŞ şirketimiz, yine 2522 sayılı Kanun kapsamında bazı kısıtlamalarla, özellikle yurt dışına teklif vereceği zaman özellikle bir karar alması gerekiyor, Bakanlar Kurulu kararı gerekiyordu. Bununla ilgili şirketimizin tabii bu faaliyetleri açısından önemli bir kısıt oluşturmaktadır. Fakat özellikle geçen dönemde bir kanun taslağı hazırlanmıştı bu konuyla alakalı. Meclis gündemimize gelmeden Cumhurbaşkanlığı sistemine geçildi. Yine yeni bir kanun taslağı hazırlayarak bu konunun Cumhurbaşkanlığı kararıyla çevrilmesi konusunda hazırlıklarımız devam ediyor efendim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz yok.

Sayıştayın önerisiyle ilgili görüşünü alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, KİT’ler için önemli bir konu, mutlaka düzeltilmesi gereken bir olay. Hatta bu kurum uluslararası bir kurumun distribütörlüğünü yapıyor. Orada bir mal distribütörü olduğu şirketten dolayı yapması gereken bir şeyi gerçekleştirmek istese dahi Bakanlar Kurulu kararı gerekiyor. Mutlaka bu kanunun düzeltilmesi gerekiyor. Onun için izleyelim istiyoruz.

BAŞKAN – Peki.

Önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2015 yılının bağlı ortaklık TÜVASAŞ'a ilişkin 5 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 5:

2014 yılında 4.450.000 avro bedelle İtalya’da yerleşik BLUE Engineering S.R.L firmasına ihale edilen ve TCDD Genel Müdürlüğü ile müştereken yürütülen yeni nesil tren seti EMU tasarımı ve prototip imalatı işinde, projenin yerli katkı payının artırılması suretiyle süre uzatımına sebebiyet verilmeyecek şekilde yatırım programı ile ilişkilendirilerek bir an önce tamamlanması.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN - TCDD Taşımacılık AŞ, TÜVASAŞ ve proje yüklenicisi firmayla çalışmalar sürdürülmektedir. Proje faaliyetlerinde yerlilik oranları maksimum olacak şekilde düzenlenen şartnamelerle yapılan ana komponent ihaleleri tamamlanmış olup 100 araçlık yani 20 setlik planlı yatırım programına uygun bir şekilde faaliyetler sürdürülmektedir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz yok.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzleyelim efendim.

BAŞKAN - Önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2015 yılının bağlı ortaklık TÜVASAŞ'ın 6 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 6:

2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Kalkınma Planı’nda, “TCDD Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklığı olan TULOMSAŞ, TÜDEMSAŞ VE TÜVASAŞ’ın demir yolu sektöründe yapılan yasal düzenlemeler sonucu oluşan piyasa beklentilerini de karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılması” hedefine yer verildiği göz önünde bulundurularak, bu konuda ana teşekkül TCDD Genel Müdürlüğünün koordinatörlüğünde çalışmaların başlatılması için gerekli girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, bu, 2’nci ve 3’üncü öneriyle aynı. Aynı çerçevede üç bağlı ortaklığımızı da yine 2019 yılı içerisinde yeniden yapılandıracağız.

BAŞKAN – Artık bunları hızlandıralım Sayın Genel Müdürüm. Yani bir an önce ne yapmamız gerekiyorsa yapalım.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Tamam Sayın Başkanım.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Komisyon Başkanı bile isyan etti.

BAŞKAN – İsyen etmedik canım, niye isyan edeyim. Bizim ruhumuzda yok öyle isyan etme, bir süreçtir bu.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı? Yok.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Aynı gerekçeyle izleyelim efendim.

BAŞKAN – Önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi 2015 yılının 7 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 7:

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

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayıştay raporlarında yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesine özen gösterilecektir.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

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

Sayın üyeler, diğer öneri ve tavsiyelerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı? Yok.

Şimdi, 2016 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum, buyurun:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

TCDD tarafından hizmet alımı suretiyle temin edilen hemzemin geçit bekçiliği, kamulaştırma çalışmaları ve hosteslik hizmetlerine ilişkin istihdam edilen taşeron firma personelinin açtığı muvazaaya dayalı davaların parasal değeri 3,2 milyon TL'ye ulaşmıştır. Muvazaaya dayalı davalar nedeniyle TCDD aleyhine oluşabilecek maddi zararların önüne geçilmesi amacıyla gerekli hukuki ve idari tedbirlerin alınması.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, buyurun yanıt için.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Taşeron işçilerin kadroya geçirilebilmesi hakkında 30 Haziran 2018 tarih ve 30464 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2018/11991 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 11/10/2017 tarih ve 2017/10925 sayılı Kararname'nin eki karar ile kabul edilen kamu iktisadi teşebbüsleri ve bağlı ortaklıklarının 2018 yılına ait Genel Yatırım ve Finansman Programına ek madde eklenmiştir. Bu kapsamda teşekkülümüze verilecek açıktan atama kadrosu çerçevesinde gerekli işlemlerin yapılması takip edilmektedir.

BAŞKAN – Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı? Var.

Sayın Güner, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Devlet Demiryollarında yapısal değişiklikle birden çok şirket dokusu oluşturuldu. Buralarda da çalışanlar dâhil tümünün taşeronların kadroya alınması gerekir çünkü modern kölelik demek ve emekçilerin hakkının gasbı demek. Devlet Demiryollarında yaşanan sorunların önemli bir bölümünün de ben bu taşeron uygulamasından kaynaklandığını düşünüyorum. Şu anda kadroya alınan var mı? Şu anda kaç kişi taşeron olarak çalışıyor? Ayrıca yüksek hızlı tren dâhil bütün çalışanlara mutlaka kadro verilmesi gerekir çünkü yüksek hızlı tren sonuça itibarıyla yap-işlet-devret modeliyle gerçekleşse dâhi Devlet Demiryollarının yapısı. Bu anlamda, kaç çalışanın var? Kaça düşürüldü? Şu anki durum ne? Taşeron uygulaması neden devam ediyor? Bu konuda girişimleriniz nedir, onu öğrenmek istiyorum. Ayrıca, bildiğim kadarıyla makinistlerden kadroya geçmesi gerekenler var yani üniversite mezunu oldukları hâlde onların özlük hakları da verilmiyor. Bu konuda ben kanun teklifi de hazırlamıştım. Kurum olarak bu konuda ne gibi çalışmalar yapılıyor? Çünkü Devlet Demiryollarında geçmişe göre kaza sayıları azalsa da ölümlü kaza sayıları arttı. Bunun da ben liyakatle ilgili olduğunu düşünüyorum. Bir demir yolcu çocuğu olarak Demiryollarını çok önemsiyorum ama

söylenen ile yapılan arasında bir farklılık olduğunu da Sayın Genel Müdürüm sizin şahsınızda değil ama olduğunu düşünüyorum çünkü bir kuruma ait olma hissi vardı. Ama ne kıyafetinde ne duruşunda ne çalışma alanında geçmişten gelen o Devlet Demiryolları mensubu olma duygusu giderek yok oluyor. Bunda da taşeronun önemli sorun olduğunu düşünüyorum. Taşeronun kaldırılması yönünde kurum olarak bakanlık nezdinde çalışmalarınız var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gürer.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Gürer benim soracaklarımın, konuşacaklarımın önemli bir bölümünü konuştu, hatta fazlasını da sordu. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında hâlen taşeron uygulaması varsa hangi bölümlerde uygulanıyor, hangi birimlerde uygulanıyor? Özellikle mesleki anlamda eğitime tabi tutulması gereken ve Türkiye'nin en önemli kuruluşlarından biri olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının taşeron sistemini çıkan yasalara rağmen hâlâ uygulama içerisinde ise -öyle olmasını kabul etmek mümkün değil- bunun gerekçelerini de bize anlatmanız gerekiyor çünkü hem ulaşım hem yatırım hem hizmet yani her anlamda bilgi ve birikime dayalı bir sektöredesiniz. O açıdan, burada mesleğin önemi kadar kadronun ve güvencenin de önemi olduğunu inanıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Sayın Genel Müdürüm, yanıt için sözü size veriyorum, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Efendim, şimdi, taşeronların kadroya alınmasıyla ilgili öncelikle cevabımızda da vermiş olduğumuz... KİT'lerle ilgili bir kararname yayınlandı. Kararnameyle ilgili özellikle şimdi -maliye hazine oldu- Hazine ve Maliye Bakanlığımız nezdinde girişimlerimiz devam ediyor. Tabii, burada KİT'lerin özellikle emekli olan personelimizin istihdamının belli bir miktarı kadar istihdam yetkisi veriliyor. Bu istihdam yetkisi çerçevesinde de taşeronda çalışan personelimizin kadroya geçirilmesiyle ilgili bir takvim çalışmamız var, bunlarla ilgili çalışmalarımız devam ediyor. Hizmet alımı olarak taşeron dediğimiz hizmet alımlarımız da bizim, temizlik hizmeti ağırlıklı olarak, güvenlik hizmeti, yine taşıma hizmetlerimizdeki araç kiralama hizmetleri, iae hizmetleri gibi hizmet alımları. Yani daha çok yardımcı hizmetler dediğimiz kısımlarda taşeron hizmeti ihtiyacımız var.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Kaç kişi toplam?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Efendim, şöyle: Yani bizim yaklaşık 2.800 civarında personel var.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Şirketlerle beraber.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Hepsı efendim.

Bunların, tabii, dediğim gibi, şu anda hemen hemen hepsi bu hizmetlerde. Yani bakım onarım hizmetlerini zaten ihaleyle yapıyorsunuz, biliyorsunuz malum, oradaki taahhüt işleri ayrı bir kapsam. Onlarla ilgili her hangi bir şey yok.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Taşeron olarak...

BAŞKAN – Sayın Gürer, karşılıklı konuşmayalım.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Önemli bir şey söyledi Genel Müdürüm.

Biliyorsunuz, tren kazasının olduğu yer var ya, oralar da ihaleyle yapıldığı için -geçmişte Devlet Demiryollarının bu konulardaki denetimi, kontrolü, izlemesi önemli bir süreçti- o süreçlerden biraz mahrum kaldığımı düşünüyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Vekilim, onlarda da aynı şekilde denetime... Şey hizmetlerimiz şu anda personel eliyle yürütülüyor. Yani bizim denetimin, kontrolün, yolla ilgili bakım hizmetlerinin tamamı kendi personelimiz eliyle yürütülüyor. Oralarda bir şey yok. Ben şeyi kastetmiştim. Mesela bir garımızın çatısı aktarılacak, bunlarda hizmet alıyoruz. İşte, bakım onarım yapılacak, bunlarla ilgili hizmetleri kastetmiştim yani oradaki şey olarak onu kastettim. Bu bağlamda, hizmetlerimize devam ediyoruz.

Özellikle makinistlerde taşeron uygulamamız yok Sayın Vekilim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Orada üniversite mezunlarının işçi statüsüne, memur statüsüne alınmasıyla ilgiliydi.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şu anda makinistlerimiz iki statüde çalışıyor: Memur statüsü ve işçi statüsü.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - İşçide üniversite mezunları var, onlar niye memur olmuyor?

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm konuşsun Sayın Fethi Bey.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Yani bunun için ayrı bir kanuni düzenleme gerekiyor. Şu anda iki statüde makinist istihdamımız da devam ediyor.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, yasal düzenlemeler yapılmış ama uygulamaya henüz geçilmediği için izleyelim arzu ediyoruz.

BAŞKAN – İzleyelim diyorsunuz.

Önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum. Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2016 yılının 2 no.lu önerisini görüşmüştük, bu sebeple şimdi 2016 yılının bağlı ortaklık TÜLOMSAŞ'a ilişkin 3 no.lu önerisini okutuyorum, buyurun:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 3:

Demiryolu araçları imalatı konusunda önemli bir tecrübe ve bilgi birikimine sahip ve lokomotif imalatı konusunda Türkiye’de tek kuruluş olan TÜLOMSAŞ’ın, kendi alanındaki dünya firmalarıyla rekabet edebilmesi için AR-GE biriminin daha etkili ve verimli çalışması gerekli görülmektedir. Bu nedenle;

-AR-GE Dairesinin şirket içerisinde üretilen ürünler konusunda teknik bilgi birikimi kazanması yönündeki çalışmaların sürdürülmesi,

-Şirket tarafından ithal edilmek suretiyle temin edilen tekerlek, aks, fren sistemleri, krank, cer sistemleri (invertor, konvertör ve bunların yazılımları), demir yolu rulmanları, “turbo charger”lar ve motor regülatörleri gibi parçaların kuruluş içerisinde ya da iç piyasada üretilebilmesi imkânlarının araştırılması,

-TÜBİTAK ile birlikte geliştirilen E1000 elektrikli lokomotifin parça teknolojilerinin ve yazılımlarının şirket bünyesine taşınıp geliştirilmesinin sağlanması,

-Demiryolu ulaştırması ve raylı sistemler teknolojisinde meydana gelen gelişmeler ve şirketin uluslararası piyasalara yönelik üretim ve satış yapmak üzere imzaladığı ortaklık ve lisans anlaşmaları AR-GE çalışmalarının önemini daha da artırdığından; TÜBİTAK ve üniversitelerle iş birliği yapılmak suretiyle yürütülen AR-GE çalışmalarının sürdürülmesi,

-AR-GE çalışmaları için laboratuvar, test ünitesi ve yazılımlar konusunda gerekli yatırım ihtiyaçlarının tespiti ve planlanmasının yapılması,

-AR-GE biriminin öncülüğünde, Satınalma ve İkmal, Pazarlama, Malzeme Daire Başkanlıkları ile fabrikalar arasında koordinasyonun sağlanarak belli bir program dâhilinde gelişen teknolojilere uyum sağlayacak şekilde, sürekli alımı yapılan malzemelerin teknik şartnamelerinin güncellenmesi çalışmalarının sürdürülmesi,

-AR-GE birim personelinin çalışmalarının ve hedeflerinin iş programları aracılığıyla takip edilmesi.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Yanıt için Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, müsaade ederseniz TÜLOMSAŞ Genel Müdürümüz Hayri Bey, buna kısaca toparlayıp cevap versin.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ HAYRİ AVCI – Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri; kısaca, özet olarak cevap vermek istiyorum efendim.

TÜLOMSAŞ sahip olduğu imkân, kabiliyet ve bilgi birikimini etkin kullanarak teknoloji yarışında öne geçmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından onaylanmış AR-GE merkezi bulunmaktadır. AR-GE destekleri ile akademik ve danışmanlık desteklerinden kolaylıkla yararlanılması ve personelin niteliklerinin geliştirilmesi imkânı doğmuştur. Bu AR-GE merkezimizde şu anda ilave 30 mühendis istihdam ettik ve toplam 100 kişilik bir ekip çalışmaktadır.

AR-GE'mizde yapmış olduğumuz çalışmalardan bazı başlıklar: E5000 Elektrikli Millî Lokomotif Projesi TÜBİTAK'la devam etmektedir. Dizel elektrik 10000 millî manevra uyguladığı projesi, E1000 Millî Elektrik Lokomotif Projesi, Hibrit Lokomotif Projesi, 6 Silindir Motor Projesi ve araba taşıma vagonu projesini kısaca özetleyebiliriz.

Yenileştirme çalışmalarımız olarak da, yine bu AR-GE destekli olarak, şirketimiz tarafından ithal edilmek suretiyle temin edilen cer sistemlerinin (invertör, konvertör ve bunların yazılımları) şirketimiz bünyesinde üretilmesi konusunda TÜBİTAK MAM ile çalışılmaktadır. Prototip üretimi şirketimizle birlikte TÜBİTAK MAM tarafından yapılan dizel elektrik 10000 tipi lokomotifin invertörünün konvertör ve seri üretiminin TÜLOMSAŞ tesislerinde yapılması planlanmaktadır. 2018 yılında şirketimiz personeli montaj ve kablaj eğitimleri almış olup 2019 yılında imalat çalışmalarını sürdürecektir.

Hâlihazırda yurt dışından temin edilmekte olan tekerleklerin yerli olarak KARDEMİR firmasında üretilmeye başlanmasıyla bundan sonraki projelerde tekerleğin yerli olarak temin edilmesi planlanmaktadır.

2017 yılı içinde ithalden temin edilen malzemelerden 68 kalem malzemeyi yerliye çevirerek 3,6 milyon TL'lik bir kaynağın yerliye dönüştürülmesinde başarı sağlanmıştır. Amacımız burada, ithalden temin ettiğimiz malzemelerin sayısını azaltmak ve millî yapmaktır. Bu kapsamda Sayın Başkanım, biz Amerika, İngiltere, Almanya, Tayland -Uzak Doğu- İran, Irak gibi ülkelere, şimdi, şu anda Sudan'a ihraç etmekteyiz ürünlerimizi.

Yine elektrik 1000 projesinin geliştirilmesinde ise ASELSAN ve TCDD Taşımacılıkla birlikte yürüttüğümüz “Hibrit Lokomotif Projesi” kapsamında burada ürettiğimiz hibrit lokomotif TÜLOMSAŞ marka olarak Innotrans Fuarı'na götürüldü ve orada “fuarın gözdesi” olarak tanımlandı. Bu lokomotifle birlikte biz dünyada 4'üncü üretici konumuna gelmiş olduk.

Yine bu kapsamda, teknoloji ağırlıklı, Dizel Elektrikli Lokomotifler İçin Cer Sistemi Geliştirilmesi Projesi başlatılmıştır. Yerleştirme ve teknoloji üretmede şirketimiz şu anda sektöre öncülük yapmaktadır.

TÜBİTAK ve üniversitelerle iş birliği... 2017 yılında E5000 Tipi Anahat Millî Elektrikli Lokomotif Projesi başlatılmış olup 2020 yılında raylara konulacaktır.

Sayın Başkanım, sayın değerli üyelerimiz; lokomotif imalatında geldiğimiz son durum şudur: 1200 beygire kadar olan manevra lokomotiflerini de yüzde 100 millî ölçüde üretmiş bulunmaktayız ve ithalden hiçbir şekilde artık manevra lokomotifini gelmemektedir. Bu sorun kökünden çözülmüştür.

Yine, ana hat lokomotif dediğimiz ana hat lokomotifleri de şu anda devam etmektedir. 2020 yılında inşallah raya koyacağız ve 2020 yılından sonra inşallah ülkemize ithalden hiçbir lokomotif gelmeyecek. Kendi lokomotifimizi de şu anda dış piyasaya teklifini vermekteyiz. Yurt içi piyasada hem fiyat bakımından hem temin bakımından, kalite bakımından çok öndeyiz. Bu konuyu da sizinle paylaşmaktan çok mutlu olduğumu belirtmek isterim.

Yine, TÜBİTAK ve üniversiteyle yaptığımız proje kapsamında hafifletilmiş yük vagonu projesi ve cer sistemleri yine bu kapsamda sayabiliriz.

Yazılım konusunda şirketimizde bir yazılım grubu oluşturduk. Bu yazılım grubumuzda AC cer motoru test ünitesi, lokomotif test ünitesi karbürasyon merkezi gibi konular desteklenmekte ve şu anda sektörde çok önemli görevler ifa etmektedir.

Teknik şartların incelenmesine devam etmekteyiz. AR-GE çalışmaları kapsamında en son geldiğimiz nokta şudur Sayın Başkanım: Bu kapsamda 6 silindirli motoru Türkiye'de ilk ve tek olarak biz ürettik şu anda, seri üretime başladık. Elektrikli yüzde 85 oranda yerli üretiyoruz. Şu anda bunu, dizel motorumuzu elektrikli dizel ana hatta, manevrada yüzde 60, yüksek hızlı tren ürettiğimiz zaman inşallah yüzde 74 oranında yerli olarak üretmiş olacağız.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Ben bir de ayrıca AR-GE harcamaları ne kadar? Bütçe içerisinde ne kadar bir payı var? Onu da öğrenmek istiyorum. Daha sonra yazılı olarak da bize gönderebilirsiniz. Güzel bir çalışma yapıyor, kutluyorum.

Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben Eskişehir'de doğmuş büyümüş bir arkadaşınızım. Demiryolları benim çok sevdiğim, çocukken üzerinde koştuğumuz, oynadığımız, hatlarından trenler geçerken seyrettiğimiz çok önemli bir kuruluş. Ve TÜLOMSAŞ da gerçekten yerli üretim açısından çok önemli bir kurum. Eskişehir'de pek çok arkadaşım orada çalıştı ve emekli oldular, hatta hatta onların

çocuklarından çalışanlar da var. Ustaların ve orada yetişen insanların bir gelenek görenek içerisinde yetiştiği gibi teknik anlamda da çok önemli bir çalışma ortamı yarattıkları ortada. Bunun için ben bu kurumun inanılmaz destek alması gerektiğini düşünüyorum. Çünkü dünyada ithalat ve dünyada yabancıların yaptıklarını Türkiye'ye getirip yabancı vagonlarla, yabancı lokomotiflerle seyahat etmenin ve hızlı trenlerde ithalata dayalı çalışmaların artık son bulmasının... Tek desteklenmesi gereken kurum olarak gördüğüm için gerek Devlet Demiryollarının gerekse iktidarın bu konuda çok duyarlı olması gerektiğini düşünüyorum. Buraya hem AR-GE çalışmalarında hem de teknik çalışmalarda hem de dünya ölçeğinde modernize anlamındaki teknolojik gelişmelerin izlenmesi anlamında orada yetişen mühendislerin, orada çalışan mühendislerin, orada çalışan teknik kadroların yurt dışında da devlet tarafından harcırahla ve devlet tarafından görevlendirilerek araştırma yapmalarına ve teknik çalışmalara katkı olması açısından yetiştirilmeleri için bir proje üretilmesini öneriyorum.

Sevgili Genel Müdürün yaptıkları çalışmalar yerli ve millî olması açısından ve Türkiye'ye kazanım açısından çok önemli. Sadece Eskişehir Osmangazi Üniversitesinden danışmanlık hizmeti değil diğer üniversitelerle de, teknik üniversitelerle de irtibat kurularak oralardan da görüş alınması gerektiğini düşünüyorum. O konuda da çalışmaların başarılı olması dileğiyle sevgiler sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Başka söz almak isteyen? Yok.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, AR-GE çok önemli bir şey, onun için yazmıştık. Bu kurum da kamu kurumları içerisinde gerçekten göğüs kabartıcı bir kurum. Aslında o zamanki sayın vekillerimizden alt komisyonda kimler vardı, bilmiyorum, hatırlamıyorum; bu kurumun konuşulması için bu öneri üste çıkarılmış idi. Bir yıllık süre içerisinde bile epey bir gelişme olmuş efendim, yani onu da söyleyeyim. Takdirlerinize bırakıyoruz, ister izleyelim, isterseniz çıkaralım.

BAŞKAN – Ben Sayın Genel Müdürümüzü kutluyorum güzel çalışmalarından dolayı. Zaten görevi gereği daha güzel işler yapacak, yerli ve millî ürünler sergileyecekler. İthal ettiğimiz ürünleri artık ihraç eder hâle geleceğiz. Burada da farkındalık yaratıldı, üst komisyonda. Ben önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Yalnız, AR-GE harcamalarınızla ilgili toplam bütçe içerisinde yıllara sâri ne kadar bir gelişme var, onu da sayın üyelerimize gönderirseniz, bilanço içerisindeki gelişme, orada çalışan personel sayısını, önümüzdeki dönem projeksiyonlarınızı, detaylı bir şekilde yaptığınız ürünleri -son dönemde- detaylı görüntüleriyle birlikte bize dosya hâlinde gönderirseniz memnun oluruz Sayın Genel Müdürüm. Bekliyoruz.

Teşekkür ederim Sayın Genel Müdürüm.

ORHAN SÜMER (Adana) – Başkanım, teşekkür ederiz. Demiryollarıyla ilgili hassas davranıyorsunuz. İlk defa AR-GE istediniz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum. Her konuda hassasız ama.

ORHAN SÜMER (Adana) – Demiryollarıyla ilgili özel...

BAŞKAN – İlk demir yolu, biliyorsunuz, Aydın-İzmir arasında. Onun getirdiği bir hassasiyet var demek ki.

ATİLA SERTEL (İzmir) – İzmir de Aydın'ın ilçesiydi zaten.

BAŞKAN – Yok, Osmanlı Dönemi'nde Aydın vilayeti 1915 yılında, Sayın Sertel...

ATİLA SERTEL (İzmir) – İzmir Aydın’a bağlıydı.

BAŞKAN - ...Osmanlı gelirleri içerisinde...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sancak Aydın’daydı.

BAŞKAN – Peki, daha sonra bire bir konuşalım.

Şimdi 2016 yılının 4 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 4:

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

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN - Cevap 4:

Sayıştay raporunda yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesine özen gösterilecektir.

BAŞKAN – Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Sayın üyeler, diğer öneri ve tavsiyelerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı?

Buyurun Sayın Yavuzyılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Başkan, Değerli Genel Müdür ve Yönetim Kurulu üyeleri; Komisyonumuza hoş geldiniz.

Şimdi çok güzel bir tempoda gidiyor Komisyon. Ben de böyle araya girip süreci çok uzatmak istemem ama birkaç...

BAŞKAN – “Ama” diyorsunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani şu ana kadar çok iyi bir tempo vardı. Bozmadan şöyle ifade etmek istiyorum: 7’nci öneride Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının hizmet alımı işlemleriyle ilgili olarak birinci paragrafında “Yönetim Kurulunca hizmet alımı işlerinde ilave hususların çıkmadığı ve beklenmediği durumlarda hizmet alımı ödeneğinin artırılmaması ve artırılması durumunda ise gerekçelerinin belirtilmesi” denmiş.

Şimdi, bu konunun boyutu... Özellikle güncel olarak da yaşanan hırsızlık sıkıntıları var, Demiryollarında özellikle kablo hırsızlığı var. Buna bağlı olarak da tablo 17’de “güvenlik hizmetleri” olarak belirtilen kalemin içinde şu ana kadar yeterince Devlet Demiryollarında güvenlik hizmetleri noktasında gerekli tedbirleri aldığınızı düşünüyor musunuz? İlave tedbirler düşünüyor musunuz? Çünkü -birkaç örnek vereyim- “Zonguldak”ın Çaycuma ilçesinde Devlet Demiryollarına ait sinyalizasyon kulübesinden kablo çaldıkları tespit edilen 5 kişi...” diyor. “Hızlı trenin kabloları çalındı, seferler aksadı.” diyor. “Ankara”nın Polatlı ilçesinde yüksek hızlı tren...” ve bunun gibi birçok hırsızlık var.

En son ben geçtiğimiz hafta Ankara-Balıkesir arasında Mavi Trenle seyahat ederken de yine buna benzer bir sıkıntı oldu. Dizel hat üzerinde biz ilerlerken bir süre, yaklaşık iki saat kadar bir duraksama oldu çünkü o yapım işleri devam eden hatta yine orada kabloları çalmak üzere hazırlamışlar, o da maalesef trenle temas edince bir dolanma oldu. Sonra ilgili teknik personelin gelmesi zaman aldı. Bu belli ki ciddi anlamda, artık insan hayatını da tehdit edecek nitelikte bir sorun teşkil ediyor. Bu doğrultuda, bu tip kablo hırsızlıkları ve seferleri akamete uğratarak can güvenliğini tehlikeye sokabilecek sorunlar adına da güvenlik hizmetlerinde ne kadar yer ayırdınız, bunu artırmayı düşünüyor musunuz?

Buradan da hareketle yine aynı tablo üzerinde yemekhane hizmetleri noktasında birkaç sorum olacak. Bunu ihale ettiğinizi biliyoruz. Gerek personelin yemeği gerekse de yemek ve lokanta vagonu diyeyim, oradaki hizmetleri ihaleyle verdiğinizi biliyoruz. Çalışan personele üç günlük olarak dört kahvaltı veya dört yemek şeklinde yani sekiz saat çalışan birine bir yemek hakkı şeklinde – zannediyorum- bir uygulama var. Burayla ilgili sizden kahvaltı menünüzü ve aynı zamanda yemek menünüzü tablo olarak rica ediyorum ve sözleşme bedeli noktasında da o ihale ettiğiniz firmayla ilgili sözleşmenin bir örneğini istiyorum ki şunu görebilmek adına; menüdeki çeşitlerle sözleşme bedelindeki bir öğünün bedelinin ne kadar olduğunu kıyaslayabilmemiz adına.

Aynı zamanda da tablo 17’de yine personelin giyim harcamaları noktasındaki kısmın hangi kalemin içinde yer aldığını sorup bir yıllık veya altı aylık hangi periyotlarda personele giyim, işte, gömlek, kravat veya o tek tip kıyafeti ne kadar süreliyse de onunla ilgili de yine ihale ettiğiniz sözleşmeyi, bedelini sizden talep ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yavuzyılmaz.

Buyurun Sayın Güler.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdür, biraz sonra zorunlu olarak katılacağımız bir toplantı var. Onun için, soruyu önce sorayım, sonra diğer konuya geleyim.

Sayın Başbakan Niğde’ye geldiğinde...

BAŞKAN – Efendim, geneli üzerinde mi?

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Yok, genel değil. Bu konuyla ilgili bir sorum var yalnız.

Sayın Başbakan -şimdiki Meclis Başkanımız- Niğde’ye geldiğinde, “Niğde’nin 20 kilometre ilerisinden yüksek hızlı tren geçiyor.” dedi. Ben bütün projelerde aradım, böyle bir tren yolu geçmiyor. Ayrıca Niğde merkezde yüksek hızlı tren projesi de yok. Varsa bunu da açıklarsanız mutlu olurum.

Şimdi, benim söylemek istediğim şu: 1923-1940 yılları arasında bir atılım çağı yaşayan demir yolculuk belli dönemlerde durağanlaştı. Ülkemizde Uluslararası Demiryolları Birliği ve Avrupa Birliği standartlarına göre demir yolu hatlarında 22,5 ton olması gereken dingil basıncının konvansiyonel ana hatların yüzde 33’ünde, köprü ve menzillerin yüzde 40’ında mevcut olduğu ama ağırlıklı kısmın 22,5 ton altında bulunduğu dikkate alınarak şebeke genelinde öncelik arz eden hatlardan başlamak üzere yol, tünel, köprü ve menfezlerin dingil basıncı ve gabari ölçülerinin uluslararası standartlara uygun hâle getirilmesi yönünde çalışmalar yapılıyor mu?

İkincisi, serbestleştirmeyle demir yolu ulaşım yapısı kökten değiştirildi. Bununla ilgili altyapı ve taşımacılık olarak ikiye ayrıldı Devlet Demiryolları. Özelleştirme artık Avrupa’da daha önce denenip sonuç alınamayan bir uygulama. Bu yöndeki çalışmalar devam ediyor mu?

Biraz evvel de söylemiştim, makinistlerin çalışma süreleri on beş saati buluyor. Bu, insanlar için bir olumsuzluk yaratıyor. Normal çalışma süreleri içinde çalışmıyorlar. Keza kadro düzenlemesi yapılmadığı için de çok mutlu olmadıklarını ifade ediyorlar. Bunlarla ilgili yasal düzenleme talebinde ben bulundum ama sizin de kurum olarak, işçi statüsünde memur olması gereken arkadaşlarla ilgili düzenleme için bakanlık düzeyinde bir çalışmanız var mı?

Devlet Demiryollarının yaklaşım ve düşünce olarak varlıkları elden çıkarılan, özelleştirmeye doğru taşınan, yükü, külfeti kuruma bırakılan ve içi âdeta boşaltılan bir duruma taşındığını ben düşünüyorum. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının meslek liseleri, basım ve dikimevleri,

çamaşırhaneleri, kurum eczaneleri kapatılmış, hastaneleri Sağlık Bakanlığına devredilmiş, Haydarpaşa dışındaki bütün limanları özelleştirilmiş ki Mersin Limanı özelleştirme kapsamına alındıktan sonra, acı bir durum, Singapur’dan bir kamu kuruluşu geliyor ve bizim Mersin’deki limanımızı onlar işletmeye başlıyorlar. Eleman yetersizliği nedeniyle istasyonları kapatılan ve günün belli saatleri hizmet verir duruma getirilen, atölyeleri kapatılan, işlevsizleştirilen, kurumda yeni personel alınmamasıyla personel yapısı düşen, kamusal nitelik taşıyan hizmetlerin önemli ölçüde taşeron ve hizmet alımıyla yapılan, ana hatların yüzde 20’lik kesiminde yolcu treni çalıştırmaz duruma getirilen, arazileri ihtiyaçları dikkate alınmadan elden çıkarılan, bir kısmı belediyelere devredilen, özelleştirilen, çalışan sayısı düşürülen, ana hatları yüzde 92’si tek yönlü vaziyette çalışan, hızlı tren hatları dışında bir açılım göstermeyen -ki bu hızlı tren de, biliyorsunuz, hâlâ Arifiye’de 70 kilometreye düşüyor, ben hep orayı kullandığım için, treni, hâlâ o da hızlanamadı bir türlü- Ekspres Yolcu Treni, Mavi Tren seferleri bazı hatlarda kaldırılan, birkaç prestij tren dışında arazi ve binaları elden çıkarılan, istihdamın daraltıldığı bir yapıya doğru Devlet Demiryolları götürülüyor. Kamulaştırma sorunları, yatırım projelerinde yapılan kapsamlı değişiklik, maliyet artışlarındaki Sayıştay raporlarına yansıyan bilgiler, dava sayılarındaki artışlar kurumu oldukça sorunlu bir hâle taşıdı.

2 bine yakın boş lojmanın bulunuyor. Bu anlamda Devlet Demiryollarında bir kısım lojmanlar da yıkıldı. Benim de yirmi yıl oturduğum lojman yıkıldı; Almanların yaptığı, bana göre sit kapsamında da korunması gereken lojman artık yok. Bunlar neyle kontrol ediliyor, nasıl yıkılıyor, nasıl ortadan kalkıyor, anlamak da mümkün değil çünkü hepsinin bir tarihi, kimliği ve yapılış dokusu vardı. Keza, kısım şefleri, hareket memurları, ambar memurları çoğu istasyonda artık yok. İşlev ve kimlik olarak adı var ama içi boşaltılan bir kurum. Bu anlamda, sanırım benim de okuduğum Devlet Demiryollarının...

BAŞKAN – Sayın Gürer, bir toparlayalım.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sayıştay raporuyla ilgili ya, ondan...

BAŞKAN – Ama bak, yani şimdi...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – İçinde benim de öğrencisi olarak okuduğum Devlet Demiryolu yurtları vardı, bilmiyorum, herhâlde şimdi kalktı, ben de bir yurt çocuğuyum, Demiryolu yurtlarında okudum, Demiryollarına çok şey borçluyuz okumamızı, yaşamımızı oradan aldığımız için.

BAŞKAN – Allah razı olsun, evet...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Altyapı işletmesi taşeronla verilen kopuk işleticiler ve şirketler tarafından amaçlananın dışına düşen bir Demiryolları algısı var. Bunu değiştirecek çalışmalar yaparsanız, iktidara da sizin bu yolda telkinlerinizin önemli olduğunu düşünüyorum, yönlendirirseniz, özelleştirme anlayışından vazgeçip yeniden Devlet Demiryollarını kurumsal kimliğine taşırsanız memnun olacağımı ifade ediyor, başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gürer.

Sayın Genel Müdürüm, geneli üzerinde konuşma esnasında yanıt verebilirsiniz Sayın Gürer’in...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sayın Başkan, bizim Parti Meclisi toplantımız var. Tutanaktan okuyacağım.

BAŞKAN – O zaman, şöyle, geneli üzerine geçiyoruz zaten, o zaman söz vereyim.

Kolay gelsin Sayın Vekilim.

Şimdi, Sayın Genel Müdürüm, geneli üzerine geçiyoruz, şimdi, o zaman sorulan sorulara yanıt verebilirsiniz.

Önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır. Geneli üzerinde görüşmelere geçiyoruz.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, yazılı cevap verilmesi gereken konuların cevaplarının Komisyon tutanaklarının TBMM “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde Komisyon Başkanlığına iletebileceğine ilişkin açıklaması

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulardan yazılı olarak yanıt verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi web sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içerisinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz. Ayrıca, biraz önce yapmış olduğunuz sunumu da biz istiyoruz. Tüm üyelerimize de o sunumu renkli olarak istiyoruz Sayın Genel Müdürüm. Yazılı vereceğiniz yanıtlarla birlikte gönderebilirsiniz.

II.-KONU(Devam)**A)GÖRÜŞMELER(Devam)**

1.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) ve bağlı ortaklıklarının (TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri(Devam)

BAŞKAN – Şimdi, geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize söz vereceğim.

Sayın Erdan Kılıç, buyurun.

SEVDA ERDAN KILIÇ (İzmir) – Teşekkür ederim Başkanım.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Bakanlık yetkilileri ve Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürü ve diğer yetkililer; öncelikle hoş geldiniz.

Ben de doğma büyüme Eskişehirliyim. Üniversiteyi kazanınca, İzmir’de 9 Eylül Hukuk Fakültesini kazanınca ayda herhâlde 2-3 kez İzmir’in Mavi Treniyle yolculuk yapmış biriyim. Çocukluğum da rayların üstünde geçti Eskişehir’de oynarken. Şu anda da Eskişehir’e gittiğimde hızlı tren kullanırım. O yüzden bizim için önem ve değeri çok büyük bu işletmenin.

Konumuza gelirsek, günümüzde özellikle maliyet ve çevresel etkiler bakımından demir yollarının taşımacılıkta tekrar ön plana çıktığını görüyoruz. Ülkemizde son yıllarda bu konuda çok önemli atılımlar ve projeler gerçekleşti. Bunun için özellikle, ayrıca teşekkür ediyoruz. Ama ne yazık ki bizdeki bu süreç diğer Batılı ülkelere göre çok daha maliyetli, çok daha sancılı ve çok daha acılı gerçekleşti. Kütahya ve Çorlu bunun son örneği ve oradaki manzara hepimizin içini kanatmaya devam ediyor. Kütahya’da conta başının çıkması ve rayın kırılması sonucu 9 vatandaşımız hayatını kaybederken, Çorlu’da skandal bir açıklamayla yağmurun neden olduğu iddia edilen kazada 25 vatandaşımız canından olmuştur.

Sanki bu bölgede ilk defa yağmur yağıyormuş gibi, kazanın yağmura bağlanması maalesef bizlerin aklıyla dalga geçmiş gibi bir duruma geldi.

Bu kazanın sebebi demir yolu hattı yapılırken göçme, çökme ve tabaka kayması ve boşalması ile ilgili bilgiler ve zemin sondaj etütlerinde yeterince duyarlı davranılmaması ve doğayı hiçe sayarak planlama yapılması ve yapılanların yeterince denetlenmemesidir. Bunu biz uzmanlardan aldığımız bilgilerle söylüyoruz.

Dilerim bu kazalardan ders çıkarılıyordur. Sorumlular cezalandırılacaktır ve bu kazayla ilgili sormak istediğim, bu facialar bir daha yaşanmasın diye ne gibi önlemler alınmıştır? Ayrıca, bu kazada ölenlerin yakınlarının Genel Müdürümüz ve kurum yetkililerince sosyal medya hesaplarının engellendiğine ilişkin bilgiler alıyoruz. Bu da doğru mu? Bu konuda da bilgi verilirse sevineceğim.

Öte yandan Devlet Demiryolları ve bağlı ortaklıklarıyla ilgili Sayıştayın Kamu İşletmeleri Genel Raporunda yer alan bir iki noktaya dikkat çekmek istiyorum. Raporda; “TCDD’nin 2012-2016 faaliyet dönemleri zararlar sonuçlandığından, iç kaynak yaratılamamış; kaynak ihtiyacı sürekli olarak Hazine tarafından yapılan sermaye artışları ve Hazine devirli/garantili yurt dışı kredilerle karşılanmıştır. Bu kapsamda 2016 yılında sermayeye mahsuben 4,2 milyar TL ödeme yapılmıştır.” denilmektedir.

Bu bağlamda, Devlet Demiryollarının 2012-2016 faaliyet dönemlerini zararlar kapatmasının ve iç kaynak yaratılamamasının sebepleri nelerdir? Bu dönemlerdeki zararların toplamı ne kadardır? Kaynak ihtiyacı doğrultusunda toplam ne kadar yurt dışı kredisi kullanılmış ve bu krediler için ne kadar faiz ödenmiştir?

Yine aynı raporda, “5335 sayılı Kanun’un 32 inci maddesinde; TCDD Genel Müdürlüğünün mülkiyetindeki taşınmazlardan işletmecilik fazlası olanların belirlenmesine ve bu taşınmazların satışına karar verilmesine TCDD Yönetim Kurulu yetkili kılınmış, satış bedellerinin TCDD tarafından yeni demir yolu inşaatı ve mevcut demir yollarının bakımı, onarımı ve iyileştirilmesi ile demir yolu araçlarının temininde kullanılacağı karara bağlanmıştır. TCDD’ye ait işletmecilik fazlası taşınmazlardan, Yönetim Kurulunca uygun görülenlerin 4046 sayılı Kanun çerçevesinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından özelleştirilmesi hâlinde elde edilecek gelirlerin, özelleştirme giderleri düşüldükten sonra TCDD’ye aktarılması öngörülmüştür.” ibareleri yer almaktadır.

Bu bağlamda; Devlet Demiryolları mülkiyetinde olan ne kadar taşınmaz vardır, bu taşınmazlar nerededir? Bu taşınmazlardan özelleştirme kapsamına alınan ve özelleştirmesi yapılanlar ne kadardır? Özelleştirilmesi yapılanlardan ne kadar gelir elde edilmiş, bunun ne kadarı masraf olarak Özelleştirme İdaresine, ne kadarı Devlet Demiryollarına kalmıştır? Bu konularda Komisyonumuzun aydınlatılmasını talep ediyorum.

Bunların dışında seçim bölgem olan İzmir’le ilgili de birkaç konuya değinmek istiyorum. Öncelikle, yapımı maalesef yılan hikâyesine dönen İzmir-Ankara ve İzmir-İstanbul hızlı tren projelerinde çalışmaların hangi aşamada olduğunu ve ilk seferin ne zaman başlayacağını öğrenmek istiyorum. Söz konusu projelerde 2019 yılı için planlanan hedef nedir yani 2019’da ilerleme ne kadar olacaktır? Bu projelerin başlangıç itibarıyla öngörülen toplam maliyeti ne kadardı? Bugüne kadar ne kadar harcama yapılmıştır? Tamamlanması için öngörülen maliyet tutarı ne kadarı bulacaktır? 2019’da bu projeler için ayrılan ödenek ne kadardır?

Öte yandan Varlık Fonu’na devredilen ancak Devlet Demiryollarının sorumluluğu devam eden İzmir Limanı’yla ilgili süreç nasıl işlemektedir?

Bir diğer değinmek istediğim konu –bu da çok sıcak bir konu İzmir’le ilgili- 10 Aralıkta grev kararı alan İZBAN’la ilgili. Malumunuz, Demiryolu İşçileri Sendikası İzmir Şubesi, yürütülen toplu iş sözleşmelerinden sonuç alınamaması üzerine 10 Aralıkta bir grev kararı aldı. Basında yer alan haberlere göre de İzmir Büyükşehir Belediye Başkanımız Aziz Kocaoğlu Ankara’ya gelerek hem bu konuda hem de tren sefer sıklığı, sinyalizasyonda yaşanan sorunlar ve benzeri konularda yetkililerle görüş alışverişinde bulundu. Bu görüşmeler sonucunda yetkililerin Demiryolu İşçileri Sendikası İzmir Şube Başkanı Hüseyin Ervüz’ü Ankara’ya çağırdığı ve hatta dün bu konuda bir görüşme yapıldığı iddia edilmektedir. Bu doğru mudur? İzmir’i ve İzmirilileri yakından ilgilendiren bu konuda yönetiminizin yaklaşımı nasıldır? Sendika başkanı Ankara’ya çağrılarak bir görüşme yapılmış mıdır? Görüşme yapıldıysa herhangi bir sonuca varılmış mıdır? 10 Aralıkta başlanacağı ilan edilen grevin iptaline yönelik bir ilerleme kaydedilmiş midir? Bu konularda bilgi vererseniz sevinirim.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Erdan Kılıç.

Buyurun Sayın Gündoğdu.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Sayın Başkanım, değerli üyeler; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Genel Müdürüm, başta vermiş olduğunuz sunumdan dolayı teşekkür ediyorum. Gerçekten Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları hızlı tren vasıtasıyla Türkiye’de ve dünyada kendinden söz ettiren bir kurum. Öncelikle bu kurum çalışanlarını başta Yönetim Kurulu Başkanımız, Genel Müdürümüz olmak üzere, diğer bütün arkadaşları tebrik ediyorum.

Tabii benim bir talebim var, bu da şu: Biraz önce yapmış olduğunuz sunumda Karadeniz Bölgesi olan yani Ordu, Giresun, Trabzon, Rize hattıyla ilgili hiçbir çalışma görmedim. Tamamen İç Anadolu Bölgesi, Ege Bölgesi, o bölgelerde çalışma yoğunluklu bir şekilde gösteriliyor. Samsun’dan itibaren Ordu, Giresun, Rize hattına kadar o hatla ilgili bir çalışmanız var mı? Çalışmanız yoksa bununla ilgili bir çalışma başlatılması planlaması içerisinde misiniz, bunu sormak istiyorum. Bununla ilgili bize bir bilgi verirsiniz sevinirim.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gündoğdu.

Buyurun Sayın Sümer.

ORHAN SÜMER (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Aslında 6-7 tane sorum vardı ama bölgemle ilgili 2 tane...

Size de iyi günler dilerim, başarılar dilerim Başkanım.

İnanıyorum ki Adana Vekilim Tamer Bey de bu konuda takip edecektir. Bölge muhtarlarından gelen bir hassasiyet var. Mersin-Adana 4. Hat Demiryolu Projesi için bugüne kadar 11 milyon TL harcama yapılmıştır. Yapılan harcama bugün itibarıyla nedir ve bu projenin geldiği son aşama nedir?

Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Demiryolu Projesi ne zaman sonuçlanacak, resmî açılış ne zaman yapılacak? Mersin-Adana 3’üncü ve 4’üncü hat yapım işindeki fiziki gerçekleştirme, Adana-Toprakkale arası demir yolu yapım işindeki gerçekleştirme oranı nedir?

Özellikle Mersin, Tarsus ve Adana’da yoğun yerleşimlerin olduğu yerler için halkın can ve mal güvenliği açısından da alınacak önlemler nelerdir? Özellikle Yeşiloba Mahallemizde bu konuda Adana’da evladını da bir tren kazasında yitirmiş olan bir muhtarımızın üzerinde hassasiyetle durduğunu belirtmek isterim. Adana Yeşiloba Mahallesi’ndeki 46018. Sokak’ta tren mahalleyi tam ortadan bölüyor, ilçeyi de bölmektedir. Orada muhtarımızın yıllardır bir alt ve üst geçit yapılması talebi vardır. Bu talebin yerine getirilmesini rica ediyorum, saygılar sunuyorum.

Sayın Vekilim, muhtarlarımız -oradan 7-8 muhtarımız- özellikle geldiler, size...

TAMER DAĞLI (Adana) – Birkaç üst geçit çalışmamız var, onlar planın içerisinde.

ORHAN SÜMER (Adana) – Beş altı ay önce 2 kişi öldü, biri de muhtarımızın oğluydu, biliyorsun o konuyu.

TAMER DAĞLI (Adana) – Belediyeye bir araya getirip o üst geçitleri konuştuk.

ORHAN SÜMER (Adana) – O konuda bize de ne düşerse yardımcı oluruz.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Sümer.

Buyurun Sayın Kılıç.

AHMET KILIÇ (Bursa) – Sayın Genel Müdürüm, çok değerli yöneticilerimiz; hepiniz hoş geldiniz.

Tabii, sunumlarınızda hızlı tren ve Devlet Demiryollarıyla alakalı güzel çalışmaları hep beraber incelemiş olduk. Hızlı tren projeleri, Hükümetimizin öncelikli kamu yatırımları arasında ve şu anda yüksek hızlı tren projelerinden devam eden projeler içerisinde Bursa-Bilecik hattının bence en önemli ve en öncelikli proje olarak kayda girmesi gerekiyor. Burada, Ankara ve İstanbul’a bağlanacak 3 milyon bir nüfustan bahsedebiliriz, Bursa’nın nüfusu 3 milyon ve sadece de yolcu taşımacılığıyla alakalı değil, yük taşımacılığında da kullanılacak bu hat. Bursa, sanayide 2’nci ihracat şehrimiz. İhracatının yüzde 78’ini kara yoluyla gerçekleştiriyor. Bizim bunu demir yoluyla bir şekilde entegre etmemiz gerekiyor. Aynı şekilde, havalimanımız bu proje kapsamında eğer öncelikli olarak planlanıp devreye girerse havalimanımıza da entegre edilecek bir demir yolu hattı söz konusu.

Siz sunumunuzda 2021 yılında gerçekleşeceğiyle alakalı bir durum belirttiniz. Biz bunun daha erken süreçte gerçekleşmesini arzu ediyoruz. Sürenin daha öne gelmesini istiyoruz çünkü bu hat kendi kendini çok rahatlıkla amorti edebilecek bir hat. Bunu bir kez daha dikkate alıp daha önceki bir zaman dilimine çekmenizi arzu ediyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kılıç.

Buyurun Sayın Kara.

ESİN KARA (Konya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdürem ve yönetim kurulu üyeleri; hoş geldiniz diyorum.

Öncelikle benim birbirinden farklı sorularım olacak. Bunlardan bir tanesi, Konya’nın yeni yüksek hızlı tren gar projesi ne zaman bitecek? Az önce konuşmanızda bu yıl başında tamamlanacağını söylediniz. İnşallah biz de Konyalı hemşehrilerimize böyle bir müjdeyi vermiş oluruz çünkü Sayın Cumhurbaşkanımızın 100 günlük projesinden bir tanesi diye biliyorum yanılmıyorsam.

Diğer bir konu ise, bilanço üzerinde yine bir değerlendirme yapmak istiyorum ben. Hazır değerlerimiz 2016 yılında 64 milyon 26 bin 869 lira iken, şüpheli ticari alacaklar -hem ticari hem diğer alacaklardaki rakama bakarsanız- yaklaşık 241 milyon civarı yani 3,76 katı hazır değerlerimizin. Alacaklarımızı tahsil edersek likiditesi daha yüksek bir kurum hâline geleceğiz. Burada şüpheli alacaklarımızla ilgili herhangi bir teminatımız var mıdır? Bunlarla ilgili hukuki çerçeve ne durumdadır?

Yine, diğer maddelerle ilgiliydi ama orada ben bilerek söndürdüm çünkü geneli hakkında konuşacağım daha çok olduğu için. 14 no.lu madde 2016 yılında “Yatırım ödeneklerinin yatırım programında belirlenen amacın dışında kullanılmaması” diyor. Sayıştay raporumuzun 224’üncü sayfasına baktığımız zaman ben yeterli bir açıklama göremedim. Yatırım projeleri dışında harcanan bu kaynaklar nelerdir, nelere aktarılmıştır?

Yine, naçizane bir şey dikkatimi çekti. Sizin bize sunmuş olduğunuz kalamazolar çok kalın. Neden diye baktığım zaman, her soruya bir tane sayfa ayırmışsınız. Yani, devam ettirebilirdiniz, bu bizim için sayfa israfı olmuş. Küçük bir soruya, bir cevap; kâğıt israfı bayağı olmuş. Bu benimki bir öneri. İnşallah bundan sonrakilerde daha az sayfa israfıyla gelinmiş olur.

Teşekkür ediyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Sayın Kara, teşekkür ederim.

Sayın Özdemir, buyurun.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkan, ben de kurum yöneticilerine hoş geldiniz diyorum.

Benim de seçim bölgem Batman’la ilgili bir iki sorum olacak. Batman-Siirt yolu arasındaki, daha doğrusu Kurtalan-Siirt arasındaki hatla ilgili bir çalışma planlamada var mı? Bir proje aşamasında gözüküyordu orada. Bu projeyi bitirmeyle ilgili bir öngörünüz var mı, süre olarak onu öğrenmek istiyorum.

Bir de yüksek hızlı tren hattıyla ilgili, bölgede özellikle, sunumda da gördük, Habur hattı üzerinde ve en son da Sivas’tan Çetinkaya ve Diyarbakır, bu hattın içinde, yüksek hızlı tren hattı içinde Batman ve dolayısıyla bağlantısı olan Siirt olacak mı? Böyle bir planlamanız var mı? Bu planlamayla ilgili -ne zaman- bir öngörünüz var mı yani bir çalışmanız olacak mı, bir hedef var mı, bunu öğrenmek istiyorum.

Bir de, bölgede, özellikle Batman’da malumunuz Türkiye Petrolleri ve TUPRAŞ gibi 2 büyük kuruluş var. Bu lojistikle ilgili devlet demir yolları zaman zaman daha öncesinde de kullanılıyordu ve şimdi de sanırım kullanılıyor. Organize sanayi bölgemizde de 100’e yakın fabrikamız var ve çoğu OSB yetkilileri yaptığımız toplantılarda lojistikle ilgili çok ciddi bir maliyet, külfet getirdiğini ve devlet demir yollarının daha uygun olabileceğini... Bununla ilgili de bir lojistik merkezini Batman’da düşünür müsünüz, planlamanızda Batman olabilir mi acaba, sormak istiyorum.

Ben de toplantının hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Özdemir.

Buyurun Sayın Çelik.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Demiryollarının çok değerli temsilcileri, Sayın Genel Müdürüm, Sayın Başkanım; hepiniz hoş geldiniz.

Tabii, özellikle bizim öğrencilik yıllarımızda şöyle bir algı vardı o zaman: “Türkiye’de bilinçli olarak demir yolları yapılmıyor çünkü otobüs firmaları, yabancı firmalar kazansın.” deniyordu. Gerçekten biz bundan büyük bir ıstırap duyuyorduk, bu çok önemli bir konuydu. Ama 2003’ten sonra görüyoruz ki yeniden Türkiye demir ağlarla örülmeye başlandı. Bu bakımdan Demiryollarının bazı kazalarla ilgili ufak tefek bazı sıkıntıları olmuş olabilir ama bir kurumun çıktısına bakmak lazım. Çıktı çok başarılıdır, bu başarıdan dolayı tüm genel müdürlerimizi ve şimdiki Genel Müdürümüzü, Yönetim Kurulunu gerçekten kutluyorum. Özellikle hızlı trende, yüksek hızlı trende, yük taşımacılığında çok önemli mesafeler aldık.

Tabii, burada en önemlisi de yerli ve millî sanayinin demir yolları bakımından geliştirilmesi. TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TULOMSAŞ, bunları çok önemsiyorum ve bu başarıdan dolayı ilgili arkadaşlarımızı gerçekten kutluyorum. Bugün yerli lokomotif, yerli vagon yapımında belli bir düzeye gelmişiz, dünyada sayılı ülkelerden biri hâline gelmişiz, bunu çok önemsiyorum.

Ayrıca bu serbestleşme konusuna da çok önem veriyorum. Yani özelleştirme -biraz önce Sayın Milletvekilimiz Fethi Bey’in ifade ettiği gibi- karşılıklı Türkiye’nin geleceği açısından doğru değildir. Türkiye’nin ve dünyanın geleceğinde özelleştirme çok önemlidir. Önemli olan, devlet olarak sizin özelleştirme konusunu kontrol edebilmenizdir. Buna devam etmemizde fayda var.

Bir önemsedğim konu da TUBİTAK-ASELSAN iş birliği son derece önemlidir. Burada sadece sormak istediğim bazı hususlar var. Tabii ki demir yollarında en çok önem vermemiz gereken yani bu başarının sürmesi açısından en çok önem vermemiz gereken konu güvenlik. Güvenlikle ilgili bize

ayrıntılı bir bilgi sunabilirseniz yani Emniyet-Jandarma iş birliği ne düzeyde, elektronik izlemeyle ilgili çalışmalarımız ne düzeyde? Bu konuda bize vermeniz gereken bilgiler çerçevesinde bir rapor gönderebilirseniz son derece mutlu olurum.

Ayrıca Afyon-Burdur-Isparta-Antalya, hızlı tren galiba bu, yüksek hızlı tren değil; bu ne zaman olacak? Çünkü Antalya bu yıl 14 milyon turisti ağırlamıştır. Bu, turistlerin Anadolu'nun içine, örneğin kaplıca bölgelerine, Afyon'a gelebilmeleri açısından da önemlidir.

Ayrıca Konya'dan Antalya'ya, dolayısıyla Kapadokya ve Akdeniz, Antalya turizminin akışını sağlama açısından -bu da hızlı tren galiba, yüksek hızlı tren değil, ben yüksek hızlı tren biliyordum ama bugün öğrendim, hızlı trenmiş- bunun da bir an önce yapılmasında fayda var ve Türkiye'nin turizmden daha fazla pay alabilmesi açısından bunu da çok önemsiyorum. Bu konuda da bilgi vererseniz ve bu bir an önce de hızlandırılarak yapılırsa son derece mutlu olacağımı ifade ediyorum.

Gösterdiğiniz başarı için gerçekten tebrik etmek lazım, Demiryollarını desteklememiz lazım. Sadece, Demiryollarında gördüğüm bir aksaklık bence şu: Bu kadar büyük başarı asla tanıtılmamış, tanıtılmıyor da. Demiryolları mı kendisini anlatamıyor, yoksa başka bir sorun mu var? Bence halkımıza bunu daha iyi anlatmamız lazım. Şöyle ki: Geçenlerde Eskişehir'e gitmek zorunda kaldım bir hasta ziyareti için. Hızlı trene bindik, evde oturur gibi gittik geldik. Ya, böyle bir seyahat hiç yapmamıştım, son derece mutlu oldum. Eskişehir'de oturan arkadaşlarımız da bu konuda son derece şanslılar. Bu başarı, bu güzellik, bu düzen, bu intizam bence halkımıza daha iyi anlatılmalı, hatta bazı yolcularımız... Yani demir yolu kültürümüzün ben hâlâ az olduğunu düşünüyorum, otobüs kültürünün daha fazla olduğunu düşünüyorum. Demir yolu kültürünün gelişmesi yönünde de ciddi çalışmalar yapmamız gerektiğine inanıyorum.

Tekrar arkadaşlarımızın başarılarının devamını diliyorum, Allah yardımcıları olsun.

Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çelik.

Buyurun Sayın Kaya.

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli Komisyon üyeleri, Değerli Genel Müdür, müdür yardımcıları; Komisyonumuza hoş geldiniz.

Şimdi, Büyük Atatürk Trabzon'a 3 defa gelmiştir, ilk gelişi 15 Eylül 1924'tür. 15 Eylül 1924'te Trabzon'a gelişlerinde Büyük Atatürk şöyle bir söz söylüyor: “Trabzon’umuzu az zamanda dâhile demir yoluyla birleştirmek nuhbei amalımdır.” Aradan doksan dört yıl geçti, Trabzon’umuza hâlâ demir yolu gelmedi.

Şimdi, Belediye Başkanımız birkaç gün önce Trabzon'da bir açıklama yaptı, yakın bir geçmişte diyelim, birkaç gün önceden biraz daha fazla bir zaman dilimiydi. Trabzon’umuza Erzincan üzerinden bir demir yolu hattı geleceği konusunda net bir açıklama yaptı. Hatta açıklamasını isterseniz cümlesiyle birlikte eksik kalmaması için okuyayım sizlere: “Ulaştırma Bakanlığı Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Erzincan-Trabzon demir yolunun etüt ve proje uygulama ihalesinin 14 Mayıs'ta yapılacağını bildirmiştir. Uzun yıllardır demir yolu hayali kuran şehrimiz ve bölgemiz için bu çok büyük bir müjdedir. Artık demir yolunun yapılıp yapılmayacağı ve hangi güzergâhtan geçeceği gibi tartışmalar geride kalmıştır. Bu dev yatırım şehrimize, bölgemize, milletimize hayırlı olsun.” Tabii, Büyükşehir Belediye Başkanımız böyle bir açıklama yaptı ama az evvel sizin sunumunuzu ben dikkatle

dinlemeye çalıştım, sunumunuzda Trabzon adı, Trabzon-Erzincan demir yolu adı hiç geçmedi. Bu bir eksiklik midir ya da Büyükşehir Belediye Başkanımız bu sözleri neye dayanarak konuşmuştur? Bu konuda bir bilgi rica ediyorum sizlerden.

Demir yolunun önemini anlatmaya gerek yok, az önce arkadaşlar konuşmalarında ifade ettiler. Demir yolu deyince, tren deyince herkes heyecanlanıyor, herkes güzel şeylerden bahsediyor ama Karadeniz Bölgesi’nde, özellikle Samsun’dan Sarp’a kadar maalesef demir yolunun rayı bile yok, siz de biliyorsunuz. Sarp’tan sonra ulusal bir ağ var ve Samsun’a kadar bir ağ var. Bu arada bir hattın olmasını çok arzu ediyoruz bölge insanı olarak. Bölge ihracatına da çok olumlu etkileri, katkıları olacağını, bölge ulaşımına çok değerli katkıları olacağını hepimiz biliyoruz.

Ben bu bilgilendirmeden sonra şunları sizlere sormak istiyorum: Trabzon-Erzincan demir yolu, siyasi söylemlerin ötesinde ne tür proje çalışmasına konu olmuştur? Erzincan-Trabzon demir yolu için bir güzergâh belirlenmiş midir? Bu hat yatırım programına alınmış mıdır ya da alınmışsa ne zaman onaylanacaktır? Bu güzergâh için “İlk temel şu zamanda atılacaktır.” diyebiliyor musunuz, bir tarih verebilir misiniz? Samsun-Sarp-Batum bağlantısı da konuşulan bir hattır. Bu öneri sizce uygun mudur, makul müdür, rantabl mıdır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kaya.

Buyurun Sayın Yavuzyılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, öncelikle tabii ki kurumlarımızın daha kendilerini geliştirmelerini, vatanımıza milletimize daha iyi hizmetler vermelerini gönülden temenni ederiz ancak bugünkü Komisyonumuzda sürekli övgü dolu, övmek üzerine bir durum gelişince artık neredeyse bir öneri getirmek durumundayız. Yani, her KİT Komisyonunda biz bir plaket hazırlayalım, gelen devlet kurumu yetkilimize plaketi verelim, konuların da üzerini çok derinleştirmeyelim.

Şimdi, şöyle: Özellikle çok hassas bir sürecin içindeyiz. Bu Çorlu’daki tren kazası ve bunun yarattığı travma, toplum üzerinde yarattığı travma nedeniyle gerçekten demir yollarının hem prestijini hem insanların demir yolu ağına olan güvenli bakış açısını biraz daha desteklemesi gereken bir süreçteyiz. O yüzden biraz daha hassas davranmak gerektiğini düşünüyorum.

Demir yollarında çalışan personeller, memur ve işçilerin fazla mesai ücretlerini saat olarak sizden talep ediyorum. Aynı zamanda, yine memur ve işçilerin maaşlarındaki katkı paylarını, onları sizden talep ediyorum. Bizim özellikle Ömer Fethi Gürer Vekilimizin de ifade ettiği gibi, demir yolu personelimizde yani bu katar üzerindeki tren personeli, makinist, tren şefi, kondüktör, yataklının kondüktörü, yerdeki hareket amiri ve orada çalışanlar olmak üzere, yıllar içinde personel sayısında ciddi bir azalma olduğu yönünde genel değerlendirmeler var. Hatta bu Çorlu tren kazası boyutunda da ray kontrol bekçilerinin görev almadığı veya sayılarının azaltıldığı noktasında ve kurum içindeki sağlıklı işleyişin sağlanması için farklı jenerasyonların bir arada görev görmesi gerekirken şu anda, malum, çalışan memur kadrosunun, bazı işçi kadrolarının da emekliye ayrılmasıyla birlikte geriden gelen, yetişen o jenerasyonun boşluğunu dolduracak nitelikli kadronun da olmadığı yönünde eleştiriler var. Bu doğrultuda, sizden bir değerlendirme, analiz bekliyorum.

AR-GE çalışmalarıyla ilgili, açıkçası, evet, AR-GE çalışmaları yapılıyor, bunun için bizler de memnuniyet duyuyoruz ama dünya o kadar hızlı geliyor ve değişiyor ki bugün memnun olduğunuz şey yarın -gazetelerden, televizyonlardan- gerek Japonya’nın gerek gelişmiş ülkelerin teknolojik yatırımlarıyla ulaşabilecekleri seviyenin çok gerisinde kalma riskine sahip. O nedenle, ben AR-GE noktasında, Devlet Demiryolları olarak manyetik alan içinde hareket konusunda bir çalışma yapıp

yapmadığınızı... Çünkü gelecekte muhtemelen bu rayların kullanılmaması veya tam temassız bir kullanım söz konusu olabilir. Bununla ilgili bir çalışma başlatıp başlatmadığınızı-laboratuvar aşaması dâhil olmak üzere- sormak istiyorum.

Özellikle, yine, Devlet Demiryollarının üretimlerinin yerlilik oranının ne olduğunu sormak istiyorum. Size böyle bir soru yöneltiyorum. Şöyle ki: Biz, genelde Türkiye’de birçok kavramı “yerli” markasını -marka olarak söylüyorum- önüne koyduğunuz anda derinlemesine pek incelemiyoruz yani “Yerli bir otomobil yapacağız.” diyoruz veya “Yerli bir uçak yapacağız.” diyoruz ama birçok yanıyla -montaj kısımları dâhil ve birçok üretimini biz yapıyoruz belki ama- en hassas ve en gerekli kısımları, motor gibi, o aksam gibi, çipleri gibi noktaları üretilmiyoruz, daha sonra -enflasyon verisi açıklama gibi yani pırlanta yüzüğe, yat fiyatına bağlayıp da açıklamak gibi- o kısmı küçük görüp kalan kısmı “Bakın, biz yüzde 95’ini yerli olarak ürettik.” diyoruz. Böyle bir durum söz konusu. O yüzden, yerlilik oranını sizden rica ediyorum.

Devlet Demiryollarında 2015 yılından itibaren toplam kaç yolcu taşıdığınızı, bunun kaçının engelli, kaçının da refakatçi durumunda olduğunu belirtirseniz sevinirim.

Bir de 3 defa yer ayırıp gelmeyen yani trendeki yerini almayan engelli vatandaşlarla ilgili onların bu engellilikten kaynaklı bedava kullanımını iptal eden uygulamanız vardı. Bunun devam edip etmediğini sormak istiyorum. Yani bir analiz olarak bunları sizden talep ediyoruz.

Zonguldak Milletvekili olarak, Zonguldak da gerçekten genç cumhuriyetin GAP Projesi gibi yatırım yaptığı maden ocaklarına ve ona bağlı olarak da tabii demir yolu ağını kullandığı ve bu doğrultuda da yatırım yaptıkları bir şehiriz biz. Zonguldak-Ankara hattı uzun süredir bir türlü açılmıyor yani Karabük ile Ankara arasında bir eksiğimiz var. Zonguldak-Karabük hattı şu anda 13 TL, Zonguldak-Filyos hattı 4,5 TL, Karabük’le olan mesafemiz 117 kilometre demir yolu mesafesi, Filyos’la olan mesafe ise 23 kilometre. Dolayısıyla, biz bu 4,5 TL’nin mümkünse -daha kısa bir mesafe, onun da farkındayız ama- daha aşağı bir rakama çekilmesini sizlerden talep ediyoruz. Gerçekten, Zonguldak halkı bundan çok büyük memnuniyet duyacaktır. Aynı zamanda, Filyos Limanı’nın şu anda yapımı devam ediyor, bittiğinde bölgenin de Türkiye’nin de en büyük limanlarından biri olacak; dolayısıyla, demir yolu bu anlamda da çok daha önem kazanacak. Bu doğrultuda, Zonguldak’a yüzünüzü dönmenizi sizden talep ediyoruz.

Devlet Demiryolları Genel Müdürlük binasıyla ilgili şu anda yerinin ihale edilmesi, satılması gibi, bir fakülte yapılması, bir üniversiteye verilmesi gibi bir durum söz konusu mu? Bu konuya açıklık getirmeniz...

Yüksek hızlı tren binasının boşaltılıp boşaltılmadığıyla ilgili çeşitli soru işaretleri var. Buna bir netlik getirmenizi sizden istiyorum.

Tabii, Devlet Demiryollarının sadece üretim yapması, hizmetini güzel vermesi, bunlar sadece başlı başına yeterli olan, halk nazarındaki karşılığını görmesi bakımından yeterli olan unsurlar değil; aynı zamanda bir de reklamı var, demir yollarının reklamının yapılması var. Bu doğrultuda, çeşitli sponsorluklar vererek gerek kitaplar gerek yol filmleri noktasında bir katkı verme düşünceniz var mı?

Devlet Demiryollarını belki diğer kurumlarımızdan -özellikle ve özellikle dün burada TOKİ’nin denetlemesini gerçekleştirdik, Sayıştay raporlarıyla birlikte- bir farkı şu: Kullandığı mimari yapı gerçekten çok başarılı, çok güzel ve özellikle bunu devam ettiriyorsunuz ve koruyorsunuz, geleneksel bir yapısı oluşmuş durumda. Sizden ricam, lütfen bunu bozmayalım.

Balıkesir-Ankara arası tren yolculuğu için bileti satın alırken o çevrede sürekli bu yolculuğu yapan birçok yolcu dâhil şöyle bir ifade kullandı, milletvekili olduğumu onlar fark edince -böyle takım elbiseyle binmiştim- dediler ki: “Ya, biz sürekli bu güzergâhlarda trenlere biniyoruz, yolculuk yapıyoruz ama daha önce böyle milletvekillerinin ve devletin üst düzey yöneticilerinin bilet alıp da bindiğine ilk kez şahit oluyoruz.” Üzöldüm bir yandan. Acaba böyle bir durum var mı? Bu konuda ricam, ne olursa olsun, biz de kendi içimizde otokontrolü sağlamak bakımından önemli çünkü zamanı hızlı kullanalım derken bir şeylerin üzerinden atlamış olmayalım. Sizlerden ricam...

BAŞKAN – Toparlayalım Sayın Yavuzılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şu ana kadar hepsini biriktirmiştim Başkanım, o yüzden böyle.

Zonguldak’ta Orta Kapuz ve Tersane bölgesinden geçen rayların üzerinde insanların sahile, denize girilen bölgeye ulaşmasını sağlayan Devlet Demiryollarının eski bir üst geçidi vardı. Bu kaldırıldı. Kaldırılınca, tabii, sahile giden ve gelen insanların tren raylarının üzerinden geçmek suretiyle bir tehlikeyle karşı karşıya gelmeleri durumu oluştu. Bununla ilgili ben Zonguldak Valimizle görüştüm ama kendisinin şu anda bir kararnameyle yeri değişti. Yeni valimizle görüşeceğiz. Bu konuyla ilgili soru-istem dilekçesi verdim, Demiryollarından da geldi, dedi ki: “Bu üst geçitten sorumlu olan Türkiye Taşkömürü Kurumu bunun bakımını yapmadığı için bunun da bir tehlikeye dönüşme riski vardı, bu buradan kaldırıldı.” Kaldırıldı ama yerine bir şey konulmadı. Yani Devlet Demiryolları bunu belediyenin yapması gerektiği yönünde bir ifadede bulunmuş ama bunu kaldırırken bir eş güdüm olması yani kaldırıldığı anda yenisinin oraya konulabilme imkânının, devlet kurumları ve belediyelerle koordineli olarak bu işlemin yapılması gerekirdi, yani “Ben kaldırdım, o koyarsa koyar, koymazsa koymaz.” diye bir şey yok. Vatandaş aynı vatandaş. Vatandaş, kurumların da belediyelerin de hepimizin de vatandaşı.

Bir noktada da yine, partimizin Çorlu Tren Kazasını İnceleme Paporu vardı, size ulaşmıştır mutlaka, ben Komisyon toplantısından sonra size tekrar takdim etmek istiyorum çeşitli değerlendirmeleri yapmak için. Sizlerden de tren kazalarına ilişkin olarak, topluma daha fazla güven vermek için daha dikkatli olmanızı yine halkımız adına rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

(Oturum Başkanlığına Başkan Vekili Nevzat Şatıroğlu geçti)

BAŞKAN – Sayın Yavuzılmaz, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakırlioğlu, buyurun.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürüm, dünyada bütün gelişmiş şehirlerde ve ülkemizde tren istasyonlarının, garların şehir içinde olması istenilen bir özellik. Daha önce kadar Manisa Akhisar’da da tren garı şehrin içindeydi. Özellikle öğrencilerimizin ve dar gelirli yurttaşlarımızın tercih ettiği bir seyahat şekliydi trenle seyahat. Ayda ortalama 25 bin yolcu taşınyordu, 25 bin Akhisarlı trenle seyahat etmekteydi. Ancak bu sene içerisinde şehrin yaklaşık 5 kilometre dışına taşındı hat ve oraya bir tane baraka yapıldı, geçici bir çözüm olarak bir baraka yapıldı, şu anda Akhisarlılara hizmet etmeye çalışıyor, prefabrik bir bina. Şunu gözlemledik, ben kendim de gittim, orada incelemelerde bulundum: Yapmış olduğumuz incelemelerde 25 bin olan aylık yolcu sayısının 4 bine düştüğünü tespit ettik. İnsanlar özellikle yağmurlu ve soğuk havalarda çok ciddi sıkıntılar çekmekte. Oraya yeni bir gar binası, hizmet binası kurulacak. Ben Devlet Demiryolları 3’üncü Bölge Müdürüyle görüştüm, o müjdeyi verdi bize. Fakat şöyle bir tehlikeyle karşı karşıyayız: Buradaki problem sayının düşmesi. Yolcu sayısının düşmesindeki en büyük problem; Akhisar ile İzmir arasında 5 lira bilet fakat istasyona gelmek 7 lira yani böyle bir

sıkıntımız var. Yani oraya büyük ihtimalle 10 milyon lira değerinde bir maliyetle bir tren istasyonu yapılacak belki ama bu yapılacak olan tren istasyonunun da kadük kalması, atıl kalması... Yolcuyla buluşması biraz zor gibi gözüküyor, böyle bir sıkıntımız var. Yani işlevsiz hâle gelmeye aday bir yatırım olacak gibi gözüküyor.

Bir de şöyle bir durum oldu: Bir taraftan yeni hat döşendi, şehrin dışından bir hat döşendi yani tren yolunun şehrin dışına çıkacağı belliyken mevcut eski hatların üzerine de elektrik tesisatı döşendi. Şimdi, yeni hat faaliyete geçti, şimdi o elektrik tesisatı da kaldırılmaya başlandı yani burada bize göre çok ciddi bir -takması, çıkarması- maliyet söz konusu. Bize göre burada bir kamu zararı söz konusu. O kamu zararı ne kadardır, onu bilemiyoruz. Bu hat yani şehrin içinde herkesin ulaşabildiği tren istasyonumuz Akhisar'da neden şehrin dışına taşındı? Bu konuda Akhisar Belediyesinin, Akhisar'daki yöneticilerin özellikle bir telinde, ısrarda bulunduğu söyleniyor, bu doğru mudur? Elektrik hatları söküleceği bilinirken neden döşendi? Yeni gar binamız ne zaman yapılacak ve ne kadara mal olacak? Önce gar binası yapılsaydı, daha iyi olmaz mıydı? Benim sorularım bunlar, cevaplarını da verirseniz seviniriz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bakırlioğlu.

Sayın Durmuşoğlu, buyurun.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Devlet Demiryollarımızın Çok Değerli Genel Müdürü ve çalışanları, yöneticileri, Sayıştayımızın çok değerli temsilcileri; ben de hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının ülkemiz coğrafyasındaki hikâyesi, 1856 yılında İzmir-Aydın hattıyla başlamış. Kurtuluş Savaşı yıllarında Gazi Mustafa Kemal Atatürk “Demir yolları memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır.” vecizesiyle dile getirmiş, cumhuriyet kurulur kurulmaz demir yolu seferberliği başlatmıştır. Ancak daha sonraki yıllarda ihmal edilen bu demir yolu sektörümüz, Sayın Cumhurbaşkanımızın direktifleri, hükümetlerimizin ve yüce Meclisimizin destekleriyle, demir yolu ulaşımı öncelikli sektör olarak ele alınmıştır.

Ülkemizin yüz altmış iki yıllık köklü ve millî kuruluşu olan Devlet Demiryollarına son dönemlerde ülkemizde yapılmış olan yatırımlardan dolayı emeği geçen tüm çalışanlara ben yürekten teşekkür ediyorum.

Demir yolları, cumhuriyetin ilk yıllarından İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar Türkiye'nin kalkınma hamlelerinde temel bir öneme sahip olmuştur. Yüksek hızlı ve hızlı demir yolu hatlarıyla birlikte açıldığı günden bugüne milyonlarca insan bundan istifade etmiş, hem ekonomik koşullarla hem de rahat bir şekilde şehirler arası ulaşımını sağlamasına aracılık etmiştir.

Ankara merkez olmak üzere, Ankara-İstanbul, Ankara- Konya, Ankara-Sivas, Ankara-İzmir ve Yerköy-Kayseri hatları ülkemizin yüksek hızlı tren ağı olarak belirlenmiştir. 2009 yılında Ankara-Eskişehir hattının hizmete alınmasıyla Türkiye'nin dünya yüksek hızlı tren işleten ülkeler ligine yükselmesi ülkemiz adına gurur vericidir. 2011 yılında Ankara-Konya, 2013 yılında Eskişehir-Konya ve 2014 yılında Ankara-İstanbul ile Konya-İstanbul arasında yüksek hızlı tren hatları hizmete açılmış ve bu güzergâhtaki 11 ilimizdeki nüfusun yüzde 40'ına hizmet sunmaya başlamasıyla daha konforlu ve hızlı bir ulaşım sağlanması adına büyük adımlar atılmıştır. Yüksek hızlı ve hızlı demir yolu hatlarıyla birlikte vatandaşlarımızın tüm taleplerine cevap verebilecek olan modern hızlı tren garlarının inşasının tamamlanmasıyla birlikte yüksek hızlı tren talebinin daha da artacağına inanıyorum.

Devlet Demiryolları, aynı zamanda yük taşımacılığı, liman işletmeciliği, lojistik köyü işletmeciliği, bunun yanında travers fabrikaları gibi fabrikalarıyla dev bir kuruluş hâline gelmiştir.

Türkiye’de devletin demir yollarına yaptığı yatırımlara ilave olarak büyük şehirlerde kent içi raylı sistem projeleri de giderek artmaktadır. Üniversitelerde de raylı sistemlerle ilgili eğitimin artması dışında, araştırma geliştirme (AR-GE) faaliyetlerinde de yoğun gelişmeler görülmektedir. Bunun en önemli örneklerinden biri, Anadolu Üniversitesinin Eskişehir’de kuracağı, belki de demir yolları konusunda dünyadaki en büyük ve en modern test ve AR-GE merkezidir. Dolayısıyla, Türkiye’de raylı sistem sektörü kamu ve özel kuruluşlarıyla büyük bir atılım içindedir. Yakın gelecekte Türkiye’nin raylı sistemler konusunda sadece kendi ihtiyaçlarına değil, Orta Doğu’nun ve Türk Cumhuriyetlerin de ihtiyaçlarına cevap veren bir merkez hâline gelecek olması ülkemiz adına gurur vericidir.

Türkiye, demir yolu sektöründe bölgesinde çekim merkezi olmaktadır. Altyapımız gelişirken diğer ülkelerle iş birliğimiz de gelişmektedir. Böylece, Türkiye’nin ekonomik, sosyal ve kültürel gücü de artmaktadır. Demir yolu geliştikçe Avrupa’dan Orta Doğu’ya, Orta Asya’ya kadar trenin geçtiği topraklarda bereket, barış ve sevgi de artacaktır.

Türkiye’yi baştan sona, güneyden kuzeye, doğudan batıya, hatta Türkiye dışında, İpek Yolu’nu da hesaba katarak Türkiye’de hava yoluyla, demir yoluyla ve diğer yollarla ulaşımda çağ atlatan bir anlayışı görüyoruz. Bu anlayışın mimarlarını ve emeği geçen herkesi tebrik ediyorum.

Ayrıca, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğümüzü bölgemizle ilgili olarak yapmış olduğu faaliyetlerden dolayı da tebrik ediyorum, teşekkür ediyorum. İstanbul, Ankara ve Konya’dan Karaman, Mersin, Adana, Osmaniye ve Gaziantep illerine hızlı trenle ulaşım sağlamak için Mersin-Adana-İncirlik-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren hattının yapımı planlanmıştır. Projenin Mersin Adana, Adana-Toprakkale, Toprakkale-Bahçe, Bahçe-Nurdağ (Fevzipaşa) varyantı, Nurdağ-Başpınar-Mustafa Yavuz (Gaziray) kesimlerine ayrıldığını görüyoruz. Bunun bölgemiz ekonomisine, turizmine çok büyük katkı sağlayacağına inanıyorum.

Ayrıca, bir de Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğümüzden bir talebimiz var. Adana-İmamoğlu-Kozan-Kadirli-Osmaniye demir yolu ring projesinin şu anda planlandığını biliyorum, projelerin bitmek üzere olduğunu biliyorum, takip ediyoruz. Bunun bölge ekonomisine büyük katkı sağlayacağına inanıyorum, verimli bir proje olduğunu düşünüyoruz, zaten verilerle de araştırmasıyla da bunu yapmış olduk. İnşallah 2019 Yılı Yatırım Programı’na hiç olmazsa Osmaniye-Kadirli Organize Sanayi Bölgesi arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapacak olan tren hattının alınması hususunu da genel müdürlüğümüze saygılarımla iletiyorum.

Ben tekrar, gerçekten, Devlet Demiryolları taşımacılığını bir üst lige çıkardıkları için başta Cumhurbaşkanımızı, daha önce görev yapan Genel Müdürümüz Süleyman Karaman Bey’i, bu konuda bir farkındalık oluşturarak, bu tren taşımacılığıyla Türkiye’yi gerçekten raylarla örerek ulaşımı kolaylaştırmak için yapmış oldukları emekler için hâlen görev başındaki Genel Müdürümüzü ve çalışanları yürekten kutluyorum, başarılar diliyorum.

Sayın Yavuzyılmaz, biraz önce bir şey söyledi. Sayın Yavuzyılmaz “Sürekli kurumlara iltifat ediyorsunuz.” diye bir eleştiri getirdiniz, marifetin de iltifata tabi olduğunu düşünüyorum yani hakkı da teslim etmek lazım. Tabii ki eleştirilerimiz olacak, önerilerimiz olacak, taleplerimiz olacak ama mutlaka hakkı da teslim etmenin doğru olduğunu düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Durmuşoğlu, teşekkür ediyorum.

Şimdi sözü Sayın Karaman’a vermek istiyorum.

Buyurun Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Demiryolları Yönetim Kurulu Başkanı, genel müdürlerim diyeceğim, birçok genel müdür var, çalışma arkadaşlarım, Sayıştayın sevgili üyeleri; hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum. Hoş geldiniz, sefalar getirdiniz.

Bugün biraz geç kaldım çünkü 14 ilin daha belediye başkan adayı açıklandı, burada Erzincan'da vardı, onun için Cumhurbaşkanımızın yaptığı programa gitmiştim.

Biliyorsunuz, daha önce ben Demiryollarında Genel Müdürlük yaptım. On beş yıl önce 2003 yılında TCDD Genel Müdürü olarak çalışma arkadaşlarımla birlikte ilk KİT Komisyonuna katıldığım günkü heyecanı şimdi de duyuyorum. Bu vesileyle, on beş yıldır bu Komisyonda görüşlerini, eleştirilerini Demiryollarından yana, Demiryolculardan yana, demir yollarının gelişmesinden yana kullanan Başkan ve üyelerimizin tamamına huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Müsaadenizle yine on üç yıl beraber çalıştığım ve Demiryolcu olmanın heyecanını ve sevincini birlikte yaşadığımız arkadaşlarıma, Genel Müdüründen en alt kademedeki personeline kadar bütün Demiryolcu kardeşlerime teşekkür ediyorum.

Demir yollarımızın geliştirilmesi, cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi, 2003 yılında Hükümetimiz tarafından yeniden devlet politikası olarak ele alındı. Bu politikaya bütün partilerimiz heyecanla katıldı, siyasi partilerin hepsi destekledi. Bugün Türkiye, yüksek hızlı tren ülkesiye evvela bu karar sayesinde, bu politika, bu destek sayesinde. Yeni yüksek hızlı tren hatları yapılıyorsa ve devam ediyorsa bu politika sayesinde.

Raya muhtaç Türkiye ray satar duruma gelmişse, yüz yıldır el değmeyen yollar yenilenmişse, kendi rayını, kendi malzemelerini kendisi üretiyorsa bunlar demir yollarının devlet politikası olmasıyla gerçekleşmiştir. Siyasi ayrım gözetmeden bütün partilerimiz demir yollarına gerçekten destek vermiştir.

Bugün Marmaray işliyorsa, kent içi ulaşım da raylı sistem çözümleri üretilmişse bu kararların sonucudur. Millî sinyal başta olmak üzere, yerli bir demir yolu endüstrisinin temeli atılmışsa bundandır. Lojistik merkezler kuruluyorsa bu politikanın sayesinde.

Doğu Asya'dan Batı Avrupa'ya Modern İpek Demir Yolu bağlantısı sağlanmışsa bu kararın meyvesidir.

Demir yolları ülkemizin küresel ve kıtalar arası ticaretten daha fazla pay alması için stratejik bir öneme sahiptir. Trilyonlarca dolarlık kıtalar arası ticarete köprü konumunda bulunuyoruz. Bir yandan, Pekin'den Londra'ya kesintisiz İpek Demir Yoluyla, Asya'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Asya'ya taşımacılıkta en avantajlı koridor hâline gelirken bir yandan da Körfez ülkeleriyle Avrupa ticaretinde en kestirme ve en ekonomik seçeneğin demir yolu olması için yatırım yapıyoruz.

Yurt içinde üretim merkezlerinin demir yoluna bağlanmasıyla bu fotoğraf bir arada düşünüldüğünde demir yolu, Türkiye lojistik ve ticaretinin vazgeçilmezi hâline geliyor.

Bu yatırımlar her şeyden önce Türkiye'nin geleceğine yapılan yatırımlardır.

Bütün bunları demir yollarının devlet politikası olarak ele alınmasına borçluyuz. Burada, mirasını devralmaktan iftihar duyduğumuz cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte demiryolu yapımını millî hedef hâline getiren Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarını minnetle, rahmetle yâd ederken, ikinci demir yolu seferberliğini talimatıyla başlatan Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a da şükranlarımı arz ediyorum. Onun Ulaştırma Bakanı, şimdiki Meclis Başkanımız Sayın Binali Yıldırım'a çok teşekkür ediyorum.

Her Komisyon toplantısında demir yollarında atılan her adımdan bizimle birlikte heyecan duyan, demir yolu meselesini millî mesele olarak kabul edip her türlü desteği veren son on beş yılın KİT Komisyon başkanlarına ve üyelerine bir kez daha şükranlarımı arz ediyorum.

Demiryolcu arkadaşlarıma başarılar diliyorum.

Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim; müsaade ederseniz eski fotoğrafı yeniden hatırlatmak istiyorum demir yollarında. Demir yollarını halkımızın yüzde 100'ü seviyor ancak yüzde 5'i trene biniyor. Kara tren gecikmesiyle maruftu. Demiryolcularda ihmal edilen, yatırım yapılmayan kurum psikolojisi hâkimdi. Hızlı tren rüyaydı, Marmaray rüyaydı, yerli demir yolu endüstrisi ise daha da çok rüyaydı.

Demiryolcular, kendi içlerine kapanmış, yarım asırlık ihmalin neredeyse kapısına kilit vurma noktasına getirdiği bir buçuk asırlık bu mirası güç bela ayakta tutmaya çalışıyorlardı.

Bugün geline nokta pek çok açıdan TCDD'yi dünyanın ilk 10 ülkesinin demir yolları arasında gösteriyor. Demiryolcuların gerçekleşmesini bekledikleri rüyalardan güç alındı, milletimizin demir yolu sevgisinden güç alındı, Parlamentomuzun, siyasi partilerimizin, özellikle KİT Komisyonumuzun sınırsız desteğinden güç alındı, hep birlikte demir yolu bugüne geldi.

Bu yatırımlar 2023 yılına kadar hız kesmeden devam etmeli. On beş yılda halkımızın hızlı demir yollarından istifade edebileceği bir demir yolu hazırlandı. On beş yılda 61 milyar TL demir yolu yatırımı yapıldı, proje stokunun büyüklüğü ise daha hâlâ 98 milyar dolar civarındadır.

Hedef, insanımızın tamamının demir yollarından istifade edebileceği bir ağ oluşturarak gelecek kuşaklara miras bırakmaktır. Demir yolu yatırımlarını 81 milyon insanımızın tamamı destekliyor, siyasi irade destekliyor, siyasi partilerimiz destekliyor, Parlamentomuz destekliyor, toplumun bütün katmanları, bütün kesimleri destekliyor. Bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da KİT Komisyonumuzun desteğinin demir yollarının yanında olacağına inanıyorum ki zaten bugün de böyle. Türkiye bu alanda dünyanın ilk sıralarına yerleşene kadar, ülkemiz yeniden yüksek hızlı demir yolu ağıyla örülene kadar bu yatırımlar sürmeli.

Sözlerime son verirken başta zatâliniz ve Komisyon üyelerimiz olmak üzere, Demiryolunda çalışan tüm arkadaşlarıma ve Sayıştay üyelerine de teşekkür ediyorum.

Hepinize tekrar saygılarımı sunuyorum, sağ olun.

(Oturma Başkanlığına Başkan Mustafa Savaş geçti)

BAŞKAN – Sayın Karaman, şu anda görüşmekte olduğumuz kurumun eski bir genel müdürü olarak geçmişte yaptığınız hizmetlerden dolayı ben de teşekkür ediyorum. Rüyalarımızı gerçek yaptınız, Allah razı olsun sizden, teşekkür ediyoruz.

Buyurun Sayın Ceylan.

NEVZAT CEYLAN (Ankara) – Sayın Başkanım, değerli misafirler; hepiniz hoş geldiniz. Bir Ankara Milletvekili olarak hızlı tren merkezinin Ankara'da olması, Türkiye'nin her tarafına Ankara merkezli ulaşım sağlanmasından dolayı ben hemşerilerimce bu hizmette görev alan tüm Demiryolcuları, Hükümetimizi kutluyorum.

Ayrıca, yıllardan bu yana köhne hâlde olan Ayaş-Sincan hattının yenilenmesi de Ankara için büyük bir kazanç olmuştur, onun için de ayrıca teşekkür ediyorum.

Tabii, 2002 yılından itibaren gerçekten Devlet Demiryolları çağ atlamıştır, dünyaya örnek çalışmalarıyla gerçekten öncü bir kuruluş hâline gelmiştir. Bu konuda emeği geçen bütün yöneticilere ben yürekten teşekkür ediyorum.

Aslında bir konuyu hatırlatmak için söz aldım, o da şu: Malum, Ankara, İstanbul Türkiye'nin en çok nüfusuna sahip, toplam 20 milyondan fazla nüfusu var. En çok geliş gidişler ve trafiğin de bu iki il arasında olduğu malumlarıdır. Bu Ankara-İstanbul tren hattının zamanında alınan kararlar Eskişehir'den geçirilmesi ve daha çok nüfusa hitap etmesinin düşünülmesi doğal olabilir fakat artık Ankara-İstanbul'un en kestirme yoldan demir yolunun geçmesi gerektiğine ben yürekten inanıyorum.

Şunun için söylüyorum: Malumunuz, tarihi İpek Yolu, Ankara'dan sonra ,Ayaş, Beypazarı, Nallıhan, Mudurnu veya Göynük üzerinden, Akyazı'dan İstanbul'a ulaşmakta ve yaklaşık Ankara-İstanbul hâlihazır yolunun 70 kilometre kısalacağını biliyoruz. Dolayısıyla bu Ankara-İstanbul hattının artık programa alınma noktasına geldiğine ben inanıyorum, çok geç kalmış bir proje olduğunu düşünüyorum. Bu konuda etüt çalışmalarının yapıldığını duyduk ama yapılan sunumda hiçbir çalışmanın olmadığını görüyoruz ve önümüzdeki günlerde ve dönemlerde bu 2 büyükşehrin nüfusunun çok daha hızlı bir şekilde ulaşımını sağlamak için bu Ankara-İstanbul tren yolunun tarihi İpek Yolu üzerinden geçirilmesi gerektiğine ve bu konu üzerinde hassasiyetle durulması gerektiğine ben yürekten inanıyor, bu konuda ne çalışmalar yapıldı, ne düşünceler var, o konuda da bilgi almak istiyorum.

Tekrar teşekkür ediyorum, hayırlı olsun diyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Ceylan.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Şimdi, arkadaşlarımız konuştular, ben de ilk kez bugün biraz çok konuşacağım yani biraz uzun konuşacağım çünkü çok önemli bir kurum ve çok önemli, arkadaşlarımızın altını çizdiği durumlara ilişkin görüşlerimi belirteceğim. Bütün arkadaşlarımız tarihçeye girdi yani 1856'daki Aydın-İzmir 132 kilometrelik hattın sonra Osmanlı Dönemi'nde işte, 8.619 kilometreye çıkması, ardından Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 1923-1938 yılları arasında 2.815 kilometrelik bir demir yolu hattı yapması, o dönemde 1924 yılının Ocak ayının başında Başvekil İsmet İnönü'nün demir yolunu bağımsızlık vasıtası olarak gördüğünü belirten konuşmasında, “Efendiler, bizim şimendifer siyasetimiz var, her türlü mazuriyet, her türlü nazariyat ve hayaletten azade olarak amali bir surette vardır. Bunu iki kelimeyle izah edeyim: Bir an evvel memlekette bir karış fazla demir yolu yapmak, ne vasıta ile kimin tarafından olursa olsun...” diye bir sözü var.

Günümüz Türkiye'si'nde, Türkiye'de ulaştırmanın ve demir yolunun mevcut durumu, demir yolunun payı yeni yasamanın gerekçesine göre yolcуда yüzde 1,5; yükte ise, taşımada ise yüzde 4,5 dolayındadır. Yani ne yolcu ne de yük taşımacılığında henüz kararlı ve yeterli bir düzeyde artış ne yazık ki sağlanamamıştır. Bu gerçeği kabulden devamla, demir yolunun yurt içi taşımacılığında yüzde 3 dolayında olması, ithalat ve ihracatta ise yüzde 90 oranlarına çıkması bizim demir yoluna yönelik faaliyetlerimizi ve ray döşeme faaliyetlerini hızlandırmamız noktasında çok önem arz ediyor. Özellikle Avrupa Birliğinde -demir yolu taşımacılığında- Amerika Birleşik Devletleri'nde bu oranın yüzde 40'lara varması bizimle kıyaslanmayacak orandadır. Yüzde 4,5 yüzde 40 oranındadır. Japonya ise bizim hızlı tren taşımacılığına birkaç yıl önce varmakla övündüğümüz noktada, Japonya'da hızlı tren seferleri, yüksek hızlı tren seferlerinin ray toplamı 2.500 kilometreye ulaşmıştır. Avrupa Birliğinde yük taşımacılığının demir yolu payının on yıl içinde 2'ye katlanmasıyla demir yolunun ağırlıkta olduğu kombine taşımacılığın öne çıkarılması, böylece demir yolunun canlandırılması öngörülmektedir. Tam da burada kavşak nokta Türkiye'dir. Yani Türkiye'nin burada lojistik bir üs olma özelliği ortaya çıkmakta. Bu noktada Avrupa-Asya, Avrupa-Orta Doğu eksenlerinde iyileştirme, yeni hatlar açılması ve tamamlanması suretiyle istenen taşıma payını Türkiye alabilir. Böyle bakmak lazım ve böyle geliştirmek lazım. Marmaray ve Kars-Tiflis hattının tamamlanması, Avrupa-Asya bağlantısındaki kesintilerin

giderilmesi de sağlanmalıdır. Osmangazi Köprüsü'nün üzerinden de demir yolu hattını geçirerek, çok çok çabuk geçilen o hattın demir yoluyla da buluşturularak İstanbul seferlerinde inanılmaz bir kolaylık sağlanabileceğini düşünüyorum.

Sevgili arkadaşlarım, tabii, burada demir yollarının, Devlet Demiryollarının Türkiye konusundaki önemi çok önemli olduğu kadar bir dönem Türkiye'ye demir yollarının yapılmaması noktasında emperyalist ülkelerin bakış açısıyla ve önerileriyle asfalta, çok şeritli yollara ve lastik üzerindeki taşımacılığa yönelik bir faaliyet söz konusu edilmiştir. Burada asıl öneren ve Türkiye'ye yönlendiren Amerika'nın güdümündeki ne yazık ki sağ iktidarlardır. Bunu aşarsak ve demir yollarına yaptığımız her yatırımın, Süleyman Bey'in söylediği gibi, gerçekten hem kalıcı olmasının yanı sıra hem akılcı hem de taşımacılıkta çok önemli bir nokta olduğu kadar ülke ekonomisine de çok büyük katkısı olacağını ve biraz önce söylediğim gibi lojistikte ana merkez olacak Türkiye'nin öneminin dünya ölçeğinde olacağı gerçeği ortadadır.

Ama bütün bunlar bizim bu kurumları eleştirmemizin ve bu kurumlarda bulunan açıkları söylememizin önünde engel değil. Biz her şeyi nalına mihına bakmamız lazım yani biz doğruya “doğru”, eğriye “eğri”, yanlışla “yanlış” diyebilmeliyiz ki ve bu Komisyondaki üyeler de sadece iyi olanı ortaya çıkarıp gerçekten var olanı gizlemeye çalışırlarsa bizim mesafe almamızın önünde engel teşkil edecektir.

Bunlardan birini söylemek istiyorum. Sayıştay bize çok önemli 2 kalın kitap armağan etmiş. Bunu okuduğumuz o kitabın içerisinde çok önemli ayrıntıların olduğu kadar çok önemle üzerinde durulması gereken yolsuzlukları da işaret etmiş, hukuki yolsuzluklar yanı sıra maddi yolsuzluklar da var. Açın 163'üncü sayfayı, 2016 Denetim Raporu'nun 163'üncü sayfasında şöyle bir şeyle giriyor bir çizergenin altında: “Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı denetim hizmetleri bakanlığınca hazırlanan ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının bağlı olduğu TÜVASAŞ tarafından Bulgaristan demir yollarına ihraç edilen yolcu vagonlarıyla ilgili soruşturma raporuna ilişkin geniş bilgiye TÜVASAŞ TCDD'nin 2015 yılı Sayıştay Denetim Raporu'nda yer verilmiştir. Bakanlık Teftiş Kurulu tarafından düzenlenen rapor sonucunda sorumlulukları belirlenen kişilere yönelik TÜVASAŞ tarafından hukuk ve ceza davaları açılmıştır. Bu kapsamda soruşturma raporunda yer alan TÜVASAŞ'ın BDZ projesinde TSE süreci nedeniyle uğradığı 298 milyon 540 bin İngiliz sterlini ve 305 bin euro tutarında somut zararla ilgili olarak görev, yetki ve işlemlerdeki sorumluluk payları dikkate alınarak şirket eski genel müdüründen 119.416 İngiliz sterlini, 122 bin euro; eski genel müdür yardımcısından 89.562 İngiliz sterlini, 91.500 euro; eski pazarlama daire başkanından 59.708 İngiliz sterlini, 61 bin euro ve eski teftiş kurulu başkanından 29.854 İngiliz sterlini, 30.500 euro olmak üzere tahsili için Sakarya 3'üncü Asliye Hukuk Mahkemesinin 2015/929 (e) sayılı Dosyasıyla dava açılmış.

Şimdi, bu soruşturma raporunda yer alan temsilcilik ücretine ilişkin itibarıyla sahte faturaya istinaden 3 milyon 864 bin 600 euro tutarında somut zararla ilgili olarak 2 milyon 419 bin 600 euroluk kısmının eski genel müdür yardımcısından, 1 milyon 445 bin euroluk kısmının ise şirket çalışanı olmayan, BDZ projesine aracılık eden kişiden tahsili için Sakarya 3'üncü Asliye Hukuk Mahkemesinin 2015/930 sayılı Dosya'da rücuen tazminat davaları açılmış olup 2016 tarihinde yapılan 1 no.lu celsesinde Sakarya 1'inci Ağır Ceza Mahkemesinin 2016/176 sayılı Dosyası'nın sonucunun beklenmesine karar verilmiştir.

Sonuçta uzun uzun okuyorum fakat uzatmayacağım. Bakın, bir rakam, diyor ki burada Sayıştay: “Vagonların geç teslimi nedeniyle Bulgaristan Demir Yollarının uyguladığı gecikme cezasının iptali için Bulgaristan Ticaret ve Sanayi Odası Tahkim Mahkemesinde açılan dava 14 Temmuz 2016 tarih 1456 sayılı Karar ile şirket aleyhine sona ermiş olup mezkûr soruşturma raporunda 4 milyon 20 bin

794 euro tutarında gecikme cezasının şirket aleyhine sonuçlanması hâlinde bu zararın sorumlularına tanzim ettirilmesi gerektiği yer aldığı yukarıda adı geçen sorumlular hakkında 4 milyon 20 bin 794 euro tutarında gecikme cezası tahkim masrafları içeren rücu tazminat davası Sakarya 4’üncü Asliye Hukuk Mahkemesinin 2016/503 (e) sayılı Dosyası’nda açılmıştır.

Şimdi, bu bir de ağır cezaya taşındı. Fakat bu davanın sonuçlanmadığını herhâlde biliyoruz, daha henüz bu dava sonuçlanmadı ve bu konudaki cezai müeyyide, cezai uygulama sanıyorum yapılmadı. Buna ilişkin ben sizden ayrıntılı yanıt istediğimi belirtiyorum ve bu dosyayı kapatıyorum.

Sevgili arkadaşlarım, tabii, burada şeyde konuşmadık ama Sevgili Deniz Yavuzılmaz’ın da iki saat rötarla KİT Komisyonuna geciktiği 9’uncu maddede yolcu ve yük trenlerindeki rötarlar önemli bir işletmecilik sorunu diye sizi Sayıştay uyarıyor.

Tabii, Türkiye’de her şeyin dakik olması gerektiğini düşünüyorum. 1976 yılında İsviçre’nin Bern kentinde gözlerim fal taşı gibi açılmıştı ve saniyelerle yapraklar dökülüyor, saniyesi geldiği zaman trenler hareket ediyordu 1976 yılında. Sordum, dedim ki: Yani bu, saniye ya da dakika gecikse ne olur? “Trenlerin çarpışma riski olur, bunlar çok hızlı ve seri giden trenler.” dediler. Dedim ki: Acaba Türkiye’de biz... “Kara tren gelmez mi ola” diye bir türkü var, o türküyü istinaden bu trenler rötarı ne kadar önler diye... Öğrencilik yaptığım İzmir’den memleketim Eskişehir’e gelirken ben mavi trene sıklıkla binmiş, gelmiş ve geri dönmüş bir arkadaşınız olarak ne okula ne işe yetişebiliyordum ne de evime yetişebiliyordum; on saatlik yolculuk on dört saat, on altı saat oluyordu. Şimdi, size net sorum şu: Sizin gerek yük trenlerindeki -yük trenlerinin de rötar yapmasının ekonomik zararı var ama- zaman açısından gerek yolcu trenlerindeki rötar toplamlarınızı bana verebilirseniz ya da Komisyona verebilirseniz çok memnun olacağım. Bunu niçin istiyorum biliyor musunuz? Bu rötarın ortadan kaldırılması için, sizin bir sisteme oturtmanız gerektiği noktasında, doğal afetler dışında, doğal facialar dışında, doğal kazalar dışındaki –yani kaza doğal olmaz da- rötar kısmı bizim için çok önemli oluyor ve sizin de kurumu ciddi yönetmeniz açısından çok önemlidir diye düşünüyorum.

Tabii, ben İzmir Milletvekiliyim. İzmir’de bir İZBAN olayı yaşanıyor, biraz önce Sevda kardeşim biraz değindi ve gitti. Önümüzdeki günlerde Devlet Demiryollarının yüzde 50 ortak olduğu, işte, Büyükşehir Belediyesinin de diğer şirketleriyle beraber ortak olduğu İZBAN’da 10 Aralık itibarıyla bir grev başlatılması söz konusu. Günlük yaklaşık 350 bin civarında yolcu taşıyan... Sizin verdiğiniz rakamlara göre günlük yolcu taşıma 343 bin, Büyükşehirin verdiği rakamlara göre 350 bin. Buradaki bir grevin İzmir’de hayati felce uğratacağı gerçeği ortada ve burada Karayollarında örgütlü olan işçilerin Devlet Demiryollarının kuruluşu olan İZBAN’la masaya oturup anlaşması gerektiği noktasında İzmir’de yaşayan bir yurttaş olarak hemfikirim ama ondan önce İZBAN AŞ’yle ilgili Devlet Demiryollarının geçtiğimiz toplantılarında da konuşulmuştu, 2005 tarihinde bu protokol sizinle Büyükşehir arasında imzalandı ve 14 Kasım 2006’da da bu şirket kuruldu. Bu şirket kurulurken söz konusu bir protokol yapıldı. Bu protokole göre İzmir Büyükşehir Belediyesinin yapması gerekenler vardı; istasyonlar Büyükşehir Belediyesi tarafından yapıldı, depo bakım ve onarım tesisleri Büyükşehir Belediyesine verildi, kara yolu alt ve üst geçitleri yapımı Büyükşehir Belediyesine verildi, yaya geçitleri yapımı Büyükşehir Belediyesine verildi. Yukarıdaki imalatların yapılması sırasında da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından önceden yapılmış olan altyapı, üstyapı, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon imalatlarının kaldırılmasının gerekli olduğu yerde söz konusu imalatların tekrardan yapılması söz konusuydu protokole. Yani yukarıda ifade edilen inşai faaliyetlerden dolayı her türlü fiziki düzenlemeler, yukarıdaki inşai faaliyetler için yapılması gereken her türlü kamulaştırma da Büyükşehir Belediyesi tarafından yapıldı. Büyükşehir Belediyesi –rakam rakam söyleyeyim- Aliğa-Cumaovası istasyon, kara yolu ve yaya geçitleri için 247 milyon dolar harcadı; Cumaovası-Tepeköy

istasyon, kara yolu ve yaya geçitleri için 30 milyon dolar harcadı; Tepeköy-Selçuk istasyon, kara yolu ve yaya geçitleri için 16 milyon 900 bin dolar harcadı; satın alınan tren, ekipman ve diğer harcamalar için de sermaye ödemeleri yaptı 135 milyon dolarlık yani İzmir Büyükşehir Belediyesi toplamda 428 milyon 900 bin doları kendi bütçesinden İZBAN'a ödedi. Burada Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından yapılması öngörülenler olarak altyapı hizmetleri, sinyalizasyon ve hat trafik yönetimi, işletme hat bakım yolları vardı ama şöyle bir madde de konuldu protokole, İZBAN tarafından Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına ödenmesi gereken yıllık hat kirası olarak protokolde 5 milyon dolar artı 5 milyon euro olarak bir rakamla –bana göre de çok fahiş bir rakamla- bu yol kiralandı İZBAN'a. Sonrasında İZBAN'ın ilk işletme yıllarında cirosundan yüzde 90'ına varanı, sonraki yıllarda ise yüzde 40'ına varanının Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına aktarılması anlamına geliyordu. Yani burada İZBAN'ın bırakın yolcu taşımaktan dolayı başa baş gelmesini, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarıyla imzaladığı sözleşme nedeniyle çok büyük bir zarar etmesi söz konusuydu, zaten öyle de devam ediyor. Sonrasında -Sayın Süleyman Bey bunları çok iyi biliyor, onların dönemine de denk geliyor- 2011-2012-2013 yıllarına ait bu hat kira bedelinin tahsili hususunu mahkemeye taşıdı, o dönemin Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları yönetimi İZBAN'ın talebini haklı buldu ama mahkemeye taşıdı. Mahkemede İZBAN aleyhine kararlar çıktı, kur artışları nedeniyle de faizleriyle birlikte bu 400 milyon yaklaşık 70 milyon dolara, 2016 yılına kadar olan yaklaşan hat kirası borcu zaten 100 milyonlarca dolar ve euro tren kredisi bedelini ancak sermaye artışıyla İZBAN'ı sıkıntıya soktu. Bugün Devlet Demiryolları Düzenleme Genel Müdürlüğünün belirlediği değerlerle yaklaşık 26 milyon TL olan hat kirası 2017 yılından beri düzenli olarak ödenmekte. Bunda bir sorun yok ama geçmişe yönelik bir borç söz konusu. Aslında burada İzmir Büyükşehir Belediyesinin söylediği, günlük 350 bin civarında yolcu taşınması söz konusu, siz de 343 bin yolcunun taşındığını İZBAN üzerinden görüyorsunuz ama İZBAN'ın kendini kurtarabilmesi için bir reel gerçek var, 550 bin yolcu taşınması lazım. 550 bin yolcu taşıdığı anda bir sorun kalmayacak ancak İZBAN'ın bunun için sefer sıklıklarını on dakikanın altına indirmesi lazım yani on dakikanın altına indiremediği için... Bunun da nedeni Alsancak'taki makas ve hat düzenlemelerinin uygun şekilde düzenlenememesi, işletme yapılan hattın sinyalizasyonunun Devlet Demiryolları tarafından yeterli hâle getirilememesi bu yolcu taşımacılığının önündeki en büyük engellerden biri.

Sonuç olarak şunu söyleyeyim ben bu konuda: 2016 yılı ve öncesi hat kira bedeli olan, borç birikimi olan 400 milyon TL'nin serbestleşmeyle TCDD'nin uyguladığı güncel hat kirası fiyatlamasına göre tespit edilerek, yaklaşık 115 milyona indirilerek bir çözüm yolu bulunabilir altyapı teknik sorunları için çözüm yollarının bulunması gibi. Ayrıca bölge trenlerinin İZBAN işletme hattına yoğun saatlerde girmeden... Yani İZBAN'ın yoğun saatleri var biliyorsunuz, sabah ve akşam saatleri, çok yolcu taşıdığı saatler, eğer sizin trenleriniz İZBAN seferlerine aktarma yaparsa, İZBAN seferleri sıklaştırılırsa daha fazla yolcu taşınması söz konusu. Yani yukarıdaki hususlar, tabii, bu anlattığım hususlar çözümlenemezse İZBAN'ın zararı kaçınılmazdır ve İZBAN gerçekten İzmir'de çok önemli bir yolcu taşımacılığı yapmasına rağmen bu gidişle büyük bir sıkıntı yaşayacaktır. Bunu size bir bilgi olarak sundum ve bu noktada sanıyorum sizin de hem Büyükşehir Belediyesiyle hem bu konuda yetkililerle görüşmeniz gerektiği noktasındayım.

Tabii, bir faciayı yaşadık ve çok insan kaybettik; 25 kişi kaybettik, 341 kişi yaralandı. Tekirdağ'ın Çorlu ilçesi Sarılar Mahallesi'ndeki tren kazasından bahsediyorum. Bu tren kazası 25 aileyi evlatsız, 25 aileyi babasız, annesiz bıraktı ve onların acılarının telafi edilmesi imkânı yok yani biz burada ne söylersek söyleyelim boş çünkü küçücük kızını Türkiye'de en güvenli ve en güvenilir ray üzerinde giden trene teslim eden ailenin çocuğunun ölüsünü alması kadar kötü bir durumu yaşamasını kimse istemiyor, siz de istemezsiniz elbette ama bu bir facia, bu bir gerçek. Eğer tedbirler yerinde ve zamanında

alınsa, denetimler yerinde ve zamanında yapılırsa bu tip olaylar olmaz, olmaması muhtemel. Biz hep maden kazalarını, tren kazalarını belli bir kadere bağlıyoruz. Ama Almanya’da, baktığımızda, maden kazalarında son otuz yılda iki kişinin öldüğünü, tren kazalarında böyle bir facianın Avrupa ülkelerinde ve en hızlı tren yolunu kullanan Japonya’da 2.500 kilometre tren hattını kullanan Japonya’da bu tip kazaların ve ölümlerin olmadığını görüyoruz.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Çok var Sayın Sertel, gerçekten çok var Almanya’da.

BAŞKAN – Bitirsin, ondan sonra size söz vereyim Sayın Karaman.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, siz cevap verin bana. Yani kazalar orada oluyor diye bizde de olması gerekmez ama olmadığını, bize oranla olmadığını biliyorum.

Şimdi, bu elim kazanın ardından birçok insan “İhmal mi, cinayet mi?” diye kazanın nedenlerini sorguladı. Çocuğundan gencine, işte, söyledim, herkes üzüldü ama bir çocuk vardı orada, 9 yaşındaki evladı, Oğuz Arda Sel’i kaybeden anne Mısra Öz’ün feryadının dikkati çeken bir feryat olduğunu biliyorum.

Sevgili Genel Müdür, o feryat bir annenin feryadı. Bakın, bir tweet attı: “Beni engellemek, yazdıklarımı görmemek bu faciayı örtmüyor, gerçekler ortada, 25 kişi öldü, oğlum öldü, oğlum. Neden rahatsız oldu acaba?” diye sizin kendisini engellediğinize ilişkin bir tweet attı. Bu gerçekten biz o ailenin acısını eğer bölüşemezsek, biz o ailenin acısını anlayamazsak, gerçekten bizim sorunu çözmeye gibi bir duyguda ve sorunu çözmeye gibi bir vicdanda olmadığımızı düşünürüm. Çok samimiyetle söylüyorum. Bu aile 9 yaşındaki oğlunu kaybetti. Benim de yeğenim bir kazada, feci bir kazada gitti. 9 yaşındaydı o da. Şimdi yaşasaydı 16-17 yaşında olacaktı. Bu çok acı bir olay. Bunu yapmamanızı isterdim, engellememenizi isterdim. Ben olsam sizin yerinizde, bu aileye gidip bir başsağlığı diler, bir taziyede bulunur ve bu ailenin acısını paylaşmaya çalışırdım Sayın Genel Müdür. O kazanın olduğu sıradaki çekilen fotoğrafları görüyorsunuz. Bakın, yağmurdan dolayı bu, çukur hâle dönüşmüş ve buradan olduğu gibi toprak kaymasıyla trenin devrilmesine neden olan yol olmuş. Siz hemen akabinde orayı taşla örmüşsünüz. Keşke bu kaza olmadan önce onu saptayıp da orayı taşla örüp sağlamlaştırabilseydiniz. Benim istediğim, gerçekten bu ülkede bu faciaların yaşanmamasıdır.

Bu açıdan, size ben bazı sorular sormak istiyorum, yani, olmaması gerektiği noktasında, çok acı yaşadığımızı bilmeniz noktasında da söylemek istiyorum: Tren faciasıyla ilgili hazırlanan bilirkişi raporu var. Bu kazanın menfezlere bakım yapılması durumunda önlenebileceği tespiti yapılmış. On gün önce uyarıldığınız söyleniyor. Bunlara rağmen önlem alınmadığı ve ağır kusur olduğu sonucuna varılıyor. Bu bilgiler ışığında, rapora rağmen, gerekli hat muayenesinin yapılmaması nedeniyle Demiryolu Bakım Müdürü Turgut Kurt, Yol Bakım Onarım Şefi Özkan Polat, Hat Bakım ve Onarım Memuru Celalettin Çabuk ve Köprüler Şefi Çetin Yıldırım bilirkişi tarafından asli kusurlu olarak bulundu. Bütün uyarılara rağmen bu tren seferinin iptal edilmemesine neden neydi?

Kazanın olduğu hatta en son denetim ne zaman yapıldı?

25 kişinin ölümüne neden olan menfezlerin kontrolü neden yapılmadı?

Ve burada ilk yardımın geciktiğine ilişkin çok sayıda yazı ve çok sayıda yorum var. İlk yardım neden gecikti?

Neden Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları değil de yakındaki Sarılar köyü halkı ilkyardıma gitti?

İlk yardımın gecikmesi nedeniyle ölü sayısı arttı mı?

İnsanlar hâlâ kurtarılmayı beklerken neden menfezi doldurmak için gece yarısı ekiplere talimat verdiniz?

O menfez neden apar topar gece yarısı dolduruldu?

Kazaya sebebiyet veren menfezler sağlam ise kazanın ardından neden apar topar taşlarla öreerek sağlamlaştırdınız?

Kazayla ilgili yayın yasağı alınması Türkiye Cumhuriyeti devletinin mi, yoksa Devlet Demiryollarının mı talebi miydi?

Trakya hattı altyapı yenileme çalışmaları bitmeden neden seçimden önce faaliyete geçildi?

Altyapı çalışmaları tamam ise neden kazadan birkaç ay sonra yapıldı?

Çorlu treninin kapasitesi kaçtı? İçinde fazla yolcu olduğu doğru mu?

Bu konuda çok sayıda yazı var? Bir tanesi de Uğur Dündar'ın yazısı, “Tren Faciasındaki Korkunç İhmaller Zinciri” başlığını taşıyor ve buradaki ihmalleri teker teker sıralıyor.

Şimdi, sadece Bakanın bu noktadaki savunusu: “145 yıldır böyle yağış görülmedi.” Yani, bunu afete yüklemek bizim Demiryolları olarak bundan sonraki afetlerde çöküşümüzün nedeni mi olacaktır? Bundan sonra afet olmayacağını, küresel ısınmadan dolayı mevsim dışındaki yağmurun, fırtınanın, dolunun olması, yağması, bizim kazalara yol açmamız için gerekçe olarak mı kabul edilecektir? Bu gerekçeyi kabul etmek mümkün değildir. Bir de şu var: Madem ki meteorolojik gerekçelerle, 145 yıldır böyle yağış olmadı, Ulaştırma Bakanı...

BAŞKAN – Sayın Sertel, toparlayabilir miyiz?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Toparlarım Sayın Başkan. Baştan söyledim uzun konuşacağım diye.

BAŞKAN – Baştan söylediniz de yirmi beş dakikadır...

ATİLA SERTEL (İzmir) – İlk defa uzun konuşacağım dedim.

BAŞKAN – Peki.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Mademki Ulaştırma Bakanının böyle bir söz konusu talebi niye meteoroloji bakanlığından alıp da size ya da sizin böyle bir meteorolojiyle ilgili Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turan niye sizi uyarmadı “Tren yollarındaki hatlarınıza dikkat edin, bak, böyle bir facia geliyor.” diye. Niçin bir koordinasyon yok?

Son şeyleri söyleyeceğim: Çorlu tren faciasını araştırmak üzere oluşturulan bilirkişi heyetine kazanın meydana geldiği hattın yenileme projesinin danışmanı Mustafa Karaşahin atandı. Karaşahin'in Ulaştırma Bakanlığı Danışmanlığı, Hızlı Tren Hattı Yenileme Danışmanlığı ve hatta, Çorlu faciasının meydana geldiği hattın yenilenme projesine danışmanlık verdiği ortaya çıktı. Bilirkişi Kanunu'na göre, bilirkişilik için bağımsız, tarafsız ve objektif olma kuralı ve Devlet Demiryolları, Ulaştırma Bakanlığıyla yakın ilişkileri olan, danışmanlık yapan Mustafa Karaşahin'in bilirkişi olarak atanmasına kim ve kimler karar verdi? Bu kişi özellikle mi seçildi? Mustafa Karaşahin geçmişte Devlet Demiryollarının hangi projelerine danışmanlık yaptı? Bunun için kendisine ne kadar ödeme yapıldı?

Bilirkişi heyetinde dikkat çeken bir başka isim Prof. Sıddık Yarman. Sıddık Yarman Savronik isimli şirketin kurucusu ve Yönetim Kurulu Başkanı aynı zamanda. Çok sayıda tren hattından ihale aldığı da biliniyor, belirtiliyor. Dolayısıyla, bu kişinin de tarafsız olması imkânsız. Sizinle iş gören bir insanın bilirkişi olarak orada görev görmesi ne kadar akla ve izana uygun? Savronik isimli şirkete verilen ihale sayınız kaç? Hangi hatların ihaleleri bu şirkete verildi? Bilirkişi heyetinde yer alan Sıddık Yarman'ın

oğlu, sahibi olduğu Savronik isimli firma kazanın ardından facianın yaşandığı hattın ihalesine katıldı mı? Bu ihaleyi hangi firma, ne kadar bedel üzerinden aldı? Sıddık Yarman'ın bilirkişi heyetine atanması kim ya da kimlerin tercihi oldu?

Ulaştırma Bakanlığıyla ticari, maddi ilişkileri olan bilirkişileri yasaya aykırı bir şekilde neden atadınız? Bilirkişi olabilir mi bunlar, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarından ihale alan kişilerin bilirkişiliği kabul olur mu hukuk nezdinde?

Resmî belge keşif tutanağı neden sansürlendi?

İhmallerin üstünü örtmek için sansürlenmesi emrini veren kişi kim?

Tartışmalı hâle gelen bilirkişi raporuna aileler de itiraz etti. Bu raporun yenilenmesi söz konusu mu?

Kanuna aykırı olarak görevlendirilen iki kişinin verdiği bilirkişiler ne kadar geçerli olacak?

Ve kazanın üzerinden beş ay geçti. Ancak hâlâ dava açılmadı. Dava açılmamasının nedeni nedir? Sizden mi kaynaklanıyor, savcılıktan mı?

Kazanın ardından yakınları ölen aileleri ziyaret eden heyette kimler yer aldı? Bu heyetteki kişilerden bazılarının çocuğunu kaybeden acılı anneye “Daha gençsiniz. 25 kişi için 360 bin lira ayırdık. Kişi başına düşeni kabul edin.” dedikleri doğru mu? Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları yetkililerinin veya ziyaret heyetinin medyada adalet çağrısı yapan aileleri aramadığı doğru mu?

Kazada ölen kişilerin ailelerinin tamamına ulaşıldı mı?

Yaralanan aileler ziyaret edildi mi? Onlarla ilgilenildi mi?

Ve kazada ölen, yaralananlar için niçin bir çözüm üretilmedi?

Tazminat ödeyecek misiniz?

Bütün bunları sormak istiyorum.

Sevgili arkadaşlarım, çok sayıda daha sorum var. Bunu yazılı olarak....

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Yazılı verilsin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Kim söyledi?

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Ben söyledim Atila Bey.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Siz söylediniz, tamam. Sizin vaktiniz az, bizim ise vaktimiz var.

Yani bunları da kayda geçmesi açısından hızlıca okuyayım ve bizim için de önemli olan bazı konular var Çünkü İzmir Milletvekiliyim ve bir yılan hikâyesine dönen İzmir-Ankara tren yolu hattı var. 2019'da açılacaktı güya, Sayın Bakan bize çok sayıda müjde veriyordu. Her gelen bakan müjdeyi veriyor. Ondan sonra, bizim öğrendiğimize göre –raporda- yüzde 37'si ancak bitmiş yani sizin sunumunuzdan anladığım, sunumda gördüğüm o.

Son sorularımı soruyorum.

Mal ve hizmet alımı işlerinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından merkezde daire başkanlıklarına, taşrada bölge müdürlüklerine, liman müdürlüklerine, fabrika müdürlüklerine verilen satın alma yetkisinde merkez taşra teşkilatı tarafından çok sayıda mal ve hizmet yapım ihalesi genel müdürlük yetki limitleriyle eşik değer in altında kalacak şekilde kısımlara bölünerek ihale edilmiş, ihale ön izinle yaklaşık maliyetle ihale komisyonu üyelerine duyurulmuş, çok sayıda mal ve hizmet alım işi doğrudan temin yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Bunu ben söylemiyorum; açın, Sayıştay 2016 raporu, sayfa 66.

Sayıştayın burada ciddi bir uyarısı var. Sizlere verilen yetkiyi kötüye kullandığınızı, büyük küçük demeden birçok ihaleyi yetki limitlerinizi aşmayacak şekilde bölümlere ayırarak doğrudan temin yoluyla istediğiniz kişiye ve kuruma verdiğinizi söylüyor. Bu yönetme başvurma nedeniniz nedir? Size verilen yetkiyi kötüye kullanma gerekçeniz nedir? Bu uyarılar 2016 yılına ilişkin yapılmış, aynı yönetme hâlâ devam ediyor musunuz? 2017-2018 yılında doğrudan temin yöntemiyle hangi ihaleler ve yapım işlerini verdiniz? 2017 ve 2018 yılında doğrudan temin yöntemiyle verilen ihalelerin toplam tutarı nedir? Doğrudan temin yöntemiyle verdiğiniz ihaleler toplam ihaleler içerisinde yüzde kaçlık bir dilime tekabül ediyor? 2017 ve 2018 açık ve pazarlık usulü verilen ihalelerin toplam tutarı nedir?

Son üç sorum.

Sayıştay 2016 raporunun 112'nci sayfasında ciddi bir uyarı var. "Üst yapı açısından 22,5 ton dingil basıncına uygun olan tüm hat kesimlerindeki köprü ve menfezlerin 22,5 ton dingil basıncına yükseltilmesi amacıyla gerekli ölçüm ve iyileştirme çalışmalarının tamamlanarak tüm hatlardaki dingil basıncının 22,5 tona çıkarılması önem arz etmektedir." demişlerdir. Bu 112'nci sayfayı da okuyun.

Siz zaten Sayıştay raporlarına şöyle demişsiniz girişte, sunumda; işte, bazılarını uymak gibi bir şey söylüyorsunuz ki yani işte başında zaten şöyle diyorsunuz: "Mümkün olduğunca..." Diyorsunuz ki: "Sayıştay tarafından hazırlanan raporlardan mümkün olduğunca istifade ettiğimiziz..." Ya mümkün olduğunca istifade edilir mi? Tamamından bence istifade edin ya. Ya istifa edin ya istifade edin.

Sayıştay 2016 raporu önemli. Niye Sayıştayın bu uyarısı karşısında çalışmalar önemli? Dingil basıncı 22,5 ton olan köprü ve menfez sayısını merak ediyorum ben, kaçtır? Dingil basıncı 22,5 tona çıkarılmamış köprü, menfez ve hat sayısı bunların toplam oran içindeki oranı nedir? Çorlu tren kazasının yaşandığı hatta menfezdeki dingil basıncı kaç ton idi? O alanda dingil basıncının iyileştirilmesine yönelik bir çalışma yapılmış mıydı? Belki de kazaların başlıca oluş nedenlerinden biridir, ona da bakmak lazım.

Ankara-İzmir tren yolu. Yetişmeyecekse -projede geline aşama yüzde 37 dediniz- bu ne zaman bitecek, buna kesin bir tarih verebiliyor musunuz, veremiyor musunuz? Buradaki sıkıntı nedir yani bütçeden bu tren yoluna pay mı ayrılmıyor? Ulaştırma Bakanlığı Ankara ile İzmir'i buluşturmamaya hâlâ niyetli mi? İyi niyetli mi, onu merak ediyorum. Ya biz Ankara'dan uçağa binip gelmekten; yukarıya çık, aşağı in, geriye dön... Biz seçim bölgesine dönen insanız. Bırakın biz de bir hızlı trene binelim ya Ankara-İzmir arasında yani yapın şunu. Yani İzmirli bu bekliyor. Üç buçuk saatte İzmir'den Ankara'ya gelmenin keyfini biz de yaşayalım. Yani ben Eskişehir-Ankara arasında gidip gelirken gerçekten mükellef bir yolculuk yapıyorum, güzel bir seyahat yapıyorum; niye ben bunu Ankara-İzmir arasında yapmayayım ya, İzmir-Ankara arasında niye uçağa gideyim? Hem tren daha ucuz. Biz öyle fazla kazanan milletvekili de değiliz, kazandığımızı da halkla yiyen insanız. Yani sorun yok.

BAŞKAN – Teşekkür edelim mi Sayın Sertel?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bitti, son. Bitti Başkan, çok teşekkür ederim sabrına, sağ ol.

2016 yılı raporu 228'inci sayfada yapım işleri sözleşmesi kapsamında yüklenicilerden bilabedel alınan araçlardan bahsediliyor. TOKİ'de de benzer durum vardı, Sayıştay bu araçlara orada da dikkat çekti, burada da dikkat çekiyor, 228'inci sayfada. "2016 yılında denetim çalışmaları kapsamında, yapım işleri sözleşmeleri kapsamında yüklenicilerden bilabedel temin edilen ve cari yıl içerisinde iade edilen araçların kesin sayısı konusunda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarından kesin bilgilerin alınmadığı, uygulamaların kontrol edilemediği, Palu-Genç-Muş, Ankaray gibi projelerde ihtiyaç fazlası çok sayıda aracın alındığı görülmüştür." deniliyor. Sayıştaya vermediğiniz bilgileri

Komisyonumuzla da paylaşmanızı rica ediyorum. Bahse konu Palu-Genç-Muş, Ankara projelerinde bilabedel alınan kuruma ait araçların sayısı nedir? Yüklenicilerden hangi sayıda, hangi proje için kaç adet araç aldınız? Bu araçları da kimler kullanıyor?

Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan sabrınız için ama bunların önemle altını çiziyorum. İnşallah bunlara cevap gelir. Çünkü diğer kurumlardan yeterli derecede cevap alamamamız ve KİT Komisyonuna yönelik gerekli cevapların verilmemesi aslında bizim sorduğumuz sorulara verilen cevaplar değil, KİT Komisyonunun kale alınmadığı noktasındadır. Bu örneği verecek olursak TRT'dir. TRT hiçbir sorumuza yanıt vermemiştir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – “Ticari sırdır.” diyor.

BAŞKAN – Sayın Sertel, eğer içeriğiyle ilgili yanıt vermeyen kurumlar varsa bize tekrar bildirin; biz tekrar ilgili kurumlara yazalım, detaylı bilgi isteyelim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Var Sayın Başkanım. Teşekkürler.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel tekrar.

Buyurun Sayın Dikbayır.

ÜMİT DİKBAYIR (Sakarya) – Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürümüze ve ekibine de hoş geldiniz diyorum.

Şimdi Atila Bey çok güzel bir konuşma yaptı, aslında benim soracağım soruların birçoğunu sordu. Kendisine şahsım adına teşekkür ediyorum ama tutanaklara geçmesi açısından da iki soruyu hızlıca sormak istiyorum.

TÜVASAŞ tarafından 30 adet yataklı vagonun geç teslim edilmesi nedeniyle, sözleşme gereği, TÜVASAŞ'a sözleşmede bulunan gecikme cezasının ilgili hükmü gereğince Bulgaristan Demiryolları tarafından 4 milyon 20 bin 794 lira tutarında gecikme cezası kesilmiştir. Bu tutarın gecikme cezasıyla ilgili olarak Bulgaristan Sofya Ticaret Tahkim Mahkemesinde dava açılmıştır. Hâlen devam eden mahkeme sürecinde tarafların dosyaya delil sunma aşaması 19 Şubat 2016 tarihinde yapılan son 12 duruşmayla sona ermiş olup tahkim heyeti bu delilleri değerlendirmektedir. Denetim tarihi Nisan 2016 itibarıyla devam etmektedir. Buna bağlı olarak, bir: Bu dava ne aşamadadır? İki: Söz konusu gecikmenin kaynağı nedir? Üç: Kurumun ödediği herhangi bir tazminat var mıdır? Tarafımıza yazılı olarak bildirilmesini rica ediyorum.

2015 yılı iş programı ve bütçesinde yer alan hedefler ile gerçekleştirmeler karşılaştırıldığında bütçenin ilk durumuna kıyasla önemli sapmaların meydana geldiği görülmektedir. Özellikle birbiriyle bağlantılı olarak malzeme alımlarında, üretim maliyetlerinde ve satış tutarlarında sapmalar meydana gelmiştir. Satış hasılatı programa göre yüzde 27 daha az düzeyde gerçekleşmiştir. Bunun en önemli nedeni vagonların üretilmemesi, dolayısıyla satışların gerçekleştirilememesidir. Buna bağlı olarak birinci sorum: Bütçede yer alan hedeflerin sapma göstermesinde üretim payı olduğu doğru mudur? Doğruysa üretim neden azalmış ya da kısmen durdurulmuştur? Satışların bir önceki yıla göre yüzde 27 azalmasının gerekçesini detaylarıyla açıklar mısınız? Kârlı ve verimli çalışma konusunda gerekli tedbirler alınmış mıdır?

Bir başka konu, Sayın Genel Müdürümüz söyledi; taşeron ve sözleşmeli çalışanların bir takvim dâhilinde kadroya alındığını söylediniz. Bu takvimi bize de yazılı olarak bildirirseniz... Yani ucu açık kalsın diye söylüyorum.

Son -sorum demeyeyim- bir şeyimiz olsun. Sayın Deniz Yavuzıılmaz'ın da söylediği gibi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının artık binaları tarihi yani tarihi binaları var. Bakın, şöyle cam binaları özel firmalar yapıyor, devletin başka kurumları yapıyor. Bizim sizden ricamız o tarihi dokuyu bozmayın, lütfen bozmayın. Şu binaları herkes yapıyor, siz o dokuya bağlı kalın lütfen. Yani kafamızda o Devlet Demiryollarının tarihi yapıları kalsın.

Çalışmalarınızda başarılarınızın devamını diliyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Dikbayır.

Buyurun Sayın Ünal.

CUMHUR ÜNAL (Karabük) - Değerli Başkanım, Değerli Genel Müdürümüz, Devlet Demiryollarımızın çok değerli yöneticileri ve çalışanları; ben de bu güzel günde hepinize hayırlı günler diliyorum.

İçinden demir yolu geçen ve demir yolunu çok kereler kullanan ve demir yoluyla da bağlı olan bir milletvekili olarak ve yine 2007-2011 yılları arasında Devlet Demiryollarının Alt Komisyon Başkanlığını da yaparak Devlet Demiryollarının içerisinde daha fazla tanıma fırsatı bulan bir milletvekiliyim. Dolayısıyla, 2007 içerisinde başlayan serüvenden bugüne kadar geldiğimizde, yaşadığım şehir itibarıyla demir yoluna olan ilgimiz, tabii, demir yollarının dünü ve bugününü çok daha iyi görme, görebilme fırsatını bize verdi. 2007, 2008 yıllarında sadece Ankara-Eskişehir arasındaki bir yüksek hızlı treni konuşurken bugün birçok hatta yüksek hızlı trenin çalıştığını görmek... Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir, yeni yapılan hatlar, planlananlar, tabii, bunlar çok güzel gelişmeler, takdire şayan çalışmalar. Diğer taraftan, bölgemizde Irmak-Zonguldak arası sinyalizasyon ve iyileştirme çalışmalarının yapılabilmiş olması, yapılması ayrıca bu hattın önemi açısından da sevindirici.

Tabii, bunlar yapılırken, lojistik merkezlerin oluşturulması, geliştirilmesi ve yine Sayın Serter'in bahsettiği lojistik üs konusuyla alakalı Hükümetimizin geleceğe yönelik üçüncü boğaz köprüsü üzerinde kurmuş olduğu demir yolu hattının gelecekteki bu üsle alakalı bağlantısının olduğunu da görmek mümkündür.

Diğer taraftan, bu hatlar ve çalışmalar yapılırken, millileştirme adına yapılan çalışmaları da gözlemek mümkündür. Değerli Milletvekili Arkadaşım Süleyman Karaman Bey'in Genel Müdürlüğü döneminde Sayın Cumhurbaşkanımızın Başbakanlığı ve Ulaştırma Bakanımız olarak da Sayın Binali Yıldırım Bey'in, demir yolu rayının üretimiyle ilgili, şehirde bulunan Kardemir Demir Çelik Fabrikalarına üretim yaptırtması ve bu anlamda, alım garantisiyle ilgili destek vermesi şehrimizde demir çelik olarak ray üretiminin yapılmasına ve bu alanda istihdam oluşturulmasına ayrıca vesile olmuştur. Bu, aslında demir yolları ve Kardemir için ya da yerli üretim ya da millileştirme adına çok önemli bir gelişmedir.

Şu anda da, yine, son aylarda Kardemirde tren tekeri üretimi-dökümü de ilk defa Türkiye'de yapılmış ve bununla ilgili çalışmaları Devlet Demiryollarımız da ayrıca desteklemektedir. Bu anlamda da Devlet Demiryolları Genel Müdürümüz İsa Bey'e çok teşekkür ediyorum.

Tabii, bu gelişmeleri hakikaten takdire şayan olarak ifade etmiştim. Sayın Deniz Yavuzıılmaz Bey'in az önceki teklifine de katılıyorum; bazen bir teşekkür yeterli. Bizler de zaman zaman gittiğimiz yerlerde plaket verildiğinde gerçekten onore oluruz, yaptığınız bir işin karşılığında plaket verilmesi güzeldir. Bu anlamda, başta Değerli Milletvekili Arkadaşım Sayın Süleyman Karaman Bey olmak üzere

Devlet Demiryolları Genel Müdürümüz İsa Apaydın Bey'e ve arkadaşlarına, daha doğrusu çalışanlara, bu anlamda çığır açan arkadaşlarımıza gerçekten plaket vermek gerekir, ben de değerli vekilime bu anlamda katılıyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Vekilim, ben biraz mizansen olsun diye demiştim yalnız. Ölçü kaçtı, abartılı oldu. Neredeyse...

BAŞKAN – Evet, karşılıklı konuşmayalım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Karşılıktan değil, düzeltme yapıyorum Başkanım.

BAŞKAN – Öyle mi, ne düzeltmesi?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz daldınız.

BAŞKAN – Dalmadım, dalar mıyım ben? Sürekli takipteyim, özellikle seni takip ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani, onu bir mizansen olarak söyledim. Ölçüyü... Hani, dengeli yaparsak...

CUMHUR ÜNAL (Karabük) – Kaçırmamak lazım, elbette.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hem takdir edelim ama eleştirilerimizi de...

CUMHUR ÜNAL (Karabük) – Eleştiriler varsa da... Katılıyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hem de böyle bir kazanın olduğu bir süreçte...

CUMHUR ÜNAL (Karabük) – Katılıyorum, eleştiriler de varsa yapıcı olarak, yol gösterici olarak yapmak gerekir, o anlamda katılıyorum.

Ben sadece, sonuç itibarıyla şunu söylemek istiyorum: Bu anlamda, teşekkür ediyorum. Demiryollarının bu çalışmasıyla mesafeler hakikaten ciddi anlamda kısaldı, ticarete de ciddi anlamda etkisi oldu.

Sorum olarak da: Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Zonguldak arasında bir hat çalışması yapıldığını ya da yapılabileceğini duymuştum. Bununla ilgili, bu hattın Zonguldak üzerinden Karabük ve oradan Kırıkkale-Ankara ya da Kırıkkale üzerinden Samsun'a coğrafi olarak bağlanabilme imkânı olacak. Malumunuz, bildiğiniz gibi Zonguldak bölgesinde Filyos Limanı Projesi ciddi anlamda yürüyor ve bu liman projesini taşıyacak olan yollardan bir tanesi demiryolu hattıdır. Bu anlamda, Filyos Limanı'mız, Türkiye ve bölgemiz açısından önem arz eden bir projedir. Bu hatla ilgili düşünülen bir hat var mı, onu somak istiyorum.

Başta şahsınız olmak üzere tüm Devlet Demiryolları çalışanlarına, yöneticilerine çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Ünal.

Sayın Karaman, buyurun.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeleri; ben bu kazayla ilgili konuşmayı çok...

ATİLA SERTEL (İzmir) - İkinci kez...

BAŞKAN – İkinci kez söz vermemizin nedeni, siz biraz önce kazalarla ilgili...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yani, bir iki şeye açıklık getirmek istiyorum.

BAŞKAN – Karşılıklı konuşmayın, size söz vereceğim dedim, ona istinaden veriyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Tamam.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Müsaade ederseniz, bir iki şeye açıklık getirmek istiyorum.

BAŞKAN – Tabii.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Hakikaten, bu kazalarla ilgili söz almayı, çok da laf etmeyi sevmem yani. Şöyle diyeyim: Bu kazalarda halkımız elbette üzüldür yani diğerleri de üzüldür ama Demiryolcular 50 misli üzüldür, çok üzüldürler, gerçekten olmasını da istemezler.

Ben şurayı düzeltmek istedim: Bu, bütün dünyada böyledir. Şimdi göstereceğim her ülkede de, maalesef, en az kaza olsa bile vardır, bu olmaktadır. Bunun için de, biz, demir yolları gelişince... Türkiye olarak Yönetim Kurulundayız Uluslararası Demiryolları Birliğinde, hâlâ da devam ediyor sanıyorum. Başkan yardımcısı olarak seyahate de gidilecek bir gün.

Demiryolları Genel Müdürlüğü olarak zaman zaman toplanırız ve birinci konumuz bu kazalar olur. Kazalarda ne yapmalıyız ki demir yolları kazaları olmasın? Bu, nereden geliyor? Gerçekten Almanya’da 2004 yılında hızlı tren kazası oldu ve 101 kişi, maalesef, öldü; ondan sonra, Japonya’da bir kaza oldu, 132 kişi; Belçika’da... Sayabilirim yani burada bütün hepsinin resimleri var. Bunların birçoğu da teressübat gelmesi, işte, doğa olayları, bazıları başka hatalar ama bütün bu kazalara rağmen en az kaza olan ulaştırma sektörü demir yolları. Öbürlerinin onda 1’i, yirmide 1’i ama keşke hiç olmasa, keşke bu kazaları hiç konuşmasak.

Müsaade ederseniz, önce bir de, hakikaten, Tekirdağ kazasında hayatını kaybeden 25 vatandaşımıza Allah’tan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyorum. Hastanede hâlen tedavisi devam eden 1 yaralımız kaldı galiba, ona da acil şifalar diliyorum. Bu kaza sadece ve sadece bir bölgede, çok küçük bir bölgede bir buçuk saat içerisinde 70 kilogram yağmurun aniden yağması ve Meteoroloji istasyonlarının da bunu göstermemesi sebebiyle Demiryollarının haberinin olmaması... Yüz kırk beş yıldır bu menfez devam ediyor ve tren geçiyor ama böyle bir olay oldu. Biz bu kazalarda kazayı hiçbir şekilde müdafaa etmiyoruz, bunu etmeyeceğim yani ben çıkıp da kazayı müdafaa etmiyorum ama sadece neden olduğunu açıklamamız lazım. Bir tek nedeni var, o da: Oraya ani bir yağmurun yağması ve bundan Demiryollarının haberinin olmaması. Haberi olması için ne gibi sistemler kurulabilir, bunu zaten arkadaşlar açıklayacak, çalışıyorlar ama benim sadece demek istediğim şu: Hakikaten bu kazalar bütün ülkelerde olur, bütün ülkelerin derdi ve şu anda da listelere göre, Almanya’dan da, Fransa’dan da, Polonya’dan da, Romanya’dan da daha az kaza bizim ülkemizde oluyor, bizde daha az kaza oluyor. Hindistan, Pakistan, onları da saymıyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Onların tren yolu mesafesi ile seninki bir mi? Hızlı tren bir mi?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Ama hiç olmasın, ben kazayı müdafaa etmiyorum, kaza hiç olmasın.

İkinci de, bu TÜVASAŞ çok dillendiriliyor. Evet, böyle bir gecikme değil de şöyle oldu: Yani, üretimde gecikilmedi. Gitti Bulgaristan’a, yok “Standart farkı.” dediler; “Daha detaylı yaz.” deriz, “Yok, bizim standardımız bu değil. Sizin standardınız bu.” dediler. Biz de Demiryolları olarak araç üretimini ilk defa, işte hep Doğu’ya ihraç ediyorduk, işte, İran’a, Irak’a, o gibi yerlere, bir de Avrupa’ya ihracat yapalım dedik ve de hepimiz birden bu işe çalıştık. İhracat da yaptık; şu anda Amerika’ya da yapıyoruz, Avrupa’ya da yapıyoruz, Romanya’ya yaptık. Orada üç kuruşun, beş kuruşun hesabını yapmak için yapılan bir şey. İnşallah, o mahkemeyi biz kazanacağız çünkü biz zamanında götürdük vagonları benim bildiğim kadarıyla ama orada “Yok, bu teknikte de test yapalım, şu teknikte de test yapalım.” diye geciktirdiler. Onun için buna da bir açıklık getirmek istiyorum. Yani bunu yapınca da hakikaten

Demiryollarındaki arkadaşların bu sefer bir yerde ihracat yahut dış ülkelerle iş görmeye cesaretleri azalıyor. Ben de istiyorum ki bu kadar ihracat yaptık da bir gecikme oldu. Bakalım, sonucunda inşallah biz kazanacağız yani Demiryolları kazanacak diye düşünüyorum.

Bir de tabii İzmir hakikaten bizim çok önem verdiğimiz bir tren yani Ankara-İzmir hızlı trenini en kısa zamanda yapmak için çok mücadele ediyor Demiryolları da. Bunun için de...

BAŞKAN – Sayın genel müdürüm yanıtlar herhâlde Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Peki, yanıtları genel müdüre bırakıyorum.

Çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Sayın Zeybek, buyurun.

İyileştiniz mi Sayın Zeybek?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Biraz.

BAŞKAN – Geçmiş olsun.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) - Sayın genel müdürüm, Devlet Demiryollarının değerli yöneticileri, değerli arkadaşlar; Sayın Maliye Bakanımız 2018 yılında “Yeni ekonomik kalkınma kapsamında yeni yatırımlar yapılmayacak. Acil olmayan yatırımlar da bekleyecek.” diye bir açıklama yapmıştı. Bu açıklamanın sonunda siz 2019 yılındaki projelerin devam edeceğini bu şekilde bir şeyle sunumda söylemişsiniz. Bu sunumla beraber Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının 2019 yılında bu yapmış olduğu, başlayan, devam eden projeler aynen devam edecek midir, bunun cevabını almak istiyoruz. Çünkü biz daha önceki konuşmalar itibarıyla... Türkiye’de siyaset sözle yapılıyor, yatırımlar, icraatlar ortaya çıkmadan toplum kendi hayal gücünü bir şekilde seçimlerde yenmeye çalışıyor. Bunun doğru olmadığını söylemek için bu konuşmayı yapıyorum size.

Şimdi, bir de 2015’in 1 Kasımında, 2017’nin 16 Nisanında Sayın Başbakan ve Samsun’daki sayın milletvekili arkadaşlarımız, bakanlarımız Ankara-Samsun hattıyla ilgili -bunun adı hızlı tren midir, yoksa yüksek hızlı tren midir bilmiyorum ama- açıklamalarda bulundular, 2019’da da bu yatırımın tamamlanacağını söylemişlerdi, halkın o günkü heyecanını ve beklentisini bir şekilde yenmeye çalışmışlardı. Ama gördüğümüz kadarıyla bugün sizin sunumunuzda görüyorum ki Samsun, Amasya, Çorum, Kırıkkale, Kırşehir, Aksaray kesimindeki proje çalışmalarının 2019 yılı içerisinde tamamlanması planlanmıştır. Proje tamamlayacaksınız, sanki yapacak gibi bir öngörü sunulmuştur. Ben burada şu soruyu sormak istiyorum size: Bu 2019 yılı içerisinde tamamlanması gereken proje çalışmalarının ihalesi ne zaman yapılacak, yapım çalışmaları ne zaman bitirilecektir? Bu 2019 da olabilir, 2020 de olabilir, 2030 da olabilir, bunun net bir şekilde açıklanmasının halkımızın ve bizim aydınlatılmamız açısından önemli olduğunu düşünüyorum. Bunun cevabını bekliyorum değerli genel müdürüm.

Diğer taraftan da tabii bu sözler söylenirken, Samsun Havza, Amasya, Turhal, Zile hattının Avrupa Birliğinden alınan yeni hibe kredisiyle yenilendiğini biliyoruz. Bu hattın yapılabilir, açılabilir yani işletilebilir duruma gelmesinin sanki Ankara-Samsun hattı gibi söylendiği ortaya çıkıyor. Bunun düzeltilmesini... Ben sizin buradaki sunumunuzdan da bunu anlıyorum. Burada da inşallah tabii bu bölgedeki bu hattın açılmasıyla da halkımızın beklentisi yüksektir. Bunun, gerçekten 2019’un ilk aylarında açılırsa bölge halkı için de bölgede ekonomimizin gelişmesinde hareketin sağlanmasında da önemli olduğunu düşünüyorum.

Ben şahsen 31 Mart yerel seçimleri için yine bu meselenin kullanılacağını düşünüyorum. Allah'tan iyidir ki siz gelip bu sunumu yapmışsınız, ben de bu sunumu ele almışım. Bunu Samsun halkıyla, bölge halkıyla paylaşacağım ve 31 Mart seçimlerinde de bunu kullananların alınlarına şak diye yapıştıracağımı düşünüyorum. Bu tür konuşmaların, sözlerin doğru olmadığını, halkın hayalinin, beklentisinin bir şekilde yenilmesinin ve onun geleceği açısından, bizim beklentilerimiz açısından bize yanlış sözlerin söylenmesinin, yanlış vaatlerin yapılmasının doğru olmadığını söylemek istiyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Zeybek.

Sayın Kaşıkçı, buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

BAŞKAN - Son konuşmacı olarak, evet...

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) - Sayın genel müdürüm, seçim bölgem Hatay'la ilgili bir hususu dile getirmek istiyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Süleyman Bey ikinci sözü aldı, ben de alacağım.

BAŞKAN – Pazarlık yapıyorsunuz her seferinde baştan Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Süleyman Bey'e özellik tanıyamazsınız.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Kaşıkçı.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) - Plan ve Bütçe Komisyonunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi konuşulurken o bütçeye katılmıştım. Orada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının vermiş olduğu bir kitapçık vardı. O kitapçık da -gerçi bugün sizin sunumunuzda da ifade etmişsiniz- Türkiye'deki yapımı devam eden hızlı tren hatlarıyla ilgili. Şimdi, orayı incelediğimiz zaman özellikle Hatay demir yolları noktasında gerçekten çok geride kalmış veya şöyle diyeyim fakir bir ilimiz. İskenderun'a kadar gelen bir hattımız var, onun dışında diğer 9 ilçe demir yollarıyla ilgili en ufak bir faaliyet görmemiş. Şimdi, o dağıtılan haritada Hatay'ın kuzeydoğusunda Gaziantep Nurdağı'na kadar, kuzeybatısında da Osmaniye Toprakkale'ye kadar planlanan bir hızlı tren hattı var. Bu hattı Hatay'a taşımayı düşünüyor muyuz? Birinci sorum. Hatay'a taşırken de muhtemelen İskenderun'a kadar getireceğiz çünkü ortada Hatay ulaşımı için gerçekten büyük bir handicap olan Amanos Dağları var. O dağı aşıp arka tarafta da 900 bin insanın yaşadığı bir coğrafya var, oraya bir türlü gidemiyoruz. Ancak şöyle bir şey var: İskenderun'dan Antakya ilçelerimiz arasına yapımı düşünülen bir otoyol inşaatı var veya Dörtüol ile Hassa ilçelerimiz arasında bir tünel projesi var. Şayet hızlı tren hattının Antakya'ya getirilmesi düşünülürse ekstradan demir yolları da o dağın aşımıyla ilgili bir faaliyete girmemesi adına -bu bir öneridir tabii- Ulaştırma Bakanlığımızın o projelerinde, gerek otoyol projesine gerek o tünel projesine acaba hızlı tren de monte edilebilir mi? Çünkü yarın siz de o dağı aşmak için muhtemelen bir tünel kullanacaksınız veya başka bir yolla o dağı geçmeyi düşüneceksiniz. Benim sorum bu.

Tekrardan çalışmalarınızda da başarılar diliyorum. Bu kadar Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, Süleyman Bey ikinci kez konuştuğu için, benim konuşmalarına da istinaden cevap verdiği için konuşmak zorunda hissettim kendimi, cevap vermek zorunda hissettim.

Ben tabii ki kazalara Devlet Demiryollarındaki çalışanların ya da genel müdürün ya da yardımcılarının üzülmeyi söylemedim, mutlaka üzüldür yani insan olan herkes üzüldür. Önemli olan üzülmekten ziyade, tedbir almak. Yani şimdi yurt dışındaki kazalarla kendimizi kıyaslırsak yani Japonya’da 603 kilometre hız yapan, Şangay’da, Çin’de 429 kilometre, hatta adamlar, en hızlı 1.200 kilometreye ulaşmaya çalışan tren çalışmaları yaparken yani burada bir de çok fazla yolcu taşımalarının, hem yolcu taşınması hem hızlı tren hattının alabildiğine yaygınlaştığı ülkede kaza olabilir ama kazanın üstü örtülmez. Avrupa’da da yurt dışında da yani Japonya’da mesela... Biliyorsunuz, bizim Osmangazi Köprüsü’nde bir hata yaptı diye bir Japon mühendis harakiri yaptı ya, bu kadar şey, kendi canına kıydı. Japonlar belki yüzde 79’u, 80’i ateist denilen bir toplumdur ama ahlaki açıdan baktığın zaman, başarısız olduğu zaman veya bir hatası, kusuru bulunduğu zaman kendi canına kıyacak kadar da ahlaki taşır. Yani ben bu noktada şunu söylüyorum: Hiçbir yolsuzluk savunulmaz. Eğer orada bir kusur varsa o kusurun üstüne gidilir müfettişler de kusurlu bulduysa, Sayıştay da kusurlu bulduysa. Kusuru olmayanlar alkışlanır, emeği geçenler alkışlanır, iyi hizmet yapanlar alkışlanır, gerçekten bu ülkede taş üstüne taş koyan alkışlanır ama bu işi yaparken birtakım çetrefilli yollardan dolayı eğer raporlara düştiyse bunun üstü kapatılmaz. Bir tek Türkiye’de kapatılıyor bu ya. Yani kazalar da kapatılıyor, yolsuzluklar da kapatılıyor, usulsüzlükler de. Bizim üstüne gitmemizin nedeni bu. Sayıştay yazmış bunu, ben yazmadım ki bu raporu, Sayıştayın raporu var, Teftiş Kurulunun ifadeleri var. Dava açılmış, ağır cezaya gitmiş, belki hukuken halledilebilir ama orada verilen bir ceza var. Buna ilişkin bir konuşma yapılmasını da anlamsız buluyorum.

Ben son söz aldığım için... Ben sizin başarılı olmanızı istiyorum, asla başarısızlık yok yani öyle bir şey yok ama kazalar olmasın, ölümler olmasın, yatırımlar artsın. Süleyman Bey’in söylediği gibi, İzmir-Ankara tren yolu en fazla işleyecek yollardan biridir yani Devlet Demiryollarına en fazla para kazandıracak hatlardan biridir. Niye “2019” dedikten sonra 2021’e, belki 2022’ye, belki 2024’e, ileriye atılıyor? Benim ikinci dönem milletvekilliğim, ben milletvekiliyken şu Ankara-İzmir tren yolunda bir gidip geleyim bakalım Ankara’ya.

BAŞKAN – İnşallah Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben onu isterim yani sizden, gayret edin biraz.

Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Sertel.

Konuşmalar tamamlandı.

Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekillerimizin görüşlerini, sorularını duyduunuz, dinlediniz, şimdi bunları yanıtlamak için sözü size veriyorum. Sözlü olarak vereceğiniz yanıtları kısa ve özet bir şekilde verin, yazılı olarak vermek istediklerinizi yazılı olarak da verebilirsiniz.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri; yapmış olduğunuz gerek eleştiriler gerekse kurumumuz adına verdiğiniz faydalı bilgiler açısından şahsım ve kurumda çalışan arkadaşlar adına hepinize çok teşekkür ediyorum.

Öncelikle, tabii, Çorlu tren kazasıyla ilgili olarak basında çok konuşuldu. Bizler -kazanın nedeni olarak- TCDD işletmesinin hatında meydana gelen bir kazayı, tabii, adli ve idari olarak yargıya taşınması sebebiyle konuşmadık. Konuşmamakla birlikte, bir şekilde kazanın sebebiyle ilgili olarak teftiş kurumumuzla detaylı araştırmalar yaptık. Bu konuda tespitlerimizi sizlerle de paylaşmak istiyoruz.

Ben, tabii, her şeyden önce, bu kazada kaybettiğimiz tüm vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet diliyorum, yakınlarına başsağlığı diliyorum. Yaralılarımızın tamamının şifası bulundu, tedavisi yapıldı. Bir yaralımız var sadece, onun da ayakta tedavisi yapılıyor. Şu anda, kazayla ilgili, vatandaşlarımızın tamamıyla ilgili olarak kurmuş olduğumuz bölge müdürlüğümüz heyeti bütün aileleri bizzat ziyaret etmiştir, taziyelerini almışlardır. Bu konuda her türlü yardımları ve destekleri kurumsal olarak... Şahsen benim de taziye dileklerimi iletmıştır arkadaşlar. Hepsinin acılarını paylaştık.

En son ölümlü kaza 2008'de oldu yani on yıl geçmiş aradan. Tabii, bunun da olmasını hiçbir şekilde istemiyoruz, bundan sonra da olmaması konusunda yapmamız gereken bütün çabayı, gayreti göstereceğiz. Bizler elimizden gelen her şeyi yapmaya çalışıyoruz.

Kazanın oluş şekli... Uzunköprü dedikimiz, Edirne-Halkalı arasında işleyen bir yolcu trenimiz var. Bu yolcu trenimiz 17.15'te Çorlu-Balabanlı istasyonları arasından geçerken, malum, en çok konuştuğumuz, aşırı sel dolayısıyla menfezin altının boşalması dolayısıyla 5 vagonumuz raydan çıkarak devrildi. Kaza, Çorlu-Balabanlı arasında menfezimizin 1,5 metre genişliğinde, 2 metre yüksekliğinde kemer menfez üzerinde gerçekleşmiş oldu. Trende 362 yolcumuz var, tabii, ölen sayımız 25, sizin de bildiğiniz gibi. Sadece Zeynep Aydıncık vatandaşımızın şu anda plastik cerrahide ayakta tedavisi devam ediyor.

Bu hattımız 1873 yılında inşa edilmiş ve işletmeye alınmış. Sultan Abdülaziz döneminden, Osmanlı'dan bize yadigâr. Bu hat üzerinde yüz kırk beş yıldır işletmecilik yapıyoruz.

Bu menfezin ebatlarıyla ilgili olarak kamuoyunda da birçok bilgi çıktı. Biz DSİ Bölge Müdürlüğüne bu menfezin büyüklüğüyle alakalı olarak bir tespit yaptırarak, rapor. Bu menfez büyüklüğünün beş yüz yıllık debiyi de kaldırabilecek bir kapasitede olduğu tespit edildi. Bu ana kadar, kaza gününe kadar da hiçbir şekilde menfezde taşma olayı, hadisesi meydana gelmemiş yani bizim kayıtlarımızda yok, ilk defa o kaza günü olan bir şey.

Yine, Meteoroloji Genel Müdürlüğü ilçe merkezli meteorolojik ölçümler yapıyor biliyorsunuz. Burada kaza mahalline 10,5 kilometredeki Çorlu istasyonuna metrekareye 2,8; 15,5 kilometre mesafedeki Muratlı'ya ise 32,4 mm yağış düşmüş. Ama kaza bölgesinde biz bir tespit yaptırarak, kaza yerine bizzat ben de gittim yani orasının müthiş bir şekilde yağış altında olduğunu bizzat kazadan iki saat sonra o hadise yerine gittiğimde gördüm. Yani bunun çok üzerinde olduğunu tahmin ettiğimiz için biz İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Bölümü, Meteoroloji Mühendisliği Bölümüne bir araştırma yaptırarak, dedik ki: Böyle bir rapor var ama bizim kaza mahalline ne kadar yağış düştü? Bununla ilgili yapılan araştırmadan şu kırmızı çizgiyle gösterdiğimiz bölgede, havza bölgesi burası, bir Karfrut ölçüm istasyonu var, özel bir ölçüm istasyonu. Burada 14.00 ile 15.00 saatleri arasında yani bir saatlik dilim içerisinde 62,48 kilogram yağış düşüyor, bir buçuk saat içerisinde ise 70 kilograma yakın yağış düşmüş.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 14.00 ile 15.00 saatleri arasında, kaza 17.00'de.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Evet. Yani kazadan bir iki saat önce oluyor bu hadise. Tabii, Türkiye öyle bir tropikal iklime girdi ki bu sene, yağışlar çok ani ve sık yani dar çerçevede gerçekleşen birçok afetle karşılaştık. Biz bu olaydan sonra demir yollarında benzer hatları tehdit eden birçok olayla karşılaştık ama kazamız olmadı elhamdülillah yani onları atlattık.

Hadisedeki yol yenilemesiyle ilgili bilgiyi arz edeyim. Burada demir yollarında altyapıyla ilgili herhangi bir problem olmadığı için, gerek dolguda gerekse menfezde, sadece bu bölgede yol yenilemesi yapılmış, 2011'de yapmışız yol yenilemesini ve TCDD personeli ve makinesi ve ekipmanıyla yapmışız yani dışarıdan hizmet aldığımız bir şey yok bu bölgede yapılan çalışmamızda.

Hattın rutin bakımıyla ilgili olarak da biz şöyle bir şey yaptık: Yüz altmış iki yıllık bir kurum, daha önce genelde usta çırak ilişkisiyle götürülen bütün şeyler -ustalar çıraklara öğretir- ve o şekilde yapılan bakım rutinleriyle ilgili biz “Hat Bakım Konsepti” diye bir hat bakım onarım kitapçığı çıkardık ve biz bunu 2013’te teşkilata yayınladık. Burada yapmış olduğumuz bütün çalışmalarda, hat üzerinde “hat görevlisi” dediğimiz bakım onarım şefinin, bakım onarım memurunun, bakım onarım müdürünün bu hatlar üzerinde sorumlu olduğu bölgeler var, bu bölgelerde hangi sıklıkla, ne zaman, nasıl kontrol edeceği, hepsi tanımlanmış vaziyette. Bu arkadaşlarımız bu kitapçığı eline alır ve o bölgede hat bakımlarını gerçekleştirirler ve hepsini de kayıt altına alırlar. Biz bu şeye göre baktığımızda, yol bakım şefi 16/5/2018 tarihinde yaya kontrolü, 4/7/2018 tarihinde lokomotifle yol kontrolü, 2, 3, 5 ve 7 Temmuz 2018 tarihinde motorlu demir yolu aracıyla toplam 6 kez yolun kontrolünü yapmış. Çünkü biz artık sonbahara doğru özellikle haziran ayından itibaren çok kısa, sık yağışlar yaşadığımız için arkadaşlara uyarıda bulunuyoruz, hat bakım kitapçığında da var, yağışın olduğu bölgelerde sürekli kontrole çıkarlar ve bunu 6 kez yapmış arkadaşlar o ay içerisinde. Bakım-onarım müdürünün, görevlisinin kontrol planına göre bir kere lokomotifle kontrol, iki haftada bir de yol bakım makinasıyla yol kontrolünü yapması gerekiyor, bunları da yapıyor, en son 28/6/2018 tarihinde bakım onarım müdürü de kontrol işlemini gerçekleştiriyor. Tabii, bakım açısından... Sabah buradan 6 tane tren geçiyor. Yani sabah 6’da başlıyor, 2 tane yolcu treni... Kaza yapan yolcu treni buradan sabah geçiyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - “Bakım yapıyor.” derken, bakımı kısaca anlatır mısınız.

BAŞKAN – Karşılıklı konuşmayalım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Anlamaya çalışıyoruz.

BAŞKAN – Ama açar zaten, açıyor, bekleyelim.

Sayın Genel Müdürüm, devam edin.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Bununla ilgili, sabah 6 tane trenimiz geçiyor, bunun 2 tanesi yolcu treni, 4 tanesi yük treni. Yani 10.40’da kaza yapan trenimiz o bölgeden geçiyor. Tabii, kaza mahalline yağın yağış 12.00 ile 13.00 arası ve 15.00 civarında da bölgedeki hadiseden sonra hadise yerinden ilk geçen trenimiz yolcu treni.

ATİLA SERTEL (İzmir) – 14.00 ile 15.00 arası.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Evet, böyle bir şeyimiz var maalesef. Tabii, bunun sık yağış olması hasebiyle hiçbir şekilde demiryollarına bu yağış bilgisi ulaşmamış, personelimize de ulaşmamış vaziyette. Tabii biz bunun bilgisini alamadık. Tabii, burada lokal olarak oluşan tropikal bir iklime karşı biz bu kazadan sonra uyarıcı sistem dediğimiz sensörlerin, hat boyunca birtakım yatırımların artık sicilli olmayan... Biz genelde sicilli olan bölgeleri sürekli izliyoruz, takip ediyoruz ama şebekemiz 12 bin kilometreyi aştı. Sicilli olmayan bütün bölgelere de bunun kolay bir şekilde yaygınlaşmasının zor olduğunu siz de biliyoruz. Bu bir zaman gerekiyor, bir yatırım gerekiyor. İnşallah, bu konuda biz bazı bölgelerimizde başladık, mesela Karabük bölgesinde, Zonguldak bölgesinde de çok sayıda kaya düşmeleri var, burada sensör yerleştirme işlemlerine başladık. Hızlı tren hatlarımızın tamamı kameralarla yirmi dört saat kontrol ediliyor ve buralar hem kamerayla, hem merkezden kontrol edildiği gibi hat boyu da görevli personellerimiz var. Tabii ihataların zaman zaman tahrip edilmesi dolayısıyla dışarıdan hatta girişler olabiliyor. Bunların sürekli kontrolleri devam etmektedir. Bu konuda biz elimizden gelen, bu tür doğadaki değişme, atmosferik koşullardaki değişmelere karşı gerekli tedbirleri almak için gayret ediyoruz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Meteoroloji bütün illeri uyarıyor yalnız.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, şöyle Sayın Vekilim. Meteorolojinin uyardığı, sadece il ve ilçe merkezlerindeki meteorolojik istasyonlar. Bizim burası maalesef il ve ilçe merkezinde olan bir yer değil, onun için orada bir sıkıntı var. Yani buranın yağış bilgisini meteorolojiden alamadık. En yakın yer Çorlu, orada da 2,8 kilogram. Çorlu’ya bu kadar yağmışken öbür tarafa 70 kilogram yağmış. Bu benzer hadiselerin...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani, yoğun yağış olduğunda vatandaşımız ya her an her şey olabilir diyerek demiryollarını kullanmaktan vaz mı geçsin?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Yok, öyle bir şey yok Sayın Vekilim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Konuşmalarda öyle bir açık taraf kalıyor yani.

BAŞKAN – Öyle bir anlaşılma yok canım.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

Kesmeyelim, lütfen arkadaşlar, karşılıklı konuşmayalım.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, Sayın Vekilim, ben burada sadece tespitleri yapıyorum.

ATILA SERTEL (İzmir) – Bir başka kurum burada suçlanıyor. “Meteorolojiden bilgi gelmedi demek.” Meteoroloji kim?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Hayır, meteorolojiden bilgi gelmedi derken şunu kastediyorum Sayın Vekilim: Meteorolojide il ve ilçe merkezlerindeki yağışlar ölçülüyor. Bizim şebekemizin yüzde 90’ı, 95’i ilçe merkezi dışında.

ATILA SERTEL (İzmir) – Meteorolojinin bir eksikliği var o zaman, size gerekli bilgiyi vermiyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Bu konuda biz gerek personelimizle gerekse altyapımızla ilgili olarak bu güzergâhımızın tamamında gerek personelin kontrolü gerekse ölçümle ilgili kısımla ilgili yaygınlaştırma çalışmalarımıza devam ediyoruz, bunu geliştireceğiz.

Tabii, dünyada, Sayın Vekilimiz de bahsetti, mesela Almanya’da Haziran 2018’de benzer bir şekilde kaza olmuş. İngiltere’de Eylül 2016’da olmuş. Amerika’da 2010 yılında Mayıs, Ekim aylarında olmuş, yine 2017 Ağustos ayında olmuş. Yani, dünyada ve Avrupa’da da benzer doğa olaylarıyla ilgili olarak kazalar olabilmekte. Bu konuda biz de tabii son derece üzgünüz. Özellikle ülkemizde de son dönemde, biliyorsunuz, Ordu’da bir sel felaketi oldu, burada 4 betonarme köprüyü yıktı sel, betonarme köprüyü yıktı. İşte en son yine Bodrum’da olan sel felaketi var. Nitekim bu şekilde kazalar olmaktadır.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, toparlayalım.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Yani kazayla ilgili söyleyeceğim bilgiler bu kadar efendim.

BAŞKAN – Diğer konularla ilgili olarak yazılı olarak verebilirsiniz Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, isterseniz genel projeleri bir iki dakika size arz etmek istiyorum.

BAŞKAN – Tabii, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, efendim, bizim özellikle Ankara-İzmir projemiz, yürüttüğümüz en önemli yüksek hızlı tren projelerimizden bir tanesi. Tabii bu projede özellikle Polatlı-Afyon kesimi ve Uşak dâhil olmak üzere, Uşak’a kadar olan bölümde altyapıda yüzde 65 seviyelerine gelindi bu taraf daha önce başladığı için. Bunun üstyapı, elektromekanik kısım ihalesini de yaptık, inşallah önümüzdeki yıl ray sermeye başlanacak. Burayı bizim en kısa sürede açmak gibi bir

hedefimiz var. Devamında da aynı şekilde Uşak, Manisa, İzmir hattında da tüm altyapıda, güzergâhta çalışmalarımız devam ediyor. İnşallah en kısa sürede buraları yapıp, inşa edip işletmeye almak için, sizleri hızlı trenle taşımak için elimizden gelen gayreti gösteriyoruz.

İZBAN Projesi'yle ilgili birkaç şey söylemek istiyorum Sayın Vekilim. İZBAN Projesi'nin 2005 tarihinde imzalanan protokolünde ben o dönem Genel Müdür Yardımcısıydım, on yıldır da genel müdür yardımcılığı yapıyorum, otuz yıldır da bu kurumda çalışıyorum. Tabii, bu Kuzey-Güney aksı demiryolları koridorlarının ana koridoru olması hasebiyle demiryolları burada kendi hattını şehir içi raylı taşımacılığa açma konusunda önemli bir görev ifa etti. Burada şu anda 136 kilometrelik güzergâhta altyapıyı, biliyorsunuz, tek hattı iki hatta çıkardık, bütün güzergâhta üst yapı değişti ve sinyalizasyon tamamen yenilendi. Tabii, bu çalışmaları yaparken bir iş bölümü yapmıştık Büyükşehir Belediyemizle, onlar da istasyon düzenlemelerini yaptılar. Bununla ilgili yapılacak olan ödevleri herkes yaptı, yerine getirdi görevini. Tabii, her ikisi de kamu kuruluşu olduğu için detaylı bir şey yapmak istiyoruz ama nakit harcama olarak TCDD 568 milyon dolar yatırım yapmış durumda. Arazi değeri de 2 milyon 210 bin dolar. Yani, burada biz bu projeyi, İZBAN'ı yüzde 50-50 ortak kurduk ve kurmuş olduğumuz, ortak imza attığımız protokolde de... Tabii biz KİT'iz, burada yapmış olduğumuz hat bakım, onarım giderlerimizin tespit edilen rakam üzerinden, işletmeci de İZBAN olduğu için bunu almamız gerekiyor. Burada da 10 milyon dolar, 10 milyon euro bu protokolle sabit. Üç dört yıl, İZBAN çekerkiler de aldığı için, mali düzey borçları ödediği için, çok zor durumda olduğu için biz bunu tahsil etmedik fakat Sayıştayımızın raporları dolayısıyla, bizim de, mecburen kamu görevlisi olduğumuz için bu alacağımızı tahsil etmemiz gerekiyordu, bunu tahsil etmek için mecburen mahkemeye gidildi, mahkeme de bizi haklı buldu. Bunun karşılığında 2011, 2012, 2013 yılları için yapılan bir alacak konusu var. Bunlarla ilgili de Büyükşehir Belediyemiz ve İZBAN'la bir arada yaptığımız toplantıda belli bir çerçevede anlaştık, inşallah bu konuyu çözdük, burada bir sıkıntımız yok. Tabii, bundan sonraki süreçte de...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Belediyeye anlaştınız mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Belediyeye iki gün önce anlaştık, Başkanımız da geldi, bu konuda anlaştık, çözüldü ama tabii bundan sonra yapılacak olan İZBAN üzerinde çekerek maliyetleri olduğu için hem TCDD'nin hem de İzmir Büyükşehir Belediyesinin sermaye koyarak bu borçları da devam ederek üstlenmesi gerekiyor.

Efendim, bunu geçiyorum.

Özellikle, personel alımıyla ilgili bir sorunuz vardı. Sayın vekilimiz “Personel alımı ne kadar?” diye sormuştu. 2013, 2014, 2015 yılları arasında toplam 2.439 personel alımı gerçekleşti, 2018 yılında 773 personel aldık; toplamda 3.212 personel alımı gerçekleşti. Biz, özellikle genç mühendisleri ve yurt dışında eğitim gören birçok arkadaşı geliştirdik, geliştirmeye, istihdam etmeye çalışıyoruz.

Eskişehir-Antalya demir yoluyla ilgili proje çalışmamız yüzde 70'li seviyelere geldi, 2019 Martında bitireceğiz inşallah. Kayseri-Antalya Hızlı Tren Projesi 2019'da bitirilecek. Siirt-Kurtalan'ın Temmuz 2019'da bitirilmesi hedefleniyor. Erzincan-Trabzon Mart 2020'de inşallah -buranın proje çalışması başladı- bitecek. Adana-Mersin'le ilgili yaptığımız çalışmalarda şu ana kadar altyapısını yüzde 90 tamamladık, inşallah 3'üncü, 4'üncü hattın da üstyapı, elektro, mekanik işlemlerle ilgili de ihale sürecimiz devam ediyor. Şu ana kadar 2,5 milyar civarında bir para harcamışız burayla ilgili.

Sayın Başkanım, benim projelerle ilgili sizlere arz etmek istediğim konular bu kadar. Diğerlerine uygun görürseniz yazılı olarak cevap vereyim.

BAŞKAN – Tamam.

Sayın Genel Müdürüm, on beş gün içerisinde yazılı olarak bekliyoruz, istiyoruz.

Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 ve 2016 yılı hesap dönemine ilişkin sonuç bölümünü ayrı ayrı okutup ibraya sunacağım.

Şimdi, 2015 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 yılı bilançosu ve 2.098.073.666,62 Türk Lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

Şimdi, 2016 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2016 yılı bilançosu ve 2.506.465.394,20 Türk Lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

Şimdi de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklıkları Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş, Türkiye Vagon Sanayii A.Ş, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş 2015 ve 2016 yılı hesap dönemine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunacağım.

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2015 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2015 yılı bilançosu ve 23.346.044,64 Türk Lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – 2015 yılı genel görüşünüze sunulmuştur.

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2016 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2016 yılı bilançosu ve 3.505.958,95 Türk Lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – 2016 yılı genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin 2015 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin 2015 yılı bilançosu ve 1.325,820,78 Türk Lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – 2015 yılı genel görüşlerinize sunulmuştur.

Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi 2016 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin 2016 yılı bilançosu ve 2.174.808,53 Türk Lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – 2016 yılı genel görüşlerinize sunulmuştur.

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2015 yılı sonuç bölümünü okutuyorum.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ- Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2015 yılı bilançosu ve 8.925.859,39 Türk Lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – 2015 yılı genel görüşlerinize sunulmuştur.

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2016 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ- Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2016 yılı bilançosu ve 15.065.975,43Türk Lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – 2016 yılı genel görüşlerinize sunulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarının 2015 ve 2016 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürüm, teşekkür konuşması için son sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri; şu ana kadar bizlere vermiş olduğunuz destekten dolayı şahsım ve kurumum adına çok teşekkür ediyorum.

Hepinize hayırlı günler diliyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Biz de teşekkür ediyoruz. Çalışmalarınızda başarılar diliyoruz. İşlerinizde kolaylıklar diliyoruz.

Değerli Komisyon üyeleri, gündemimize 12 Aralık 2018 Çarşamba günü programda belirtilen kuruluşların 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

Toplantıyı kapatıyorum.

Kapanma Saati: 14.37

