

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ

KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

20'nci Toplantı

23 Haziran 2022 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.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A) GÖRÜŞMELER

1.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (TCDD) 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

2.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin, 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

3.- Türkiye Vagon Sanayii AŞ'nin (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ'nin (TÜLOMSAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ'nin (TÜDEMSAŞ) 2019 yılına ait bilanço ve netice hesapları ile 1/1/2020-30/7/2020 hesap dönemine ait bilanço ve netice hesaplarının; Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ'nin (TÜRASAŞ) 30/7/2020-31/12/2020 hesap dönemine ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

4.- Raylı Sistemler Mühendislik ve Müşavirlik Sanayi ve Ticaret AŞ'nin 2019 yılına ait bilanço ve netice hesapları ile TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ'nin 2020 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

20'nci Toplantı

23 Haziran 2022 Perşembe

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonu saat 11.08'de açıldı.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak ibra edildi.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin, 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak genel görüşmeye sunuldu.

4/3/2020 tarihinde Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ (TÜRASAŞ) adı altında birleştirilen TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklıkları olan Türkiye Vagon Sanayii AŞ'nin (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ'nin (TÜLOMSAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ'nin (TÜDEMSAŞ) 2019 yılı hesap dönemine ait bilanço ve netice hesapları ile 1/1/2020-30/7/2020 hesap dönemine ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak genel görüşmeye sunuldu.

Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ'nin (TÜRASAŞ) 30/7/2020-31/12/2020 hesap dönemine ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak ibra edildi.

Raylı Sistemler Mühendislik ve Müşavirlik Sanayi ve Ticaret AŞ'nin 2019 yılına ait bilanço ve netice hesapları ile TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ'nin 2020 yılına ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak genel görüşmeye sunuldu.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından, 28 Haziran 2022 Salı günü Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ile Vakıf İnşaat Restorasyon ve Ticaret AŞ'nin 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmek için saat 19.33'te toplantıya son verildi.

23 Haziran 2022 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.08

BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)

BAŞKAN VEKİLİ: Nevzat ŞATIROĞLU (İstanbul)

SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)

KÂTİP: Yavuz SUBAŞI (Balıkesir)

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

Toplantıyı açıyorum.

Bugünkü gündemimizde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıkları, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ, Türkiye Vagon Sanayii AŞ, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ, 2020 yılında TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ'ın birleşmesiyle kurulan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ, 2020 yılında unvanı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ olan Raylı Sistemler Mühendislik ve Müşavirlik Sanayi Ticaret AŞ'nin 2019 ve 2020 yıllarının bilanço ve netice hesapları yer almaktadır.

II.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A) GÖRÜŞMELER

1.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Toplantımıza Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüyle başlıyoruz.

Şimdi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğümüzden başlamak üzere, toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

(Katılımcılar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sunumunuzu yapmanız için sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Komisyonumuzun Sayın Başkan ve üyeleri, sayın milletvekillerimiz, Sayıştayımızın değerli denetçileri, kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli temsilcileri; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları adına sizleri saygıyla selamlıyorum. Sayıştay Başkanlığımızın teşekkülümüz 2019 ve 2020 yılları denetim raporlarının hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; ülkemizde yüksek hızlı ve hızlı demir yolu ağının geliştirilmesi, mevcut hatların modernizasyonu, yerli ve milli demir yolu sanayisinin geliştirilmesi amacıyla 2003 yılında başlatılan yatırımlarla yirmi yılda demir yolu sektörüne toplam yaklaşık 331 milyar TL yatırım yapılmıştır; bu yatırımın yaklaşık 210 milyar TL'si teşekkülümüzce gerçekleştirilmiştir.

Teşekkülümüz, işletmecilik faaliyetlerini, hâlen, işçi ve memur olmak üzere toplam 13.158 personelle yürütmektedir; bağlı ortaklığımızla birlikte toplam 22.789 personel görev yapmaktadır. 4.048 kişilik hizmet alımı personelinin yanı sıra, yürüttüğümüz proje ve çalışmalarda özel sektör tarafından 276 şantiyede yaklaşık 13.448 kişi istihdam edilmektedir.

Hâlen 1.213 kilometresi yüksek hızlı, 219 kilometresi hızlı ve 11.590 kilometresi konvansiyonel olmak üzere toplam 13.022 kilometrelik demir yolu hattımızda işletmecilik faaliyetleri devam etmektedir. Toplam sinyalli hat uzunluğumuz 7.094 kilometreye -yüzde 55- elektrikli hat uzunluğumuz ise 6.024 kilometreye -yüzde 47- ulaşmıştır. Yüksek hızlı trenlerle 13 ile ve ülke nüfusunun yüzde 46'sına ulaşarak, yaklaşık 64 milyon yolcunun seyahat etmesi sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; önemli projelerimizde sağladığımız ilerlemeler hakkında kısa bilgiler vermek istiyorum. Ankara-Sivas arasındaki mevcut demir yoluyla 603 kilometre olan mesafeyi 405 kilometreye düşürecek olan ve 250 kilometresaat hızı uygun olarak inşa edilen Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin 315 kilometrelik Balışeyh-Yerköy-Akdağmadeni-Sivas kesiminde test ve sertifikasyon çalışmalarını tamamladık. 78 kilometrelik Kayaş-Balıseyh arasındaki çalışmalar yoğun bir şekilde devam etmektedir. Proje kapsamında, toplam uzunluğu 66 kilometre olan 49 adet tünel ve toplam uzunluğu 27 kilometre olan 49 adet viyadük inşa edildi. Tamamen bittiğinde on iki saat olan seyahat süresini iki saate düşürecek olan hattın en kısa süre içinde işletmeye alınması için çalışmalarımız yoğun şekilde devam etmektedir.

Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı üzerinde devam eden 14 kilometrelik Doğançay Ripajı 1'deki çalışmalarımızı tamamladık, 250 kilometresaat hızla işletmeciliğe geçilmesi amacıyla çalışmalar devam etmektedir. Böylece, YHT hat uzunluğumuz 1.241 kilometreye yükselecektir. 12 kilometrelik Doğançay Ripajı 2 ve T26 Tüneli'ndeki çalışmalarımız ise devam ediyor. Koridor üzerindeki çalışmalarımızın tamamlanmasıyla Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı seyahat süresinde toplamda yaklaşık otuz beş dakikalık kısalma meydana gelecektir.

Saatte maksimum 200 kilometre hızla işletmecilik yapılmasına yönelik test ve sertifikasyon çalışmaları tamamlanan Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı 8 Ocak 2022 tarihinde Sayın Cumhurbaşkanımızın teşrifleriyle hizmete açılmıştır. 102 kilometrelik projenin tamamlanmasıyla mevcut kapasite günde 26 çift trenken, proje sonrası günde 60 çift trene çıkmıştır. Projeye yolcu taşıma kapasitesi yıllık 366 bin kişiden 1 milyon kişiye ulaşacaktır. Konya-Karaman arasındaki bir saat yirmi dakika olan seyahat süresi, ilk planlamada elli dakikaya düşmüştür, nihayetinde seyahat süresi kırk dakikaya düşecektir. Açıldığı günden mayıs ayı sonuna kadar Ankara-Karaman arasında 305 bin, İstanbul-Karaman arasında ise 194 bin yolcu seyahat etmiştir. Projenin devamı olan 135 kilometrelik Karaman-Ulukışla kesimindeki altyapı ve üstyapı yapım çalışmalarımız devam etmektedir. Hızlı tren hattını Mersin ve Adana'ya ulaştıracak olan 196 kilometrelik Aksaray-Ulukışla-Yenice kesiminin ihalesi AYG'ce yapılmış olup sözleşmesi imzalanmıştır.

Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Projesi'yle birlikte Güneydoğu Bölgesi'ndeki üretim ve sanayi bölgelerimiz Mersin ve İskenderun Limanları'na hızlı demir yoluyla bağlanmış olacaktır. Ayrıca bu illerimizdeki vatandaşlarımıza da hızlı trenle seyahat imkânı sağlanacaktır.

Bir diğer hızlı tren projemiz olan Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'ndeki altyapı yapım çalışmalarımız kesimler halinde devam etmektedir. Kalan altyapı, üstyapı ve elektromekanik işler AYG'ce ihale edilerek sözleşmesi imzalanmıştır. 201 kilometre uzunluğundaki Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli hızlı tren hattının 56 kilometrelik Bursa-Yenişehir kesimindeki altyapı yapım çalışmalarında yüzde 84 fiziki ilerleme sağlanmıştır.

200 kilometre/saat hıza uygun yeni çift hatlı, elektrikli ve sinyalli olarak planlanan Bandırma-Bursa-Osmaneli Hızlı Tren Projesi'nin Bandırma-Bursa 95 kilometrelik ve Yenişehir-Osmaneli 50 kilometrelik kesimi altyapı işleri ile Bandırma-Bursa-Yenişehir Osmaneli 201 kilometrelik üstyapı ve EST yapım işleri için 20 Ağustos 2020 tarihinde AYGM'ce ihale yapılmış ve yüklenici firmayla sözleşme imzalanmıştır.

106 kilometre uzunluğundaki Bursa-Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Projesi tamamlandığında, Bursa'dan hem Ankara'ya hem de İstanbul'a seyahat süresi yaklaşık iki saat on beş dakika olacaktır.

Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan koridor üzerinde yer alan 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı olan 153 kilometre uzunluğundaki Çerkezköy-Kapıkule kesiminde yapım çalışmaları devam etmektedir. Projede yüzde 56 fiziki ilerleme sağlanmıştır. 8 Haziran 2022 tarihinde ilk ray kaynağı töreni gerçekleştirilmiştir. Projenin finansmanında 275 milyon euro Avrupa Birliği Hibe Fonunun tamamı kullanılmıştır.

İkinci etap olan 76 kilometrelik Halkalı-Çerkezköy kesimindeki ihale çalışmaları AYGM'ce devam etmektedir. Halkalı-Kapıkule Projesi'yle mevcut hat kapasitesi 4 kat artarken yolcu seyahat süresi dört saatten bir saat otuz dakikaya, yük taşıma süresi de altı saat otuz dakikadan üç saat otuz dakikaya düşecektir.

Kamuoyu gündeminde yer alan bu projelerimizle birlikte hâlen 4.407 kilometresi yüksek hızlı ve hızlı tren, 314 kilometresi konvansiyonel hat olmak üzere toplam 4.721 kilometrelik yeni demir yolu hattında yapım çalışmalarımız devam etmektedir.

Yaklaşık 3.773 kilometrelik demir yolu hattındaki proje çalışmalarını tamamladık, 5.512 kilometrelik hatta ise etüt ve proje çalışmalarımız devam etmektedir.

Yeni yüksek hızlı ve hızlı tren hatları inşa ederken yenileme ve komple bakımları tamamlanan 11.590 kilometrelik konvansiyonel demir yolu hatlarımız içindeki ana hatlarımızı 20-25 yaş grubu içerisinde kalacak şekilde yenileme ve komple bakımlarına devam ediyoruz.

Ağır kış şartları altında kesintisiz demir yolu ulaşımının sağlanması noktasında büyük bir özveriyle çalışan demir yolculara bu vesileyle teşekkür etmek istiyorum.

Demir yolu tren trafiği açısından önemli bir darboğaz oluşturan demir yolu hemzemin geçitlerinde yapılan iyileştirmelerle 4.520 adet olan geçit sayısı 2.656 adete düşmüş, kontrollü hemzemin geçit sayısı yüzde 115 artırılarak 558'den 1.202'ye çıkarılmıştır.

Kara yolu ve demir yolu araç trafiğinin yoğun olduğu hemzemin geçitlerin alt ve üst geçit hâline dönüştürülmesi için yapım çalışmalarını da ayrıca sürdürüyoruz.

Elektrik enerjisinin kullanılması taşıma maliyetlerinin düşmesinde önemli bir yere sahiptir. Bu itibarla, elektrifikasyon ve sinyalizasyon projelerimizle hem verimliliği artırıyor hem de karbondioksit emisyonunu azaltarak çevreye daha duyarlı bir işletmeciliğe geçiyoruz.

2021 yılı Ekim ayı içerisinde 158 kilometrelik Şefaatli-Balıoğlu kesiminin elektrifikasyonunun tamamlanmasıyla, önemli bir hat kesimi olan 372 kilometrelik Ankara-Kayseri arasında kesintisiz elektrikli işletmeciliğe geçilmiştir.

6.024 kilometreye ulaşan elektrikli hatlarımızın artırılması ve önemli aksların elektrikli hâle getirilmesi hedefi doğrultusunda 847 kilometrelik hat kesiminde yapım, 3.606 kilometrede ihale, proje ve planlama çalışmalarımız devam etmektedir.

Büyük önem verdiğimiz sinyalizasyon projelerinde önemli ilerlemeler sağlanmış olup sinyalli hat uzunluğu 7.094 kilometreye ulaşmıştır. 1.595 kilometrelik hatta yapım çalışmaları, 2.710 kilometrede ihale, proje ve planlama çalışmalarımız ayrıca devam etmektedir.

TÜBİTAK BİLGEM iş birliğiyle geliştirdiğimiz ve demir yollarında ulaşılacak en üst emniyet düzeyi olan SIL4 seviyesinde sertifikalandırılan Milli Sinyalizasyon Sistemi'nin yapım çalışmaları toplam 1.180 kilometrelik hat kesiminde devam etmektedir.

7 Ekim 2021 tarihinde Cumhurbaşkanlığı kararıyla yürürlüğe giren Paris İklim Anlaşması kapsamında 2053 sıfır karbon emisyonu hedefine ulaşılması noktasında projelerimizi hazırlıyor, gerekli planlamaları yapıyoruz.

Hazırlıklarını tamamladığımız Enerji Yönetimi ve İklim Değişikliği Eylem Planı kapsamında belirlediğimiz “demir yolunda yeşil ulaşım” “sıfır karbonlu gelecek” ve “güvenilir enerji arzı” olmak üzere 3 tema kapsamında amaç, hedef ve eylemlerimizi belirledik. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığımızla koordinasyon içerisinde sıfır karbon hedefine yönelik çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Enerji Yönetimi ve İklim Değişikliği Eylem Planı, 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası ve Ulusal Ulaştırma Ana Planı'yla belirlenen orta vadeli hedeflerden birisi de tükettiğimiz enerjinin yüzde 35'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanmasıdır.

Bu vesileyle, dün dünyada kutlanan Yenilenebilir Enerji Günü'müzü de kutluyorum.

Fizibilite ve etüt çalışmalarını yaptığımız güneş ve rüzgâr enerjisi santralleri, GES ve RES gibi yenilenebilir enerji tesislerini uygun alanlara kurarak taşımadaki enerji ve lojistik maliyetlerin düşürülmesi hedeflenmektedir.

Enerji ve demir yolu yatırımlarının yanında Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Hattı'nda yaban hayvanlarının korunması için yaklaşık 2.500 metrelik bir geçiş alanına sahip ekolojik köprü yaptık.

Yeni teknolojisi ve açıklığıyla, yüksek hızlı tren hattında dünyada ilk olma özelliği taşıyan köprü, bölgede yaşayan yaban hayvanlarının popülasyonuna da önemli katkı sağlamaktadır.

Ayrıca, Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı'nda da 3 adet ekolojik köprünün yapım çalışmaları devam etmektedir.

Mevcut demir yolu koridorlarının geliştirilmesinin yanında, özellikle İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyükşehirlerimizde yaşanan trafik tıkanıklıklarına çözüm üretmek amacıyla yerel yönetimlerle iş birliği yaparak kent içi ulaşımında metro standardında konforlu bir ulaşım imkânı sağlanmaktadır.

Hâlen İzmir'de İZBAN, İstanbul'da Marmaray ve Ankara'da Başkentray olmak üzere 3 büyük şehrimizdeki toplam 248 kilometrelik ulusal demir yolu ağı üzerinde kent içi yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Sinyalizasyon test ve sertifikasyon çalışmalarına devam ettiğimiz 26 kilometre uzunluğundaki, 2 hattı banliyö, 2 hattı da hızlı tren olmak üzere 16 istasyondan oluşan Gaziray Projesi'ni bu yılın ikinci yarısında hizmete açmayı hedefliyoruz. Her türlü hazırlıklarımızı tamamladık, sertifikasyon çalışmalarında da son aşamaya gelmiş durumdayız.

Cumhuriyetimizin 90'ıncı Kuruluş Yılı Dönümü olan 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete sunulan ve dünyanın en özgün projelerinden birisi olan asrın projesi Marmaray'la İstanbul Boğazı'nın altından Avrupa ile Asya arası yolculuk süresi dört dakikaya indi.

2019 yılında 76 kilometrelik Gebze-Halkalı Banliyö Tren Hattı'nın hizmete alınmasıyla birlikte, yüz seksen beş dakikada kat edilebilen mesafe yüz sekiz dakikaya inmiştir.

Mayıs ayı sonu itibarıyla Marmaray’da toplam 706 milyon yolcu taşındı. İzmir Büyükşehir Belediyesi-TCDD iş birliğiyle kurulan İZBAN’da 821 milyon yolcu seyahat etti. 12 Nisan 2018’de hizmete başlayan Başkentray Projesi’nde ise toplam 48 milyon yolcu taşındı.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Avrupa-Asya arasında Marmaray üzerinden yapılan uluslararası taşımacılarla birlikte yurt içindeki trenlerimizin de Asya’dan Avrupa’ya Marmaray üzerinden kesintisiz ulaşım imkânı sağlanmıştır.

Bütün dünyanın zorlu bir dönemden geçtiği pandemi sürecinde, gerek yurt içinde gerekse de yurt dışı demir yolu yük taşımacılığında önemli artışlar sağlanmıştır. 2020 yılında 34,5 milyon ton olan yük taşıması yüzde 10 artarak 2021 yılı sonu itibarıyla 38 milyon tona ulaşmıştır. 2022 yılında ise yaklaşık yüzde 6 artışla 40 milyon tona ulaşması beklenmektedir. Serbestleşmeyle birlikte 2021 yılında demir yolu yük taşımacılığında özel sektörün payı yüzde 13’lere ulaşmıştır.

Sanayicilerimizin yükünü demir yoluyla taşıyacak rekabet gücünü artırmak amacıyla planlanan 23 adet lojistik merkez tamamlandığında sektöre 73 milyon ton ve 4 milyon TEU ilave taşıma imkânı ile 19 milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası sağlanacaktır.

Hizmete aldığımız Mersin Yenice ve Konya Kayacık Lojistik Merkezleriyle birlikte, 2021 yılında Kars Lojistik Merkezinin de yapımı tamamlanarak hizmete açılmıştır. Böylece, işletmecilik yapılan lojistik merkez sayısı 12 adete, kapasite de 13,6 milyon tona ulaşmıştır.

İzmir Kemalpaşa AYGM, Rize İyidere AYGM ve Sivas Lojistik Merkezlerinde yapım çalışmaları, 8 adet lojistik merkezde ise proje ve planlama çalışmalarımız devam etmektedir.

Yük taşımacılığının artırılması amacıyla fabrika, liman, organize sanayi bölgeleri gibi yük potansiyeli olan merkezlere demir yolu bağlantısının sağlanması amacıyla iltisak hattı proje ve yapım çalışmalarımız devam etmektedir. 2021 yılı itibarıyla 3 adet iltisak hattı tamamlanmıştır.

Sayın Başkanım, değerli katılımcılar; kârlı ve verimli bir işletmecilik yapılmasının yanında, emniyet ve güvenliği geliştirmek ve en üst düzeyde farkındalığın oluşturulması için eğitim faaliyetlerine her zaman olduğu gibi büyük önem veriyoruz.

Eğitim faaliyetlerinin yanı sıra denetim faaliyetlerinin daha efektif yapılması, trafik yönetim faaliyetlerinin geliştirilmesiyle olası kaza ve olayların önlenmesi amacıyla bölge kontrolörlüğü yapısını oluşturduk. Teşekkülümüzün emniyet altyapısının geliştirilmesi ve sürece akademik bir bakış açısının kazandırılması için İstanbul Teknik Üniversitesiyle imzaladığımız protokol kapsamında 22 Mart 2021 tarihinde, Üniversite bünyesinde, Türkiye’de ilk olmak üzere, Demiryolu Ulaşımı Emniyeti ve Güvenliği Uygulama ve Araştırma Merkezi kuruldu. İstanbul Teknik Üniversitesinden aldığımız danışmanlıkla Demiryolu Meteorolojik Bilgi Altyapı Sistemi’nin oluşturulmasına yönelik çalışmalarımıza hız verdik.

Demir yolu altyapı ve üstyapısının geliştirilmesine yönelik olarak yaptığımız yatırımların yanı sıra yerli ve milli demir yolu sanayisinin oluşturulması amacına yönelik olarak AR-GE faaliyetlerinin artırılması için de hem kendi bünyemizde hem de TÜBİTAK’la iş birliği içinde çalışmalar yürütüyoruz.

Motor ve aktarma organları tasarımından robotik ve otomasyon teknolojilerine kadar geniş bir yetkinlik alanına sahip olan Raylı Ulaşım Teknolojileri Enstitüsü -TÜBİTAK bünyesinde bulunan-RUTE’yle demir yollarının daha kaliteli, teknolojik, güvenilir, sürdürülebilir ve emniyetli bir şekilde işletilmesi için gerekli araştırma ve geliştirme çalışmaları devam ediyor.

Eryaman Yüksek Hızlı Tren Garı’nda bulunan Alarm İzleme Merkezinde YHT hatlarında bulunan akıllı sistemlerden aldığımız verilerin takibini yapıyoruz. Ayrıca, Raylı Ulaşım Teknolojileri Enstitüsü RUTE’yle hâlihazırda Alarm İzleme Merkezinde takibi yapılan sistemlere ilave olarak kurulacak tüm sistemlerin tek merkezden izlenmesini ve denetimini yapmak üzere, yine, Eryaman Gar lokasyonunda

Veri Değerlendirme Merkezi için inşaat çalışmalarına devam ediyoruz. Bu merkezle akıllı demir yolu altyapısı ve tren işletmeciliğinde ihtiyaç duyulan saha emniyeti uygulamaları, mobil uygulamalar, operasyonel bakım ve yönetim uygulamaları ve Tren Takip Sistemi uygulamaları için merkezî bir yönetim platformu oluşturuyoruz.

Bu çalışmalarımızın yanı sıra, teşekkülümüze ait tüm lokasyonlarda bulunan taşınmazlar ile taşınır tüm malzeme ve duran varlıkların sayımı, resmi kayıtlarıyla eşleştirilmesi, etiketlenmesi, duran varlıkların değerlendirme işlemlerinin yapılması ve CBS üzerine aktarılması için başlattığımız Varlık Yönetim Sistemi Projesi'ndeki çalışmalarımız da devam etmektedir.

Yapılan yatırımlarla enerji tasarrufu, kapasite ve verimlilik artışı sağlanırken demir yolunun diğer ulaştırma modları arasındaki payının artırılmasını sağlanmış olacaktır.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, sayın milletvekillerimiz, Sayıştayımızın değerli denetçileri, kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli temsilcileri; demir yollarının yeniden devlet politikası olarak ele alındığı 2003 yılından günümüze kadar arz etmeye çalıştığım bütün bu yatırım ve hizmetlerde TCDD toplumun her kesiminin desteğini almıştır.

Komisyonlarımız başta olmak üzere, yüce Meclis üyelerimiz ve Meclis adına görev yapan Sayıştay üyelerimizin ülkemizin yüz altmış beş yıllık köklü ve millî kuruluşu TCDD'ye olan destekleri bizleri memnun etmektedir.

Bu yatırım ve hizmetleri yerine getirirken bize desteklerini esirgemeyen TBMM ve KİT Komisyonu üyelerimiz ve Sayıştay denetçilerimiz başta olmak üzere, tüm kurum ve kuruluşların temsilcilerine şükranlarımı arz ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi önerilerin görüşmelerine başlıyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2019 Yılı Alt Komisyonu Raporu'nda 3, 2020 Yılı Alt Komisyonu Raporu'nda 1 öneri bulunmaktadır.

Şimdi 2019 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

Demir yolu ve kara yolu trafiğinin düzenini ve güvenliğini sağlamak, oluşabilecek kazaların önüne geçebilmek amacıyla Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'in amir hükmü çerçevesinde seyir momenti 30.000 katsayısını geçen hatlarda bulunan 302 adet hemzemin geçide alt veya üst geçit yapılması.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL MURTAZAOĞLU – Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik hükümleri uyarınca 2013 yılında çalışmalara başlanmış olup bugüne kadar 57 adet hemzemin geçitte alt veya üstgeçit yapımı çalışması tamamlanmıştır.

Bu çalışmalar esnasında, belediyelerin yapmış oldukları imar plan değişiklik çalışmalarına bağlı olarak güncel taleplerinden vazgeçmeleri veya yeni önerileri dikkate alınarak yapımı planlanan 44 adet alt veya üst geçit projesi iptal edilmiştir.

2 adet alt ve üst geçit yapımı için iş emri verilmiş olup ihale süreçleri devam etmektedir. 7 adet alt ve üst geçit yapım çalışmaları devam etmektedir.

Ayrıca, ihtiyaca binaen Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'te genel bir revizyon çalışması yapılmak üzere Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğüne gönderilmiştir. Bu konudaki çalışmalar devam etmektedir.

Öneri doğrultusunda konu titizlikle takip edilmektedir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Yavuzıılmaz, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, Sayın Genel Müdür, değerli Yönetim Kurulu üyeleri, bürokratlar, Sayıştayın kıymetli temsilcileri ve KİT Komisyonunu saygıyla selamlıyorum.

Denetimi sağlıklı bir şekilde yapabilmemiz için sağlıklı bir bilgiye ihtiyacım var. O nedenle soruyorum: Kurumun 2021 yılı zararı ne kadar?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Devam edin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Devamı yok.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama soru-cevap için daha sonra söz veririm.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şimdi biz kurumun denetimini yapıyoruz ama 2021 yılı zararını bilmiyoruz. Bilmemiz lazım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam, daha sonra...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bir cümlelik bir yanıt, sorum bu kadar, devam etmeyeceğim soruya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam, o zaman bitirebilirsiniz.

Teşekkür ederiz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, yani bunun yanıtını alamayacak mıyız?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürümüze daha sonra...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sır mı bu, hayır, sır mı yani? İlla bütün Komisyon toplantısı biterken mi söyleyeceğiz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzıılmaz, soru-cevap şeklinde bir yöntemimiz yok, böyle bir usulümüz yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yasak mı?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Usul yok, yasak olmadığını...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yahu, yasak mı?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yasak değil ama böyle bir usulümüz yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yahu, bunu bilmemizde ne sakınca var yani?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Niye sürekli yeni bir yöntemle geliyorsunuz karşımıza?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, yeni bir yöntemle gelmiyorum, önemli bir soruyu soruyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bitince vereceğiz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yahu, bitince nasıl vereceğiz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürümüze sorarız ya da yazılı verir ya da sözlü verir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sır mı bu ya? Ya, çıkarın şu cümleyi ağzınızdan. Sır mı? 2021 yılı zararı ne kadar?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum bittiyse.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yahu, bunun yanıtını almak zorundayız. Böyle şey olur mu? Sansürlüyorsunuz şu an.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen ya... lütfen ya... (Gürültüler)

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ne provokesi? Yani toplantı, Komisyon toplantısı bittiğinde mi öğrenelim, biterken mi?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ya, bakın, lütfen... (Gürültüler)

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Öyle söylüyor, öyle söylüyor. Ya, çok basit bir soru. Ya, biz denetim yapmıyor muyuz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Yavuzyılmaz.

Buyurun Sayın Özdemir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, ben sözü devretmiyorum. O zaman, böyle devam ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Devam et, mikrofonun kapalı olarak devam et, edebildiğin yere kadar devam et, edebildiğin yere kadar devam et, devam et. O zaman, Sayın Özdemir’e saygısızlık yapmış olursunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, siz bana saygısızlık yapıyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama bakın “Benim sorum bu kadar.” dediniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bu kadar basit bir soruya yanıt vermek... (Gürültüler)

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Müsaade edin ben de sorunuzu sorayım. Sorunuzu tekrarlayayım mı ben de?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, kusura bakmayın, sizle ilgili değil.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Özdemir’e saygısızlık yapıyorsunuz.

Sayın Özdemir, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, ben, kusura bakmayın, tekrar edeceğim soruyu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Devam edin.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Yani ben de sizin sorunuzu sorayım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 100 kere...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yapın, isterseniz 500 kez yapın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sizin sansürlediğiniz de bu şekilde Sayıştay tutanaklarına...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen, Allah aşkına ya! Bu kadar uyum içerisinde, hoşgörülü bir yönetim sergiliyoruz, hâlâ “Sansürlüyorsunuz.” diyorsunuz. Ayıptır ya! Ayıptır, lütfen ya! Lütfen, ayıptır ya! Ya, Allah aşkına! Dört yıldır burada çalışıyoruz uyum içerisinde hoşgörülü bir şekilde.

Sayın Genel Müdürümüze sordunuz, Sayın Genel Müdürümüz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, arkadaşım, faaliyet raporunu yayınlamamışsın, yayınlamadan KİT Komisyonuna gönderiyorsun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama biz 2019’u, 2020’yi görüşüyoruz. 2021’le ilgili bir gündemimiz yok. Sayıştay denetimini yapacaktır, raporunu buraya getirecektir, biz de görüşeceğiz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Denetimden kaçmış oluyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakın, biz şu an 2021’i görüşmüyoruz ki.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılının faaliyet raporu yayınlanmadı. o nedenle de burada soruyorum, bu yanıtı alacağım, ona göre bütün bir değerlendirme yapacağım.

AHMET TAN (Kütahya) – Deniz Bey, yapmayın gözünüzü seveyim ya, 2021’le alakalı soruyorsunuz ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Öyle bir usulümüz yok.

Devam edin Sayın Özdemir.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Milletvekilim...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı Devlet Demiryollarının zararını burada Sayın Genel Müdür biliyor, faaliyet raporu yayınlanmadı, açıklanmadı.

AHMET TAN (Kütahya) – Tamam, senin dediğin zaman mı öğreneceksin ya! Öğnirsin biraz sonra.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – KİT Komisyonu üyeleri olarak biz kurumu denetliyoruz ve soruyorum, yanıtı alamıyorum, yanıtının verilmesi engelleniyor. Bir cümle ya, bir cümle, bir cümle!

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Devam edin, beklemeyin Sayın Özdemir.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Milletvekilim, ben de aynı sorunuzu sorabilirim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, sormakla ilgili sorun yok, sorunun yanıtıyla ilgili problem var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Özdemir, devam edin.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkanım, çok değerli milletvekili arkadaşlarım...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Devlet Demiryollarının 2021 yılı zararını...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bak, saygısızlık yapıyorsun, Sayın Özdemir’e saygısızlık yapıyorsun!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, siz bana yaptınız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ben söz verdim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben sizi uyardım, eğer istiyorsanız ara verin, vermiyorsanız, ben aynı şekilde öğrenene kadar devam edeceğim.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Devam et, ya ne yapacaksın? Ne yapacaksın ya? Kavgı mı çıkaracaksın?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben devlet sırrı sormuyorum, ben görevimi yapmak istiyorum, engelleyemezsiniz.

AHMET TAN (Kütahya) – Yapmıyorsun, toplantıyı provoke ediyorsun.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Terbiyesizlik ediyorsun sen.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bu kurumun zararını... 2021 yılı zararı devlet sırrı mı?

AHMET TAN (Kütahya) – Ya, 2021’i denetlerken yaparsın ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Öğrenmek benim hakkım.

AHMET TAN (Kütahya) – Ne hakkı? Açık mı telefon, telefon açık mı?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bak, değil; özür dile, geç.

AHMET TAN (Kütahya) – Güzel olmuş şimdi, memnun oldum şimdi ama yapmayın ya.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, kusura bakmayın, sizinle ilgili değil.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Siz konuştunuz diye ben söz istemedim, müsaade buyurun.

Yani burada bir kurumun...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben uyardım, bu kadar basit bir sorunun cevabı bu Komisyonunda şu anda verilmiyorsa neyi denetleyeceğiz yani!

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Böyle basit düşünmemek lazım bence.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz biliyor musunuz?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Hayır, bu konuma getirmemek lazım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı zararını biliyor musunuz?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bakın, sadece bir rakamda boğulmamak lazım; siz herhangi bir şey üzerine hesap yapabilirsiniz, konuşabilirsiniz yani burada.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, basit bir sorunun cevabını istiyorum, basit bir sorunun cevabını istiyorum.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ama bakın, sizin konuşma hakkınız kadar benim de konuşma hakkım var.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, bu, sır mı? Bir soru sordum ya.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Yani böyle bir şey olur mu?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, bir soru sordum on saniye sürdü.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Allah Allah, cevap verip vermemek de... Başkan burada, o yönetiyor yani burada.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Neyi saklıyorsunuz? Ya bir şey mi saklanıyor, bir şey mi gizleniyor?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Hayır, o zaman söz alın tekrar yani. Böyle bir şey olur mu ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, bir cevap ya, altı üstü bir cevap. Ne kadar zarar ettiğinin bilgisini istiyorum.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Evet, çok değerli...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı Demiryolu işletmelerinin zararı ne kadardır; bunu soruyoruz. Siz devam ederken, buyurun, yazılı olarak bana versinler. Yani eğer saklamıyorsanız yazılı olarak burada Başkan versin.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Evet, çok Kıymetli Genel Müdür, Yönetim Kurulu başkanları ve bürokratlar, Sayıştay üyeleri; ben toplantının hayırlara vesile olmasını dileyerek...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuziyılmaz, tüm Komisyon üyelerine ve Sayın Özdemir’e saygısızlık yapmaktadır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz bana yaptınız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakın, tüm Komisyon üyelerimize ve Sayın Özdemir’e saygısızlık yapmaktadır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz yaptınız.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, soru sormak saygısızlık değildir.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Tekrar sorabilirsiniz ya.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Asıl “Terbiyesizlik yapma.” diyen arkadaş saygısızlık yapıyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama bakın...

Sayın Sertel, siz onun avukatı mısınız? Siz Sayın Yavuzılmaz’ın avukatı mısınız?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Asla saygısızlık yapmıyor, bir soru soruyor, KİT Komisyonu olarak yanıtı istiyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Siz Sayın Yavuzılmaz’ın avukatı mısınız?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – KİT Komisyonunun sözcüsüdür.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yanıtını vereceksiniz, bu kadar basit.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bence yakışmıyor bu size Atilla Bey.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Size yakışmıyor, Sayın Sertel, bu üslup size yakışmıyor.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır, öyle bir şey yok, burada saygısızlık yok; sadece sorulmuş bir soru var. Lütfen düzeltin üslubunuzu.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Binlerce soru soruyoruz, biz de soru soracağız arkadaşım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, sadece bir soru değil ki ya, bütün vatandaşları ilgilendiriyor.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Müsaade et, burayı sadece siz yönetmiyorsunuz, biz de aynı soruyu soracağız, izin verirsiniz konuşacağız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Neyi sansürlüyorsunuz?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ya, evde ne yemek pişirdiğini sormuyor, 2021 yılının zararını soruyor; o kadar basit.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Böyle bir şey yok ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kişisel ve özel bir soru değil, bu bizi ilgilendiriyor.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey, müsaade et, ben de senin sorunun aynısını sorayım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, kusura bakmayın, sormak değil, yanıtı almak önemli.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Soru sormak sadece size mi düşüyor?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yanıtı vermiyorlar, bu kadar basit bir sorunun yanıtını alamıyoruz ya.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Hayret bir şey! Verip vermemek kendisi... Yazılı verir, sözlü verir yani, burada şey yok ki. Böyle bir usul yok. Ama bu Meclis bir İç Tüzük’e göre yönetiliyor, bir kanuna göre yönetiliyor; böyle bir şey olur mu ya, hayret bir şey. Kendisine sorarsınız.

AHMET TAN (Kütahya) – Ya, her aklına gelenin cevabı nasıl verilecek? 2022 yılının Ocak ayının cirosunu soruyorum ben de.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, siz kurum zararda mı, kâr da mı bilmeden neyi denetleyeceksiniz?

AHMET TAN (Kütahya) – Tamam, yazılı olarak verir bize.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Böyle bir şey olur mu ya?

AHMET TAN (Kütahya) – Yazılı olarak verir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şu anda versinler. Ben T.C. kimlik numarası mı soruyorum ya?

AHMET TAN (Kütahya) – Deniz Bey, ben de diyorum ki 2022 yılının Ocak ayının cirosunu soruyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bak, 2021 yılı Faaliyet Raporu yayımlanmadı, yayımlansaydı bu soruyu sormazdım.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkanım, lütfen müsaade buyursun da konuşalım yani burada.

AHMET TAN (Kütahya) – Ya, kardeşim, yayımlanır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yayımlamaları gerekiyordu, görevlerini yapmıyorlar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzylmaz, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben soruyu burada sorunca “Niye sordun?” oluyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzylmaz, bakın, siz Komisyon üyelerine ve bürokratlarımıza karşı saygısızlık yapıyorsunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, siz yapıyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Özdemir’e saygısızlık yapıyorsunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hiç onunla ilgisi yok, o söz istediği için şu anda ben kesmek zorunda kalıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama bak, hayır. Söz verdim, söz verdim.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Böyle bir şey olur mu ya?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Atilla Sertel de söz almış olsaydı onu kesecektim. Hiç fark etmez, bu sorunun yanıtı önemli.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bakın, karşılıklı saygı çerçevesinde size bu süreyi vereyim ama yoksa...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Konuşun, devam edin, ben devam ettireceğim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bakın, Vekilim, siz bilirsiniz...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...sizin bizi kesme gibi bir haddiniz ve hakkınız da yok, böyle bir şey olur mu?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bakın, sizin bu yaptığınız eylemin adı sansür.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Evet, Sayın Genel Müdürüm, ben sorumu sormak istiyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Basit bir soru soruyorum: Kurumun 2021 yılı zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey, siz bir milletvekiline yakışmayan bir tavır sergiliyorsunuz şu anda, teessüf ediyorum size.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kurumun 2021 yılı zararı ne kadar?

AHMET TAN (Kütahya) – Ya, yazılı olarak verilir size.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Versinler şu anda, yazsınlar versinler. Versinler, niye verilmiyor?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Başkanım, böyle bir usul yok ki burada!

AHMET TAN (Kütahya) – Hep senin istediğin zaman mı verilecek kardeşim ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, bilinmiyor mu?

AHMET TAN (Kütahya) – Senin istediğin zaman mı verilecek ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yayınlasalardı faaliyet raporunu, bu soru sorulmayacaktı.

AHMET TAN (Kütahya) – Yapmayın gözünüzü seveyim ya, Allah Allah!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı zararı ne kadar?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Özdemir, devam edin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı Demiryolları işletmelerinin zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Genel Müdürüm, özellikle devam eden projelerle ilgili...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...ben kendi seçim bölgemle ilgili de...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...bir iki soru sorup öğrenmek istiyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı zararı ne kadar?

AHMET TAN (Kütahya) – KİT böyle bir usul görmedi bugüne kadar.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ya, Deniz Bey, lütfen çocuklaşmayın ya! Ayıp oluyor ya, çok ayıp oluyor ama yani! Hakikaten bu Komisyonun mehabetine uymuyor ama ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bu duruma getiren Sayın Başkanın tutumu.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Yani belli bir olgunlukta olan insanlar ve... Bu milletin, bakın, vekaleti üzerimizde, omuzlarımızda; bu kadar şey olmayın ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – İşte, bak, vekaletin gereğini yerine getirmeye çalışıyorum.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Yakışmıyor ama ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı belli değil mi?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Genel Müdürüm, ben de 2021'in zararlarının ne kadar olduğunu soruyorum, lütfen bana yazılı veyahut da sözlü olarak cevap veriniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Buyurun, cevaplasın.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Hayır, ben sözümü bitirdikten sonra cevabı versin; bitti, bu kadar, bana müsaade et.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kusura bakmayın, ben bu yanıtı almadan durmayacağım.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ama bakın, bundan sonrasını saygısızlık olarak addederim, ona göre.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sizinle ilgili değil, kim söz alsın ben...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bir susar mısınız! Ama böyle bir şey olur mu ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kusura bakmayın...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bundan sonra, bakın, biz de sizi konuşturmayacağız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sizin söz hakkınızdan önce vatandaşın hakkını savunuyorum.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Vatandaşın hakkın ben savunuyorum, siz savunmuyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzılmaz'ın bu saygısızlığı Komisyona karşı yapılmış bir saygısızlıktır.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Siz şu anda bu millete saygısızlık yapıyorsunuz, böyle bir şey yok ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben yanıtlımı aldıktan sonra başlayabilirsiniz. Böyle bir şey olur mu ya, çok basit bir soru soruyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Devam edin Sayın Özdemir, devam edin.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Gel, kulağına söyleyeceğim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Tamam, bilen varsa söylesin.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ben de bilmiyorum da kulağına söyleyeyim gel.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Devlet sırrı mı bu?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Soruyu ben de sordum, bana cevap versin; müsaade buyurun ama yani.

AYHAN ALTINTAŞ (Ankara) – Sayıştaya soralım.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Başkan, yaklaşık olarak var burada.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakın, Sayın Altıntaş, bu yayımlanmış, var.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz dalga geçiyorsunuz.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Dalga geçilecek duruma düşme ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Arkadaş, biliyorsan söyle, bilmiyorsan sus, engelleme.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Üslubuna dikkat et ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Dalga geçiyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Üslubuna dikkat et, üslubuna dikkat et Sayın Yavuzılmaz!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Soruyorum, kurumdan da yanıt istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz ne kadar yokuş yaparsanız ben de o kadar direnirim; bilen söylesin.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bu, direnme değil ama bu saygısızlık ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Alay ediyorsunuz, ya, bir ciddi olun ya!

Ya, kardeşim, kurumun zararını soruyorum, ben Genel Müdüre soruyorum.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Genel Müdür yanıt verecek, ben de onun üzerine biz söz söyleyeceğim.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey, bakın, Sayın Milletvekilim orada size rakamı söylüyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ne söylüyor?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Onun üzerine siz ne inşa ederseniz edin. Orada bakın duyuyoruz, kendiniz söyleyin.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Beklenen, tahmin edilen 3 milyar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – O, tahmin edilen, ben burada net rakamı istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürüm, Sayın Yavuzylmaz'ın sormuş olduğu soruyla ilgili olarak yanıtınızı bekliyorum; yazılı da sözlü de verebilirsiniz.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ama ben sözümü bitirdikten sonra, lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, kusura bakmayın...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Kusura bakma, sen artık buranın şeyi değilsin ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, yanıt verecekse verecek.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Böyle bir şey olur mu ya! Atila Bey, bu ne ya?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bak, Sayın Yavuzylmaz...

AHMET TAN (Kütahya) – Vallahi zorluyorsun limitleri ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır canım.

AHMET TAN (Kütahya) – Bu Komisyon böyle bir şey görmedi bu zamana kadar ya!

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ya, rakamı versin size. Ama böyle bir şey olur mu ya!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Özdemir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Gargaraya getirmeyin.

AHMET TAN (Kütahya) – Ne gargarası kardeşim ya! Bir siz doğru dürüstsünüz de bu kadar hazırunun hepsi hırsız mı ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Soruya yanıt verebilirdi ama en başından beri verilmiyor.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Evet, Değerli Başkan, Sayın Genel Müdürüm; biliyoruz ki...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 kurum zararı ne kadar, tekrar soruyorum.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...AK PARTİ hükûmetleri döneminde yapılan en büyük...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...yatırımcı kuruluşlardan biri ve Türkiye'yi...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...dünyada gelişmiş olan ülkelerin standartlarına ulaşımında...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...bir yere taşımak için çok büyük mücadele eden bir kuruluştur.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bu kuruluştaki siyasi iradenin projeleriyle beraber...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...bu güzel hizmetleri yaptığınız için başta, sizden önce görev alan bütün ulaştırma bakanlarına ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının genel müdürlerine ve yönetimlerine, hepsine tek tek teşekkür ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ve bu teşekkürümü de birileri yirmi yıldır sadece muhalefetle ve bu şekilde...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...biraz önce, şu anda Komisyonun hepsinin şahit olduğu şekilde milletin esas derdine...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...esas ihtiyacına, esas yaşamına uzak durarak sadece ve sadece muhalefet adına...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...muhalefet etmekle, güya, aklınca birilerini susturmayla...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...yani kendilerine yakışmayan, yakıştırmadığımız bir tavırla....

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Şu anda da aynı şekilde devam ediyor.

Biz bunları, bu hizmetleri de elhamdülillah, millete yaptığımız için...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...halkımız da onlara her seçimde hadlerini ve haklarını vermiştir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ben kendi seçim bölgemle ilgili, vatandaşlarımızın ve milletimizin ihtiyaçlarıyla ilgili birkaç konuyu gündeme taşımak istiyordum...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...ama şu anda provoke ediyoruz ve onun da milletvekilliği sıfatına yakışmadığını kendisine söylemek istiyorum en başta da.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Kendisi de kendi seçmeni de yeri geldiğinde, bu tavırları affetmeyeceğini daha öncesinde de gördüler ve bundan sonra da hadlerini bildirecekler.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Devlet Demiryolları Batman'ı boydan boya bir ray şeklinde geçiyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Özellikle, yakın bir tarihte de Batman'da, 17 yaşında lise öğrencisi genç bir kardeşimiz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...yine bu hemzemin geçitler olmadığından dolayı bir kazaya maruz kalarak hayatını kaybetmiştir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey, lütfen...

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Sen devam et, onlar da konuşacak, sen devam et!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Sen devam et, onlar da konuşacak!

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bu kardeşimizin vefatından sonra da...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...daha öncesinde de buna benzer birkaç tane kazaya maruz kaldık.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bu hemzemin geçitleriyle ilgili Batman’da özellikle ciddi manada çalışmaların...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...yapılmasını istedik, daha öncesinde de taleplerde bulunduk.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bu taleplerle ilgili ne durumda olduğumuzu, hemzemin geçitleriyle ilgili hem alt geçit...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...hem üst geçitlerle ilgili bir çalışmanın yapılıp yapılmadığını sizlere sorup cevabını almak istiyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – İkincisi, ben madde üzerinde...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bozuk bir plak takılı kalmış, bozuldu.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Eskiden bizim kasetler vardı, basılı kasetler...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...o kasetlerde bir kopma olduğunda da bir yerde aynı kelimeyi tekrar tekrar söylüyordu.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Şu anda Deniz Bey öyle olsun, düzelsin diye ben en iyisi sözümü bitireyim...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – ...geri kalanına da geneli üzerinde devam etmiş olayım.

Teşekkür ederim Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ama teessüflerimi bildirmek istiyorum, bu saygısızlığından dolayı da kendisini kınıyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben de sizi kınıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, buyurun...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Komisyon nezdinde düştüğünüz durumu tüm Komisyon üyelerimiz görmektedir.

Buyurun Sayın Sertel.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bu şekilde davranarak Komisyon nezdinde...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Denetim yapmamız sabote ediliyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, denetimi de sabote ediyorsunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlediğiniz 2021 yılı kurum zararı ne kadar?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Sertel.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sansürlüyorsunuz, devam ediyorsunuz, devam edin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakın, Sayın Sertel’in sözünü keseceksiniz, ayıp değil mi?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bu kadar basit bir soruya yanıt vermeyerek bizim denetim hakkımızı elimizden alıyorsunuz, âdeta gasbediyorsunuz. Ben bu hakkı savunuyorum şu anda.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Hayır, efendim, Komisyonun denetim hakkı engelleniyor şu anda.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Senin hakkın olduğu kadar bizim de hakkımız var; hakkımız yok mu konuşmaya?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz 2021 yılı zararını daha bilmiyorsunuz, neyi denetleyeceksiniz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakın, Sayın Sertel, sizin sözünüzü kesiyor.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Ne biliyorsun ya?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Öğrenmek için soruyorum işte, soruyorum, basit bir cevap, bir cümlelik cevap.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, buyurun.

Konuşmayacaksınız başka birisine söz vereceğim Sayın Sertel.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hani Sayın Ziver Özdemir’in konuşması bitince cevap verilecekti?

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Adamı konuşturmadın ki!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hani cevap verecekti sizden sonra?

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Konuşturmadın ki kimseyi!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, konuşmuyor musunuz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı zararına hani cevap verilecekti? Hadi, cevap verilecekti!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, konuşmuyor musunuz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Niye verilmedi? Vermemeye devam ediyorsunuz yani.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, bu toplantıda KİT Komisyonu üyelerinin soru sorma ve yanıt alma hakkı var.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sorunu sormaya devam et.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Soracağım, konuyla ilgili konuştuğu için devam etmiyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bu hakkın teslim edilmesi...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, siz niye üstünüze alınıyorsunuz ya?

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Niye Atila Bey konuşurken devam etmiyorsunuz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz bastığınız için. Bu yanlış uygulamayı yapan Başkanlık Divanı, siz niye itiraz edip duruyorsunuz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel’in sözünü kesmeyelim.

Lütfen devam edin Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Burada bütün KİT üyesi arkadaşlarımın...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Arkadaşını da konuşturma.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Konuyla ilgili konuşuyor.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Konuşturmuyor zaten, sen de gayret et beraber konuşturmayın.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ben onun gibi asla ve kata saygısızlık yapmam.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Konuyla ilgili konuşuyor şu anda.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ziver Bey, burada ben konuyla ilgili anlatayım anlatacağımı.

Ben aslında gerçekten gündem maddesiyle ilgili de konuşacaktım ama şimdi ortada fiili bir durum var, şu: Burada KİT Komisyonu üyesi olan bütün arkadaşlarımızın...

AHMET TAN (Kütahya) – Bütün sevimliliğin gitti yani.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz ne kadar zorlarsanız biz de ondan daha fazla zorlarız.

ATİLA SERTEL (İzmir) – ...bütün Cumhuriyet Halk Partili, AK PARTİ’li, MHP’li, HDP’li arkadaşlarımızın, herkesin soru sorma hakkı var ve cevap isteme hakkı da var. Bu cevabı istedi diye bir insanın “Saygısız!” diye suçlanması “Terbiyesizlik yapma!” diye suçlanması doğru değil.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ona ilişkin kimse bir şey söylemiyor ama; saptırmayın.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bir kelimeye yönelik yani “Evet, bizim kurumun 2021 yılı zararı şudur.” dese sorun yok, mesele yok, devam edeceğiz. Bütün konuşmayı o zararın üstüne kurunca, hemzemin geçitlerin niye yapılamadığı, niçin kazaların önlenemediği noktasında görüşlerini açıklamayı bu zarar temeline oturtursa o zaman sorun olmayacak diye baktığı içindir. Yani ben burada bir art niyet sezmiyorum; biz burada uzun yıllardır çalışıyoruz birlikte, dört yıldır Deniz Yavuzylmaz bu Komisyonun üyesi, diğer arkadaşlarım da bu Komisyonun üyesi. Bizim burada amacımız şu: Kurumları denetlermiş gibi yapmamak... Yani denetleniyormuş gibi yapmak hakikaten kötü bir şey; bir işi yapıyormuş gibi yapmak, böyle bir tablonun içinde bulunmak zaman zaman insanı hakikaten geriyor, beni de geriyor. Akşam eve gittiğimde, böyle baktığımda ya ben bugün hakikaten yararlı bir

şey yaptım mı dediğim anda huzurla uyurum ama topluma yararlı bir şey yapmadığım zaman, o huzur hakkını kendimde hissetmediğim zaman hakikaten uyuyamam. Yani meselenin özü şu: Ne olacak 2021 yılı zararının açıklanması...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ne olacak?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Önlense ne olacak, söylense ne olacak, ne olur yani? Burada bir inatlaşmaya girmek çok doğru bir tavır değil.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – 2020’yi denetliyoruz, 2021’i değil.

ATİLA SERTEL (İzmir) – 2019 ve 2020’yi denetliyoruz, biliyorum denetliyoruz ama...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Devlet Demiryollarını denetliyoruz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bakın, şimdi, Devlet Demiryollarını denetlerken, 2019 yılı... Öneride, bulguda kazaların önüne geçilmesinden bahsediliyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Zalimsiniz, zalim, vicdansızsınız!

ATİLA SERTEL (İzmir) – O bahsedilme hadisesinde de tren kazalarında...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzıılmaz, sözünüzü geri alın, lütfen, lütfen...

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – O laf tam sana yakışır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Tam olarak öyle.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bu, yakışmayan...

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – CHP demek zulüm demek.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Çok yakışsınız bir ifade. Sayın Sertel, lütfen yanınızdaki arkadaş uyarır mısınız?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ya, Yavuz Bey, CHP’ye nereden sıçradın ya?

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – CHP Milletvekili.

ATİLA SERTEL (İzmir) – CHP’ye nereden sıçradın sen ya?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – İndir parmağını, indir!

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Sen de sesini kes, saygısız!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – İndir parmağını!

ATİLA SERTEL (İzmir) – Olmaz öyle şey ya! Öyle olmaz! Yani kavga mı etmek istiyorsunuz, ne istiyorsunuz, amacınız ne?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz “Terbiyesiz!” diyeceksiniz “Saygısız!” diyeceksiniz, ben zalim diyemeyeceğim; öyle bir şey yok!

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Yaptığın hareket yakışıyor mu?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ama ayıp ya! Şimdi, ayıp, o sözcüğü, bakın, burada hiçbir arkadaşımıza kimsenin kullanma hakkı yok. Biz de kullanmayız.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Yaptığı hareketi kastettim ben.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Benim arkadaşım kullansa ben onu kınarım yani.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Denetim yapmam engelleniyor. Sizin niyetiniz denetim değil; ben denetlemek istiyorum, bunu engelliyorsunuz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Zalimliği şey olarak söylüyor yani zulüm ediyorlar şu anda bize yani oradan zulüm var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Sertel, devam edin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Şimdi, bakın, burada hemzemin geçit yapılmasının önemine dikkat çekiyor Sayıştay. Bunlar çok önemli yani. Biz Çorlu’da 25 vatandaşımızı yitirdik bu hemzemin geçidin çökmesi... O “Yağmurdan kaydı.” işte şöyle oldu, böyle oldu denilen yerde, küçük bir ihmalin dahi 25 insanın ölümüne yol açan tren kazasını yaşadık ve onun da hesabını ne yazık ki vatandaşlarımız mahkeme kapılarında sürdürülürken, Anayasa Mahkemesi kapısının önünde polisler tarafından itelenip kakalanıp orada şiddete uğrayan ve hakkını arayan insanlar var. Bu insanlar bizim insanlarımız sonuçta yani bu kazalar olmasın, ölümler olmasın diye uğraş veriyoruz. Sayıştay da burada bunu söylüyor yani burada, biz kazaların envanterini çıkardık, çok iyi biliyoruz kazaları ama uzun uzun anlatmaya gerek yok çünkü burada arkadaşlarımızı yaralayan, arkadaşlarımızın çalışmalarını, geçmişte yaptığı çalışmalarını gölgeleyen bir tavır içinde de bulunmak istemiyorum. Yani son yirmi yılı incelediğimizde 99 kişinin, vatandaşımızın vefat ettiğini, 621 kişinin yaralandığını biliyoruz.

Şimdi, burada, Sayıştayın özellikle öne çıkardığı hadise, diyor ki: “Bu konuda, bu ihmalleri önleyin.” Bu ihmalleri önlemek için ne lazım? Para lazım. E, para... Zarar eden bir kuruluş, kurumsal olarak zarara uğrayan bir kuruluş bu ihmalleri önleyemez, önleyemiyor da.

Bakın, ben İzmir Milletvekiliyim, Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı’nın iki yıl önce bitmiş olması lazımdı, anahtar teslim... Bizim trene binmemiz lazımdı, benim trenle Ankara’dan İzmir’e, İzmir’den Ankara’ya gidip gelmem lazımdı. En konforlu yolculuk yani tren yolculuğu en güvenilir yolculuk olarak dünyada biliniyor, en az kazanın olduğu, en az ölümün vuku bulduğu bir taşımacılık sistemi olarak görülüyor ama bizim ülkemizde ne yazık ki böyle değil ve bizim ülkemizde...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bizde de böyle.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Süleyman Bey, öyle diyorsun...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bizde de böyle, bizde de böyle.

ATİLA SERTEL (İzmir) – O zaman ben Süleyman dönemindeki -madem laf attı- kazaları hatırlatayım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel’i dinleyelim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bakın, Süleyman Beyin Genel Müdürlüğünde 22 Temmuz 2004’te Pamukova tren kazasında 41 kişi öldü, 89 kişi yaralandı. Sakarya’da raydan...

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Yazıyı getirmiş, zaten okuyacaktı.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yok, zaten okumayacaktım, arkadaş öyle deyince anlattım.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ben bir şey demedim ki ya.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Dedin, dedin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, arkadaşlar, gülmeyin, gülmeyin; 41 kişi ölmüş, gülmeyin ya!

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Niye gülüyorlar Deniz Bey?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Gülmeyin ya!

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Niye gülüyorlar Deniz Bey?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bakın, 4 Haziranda...

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Bir siz mi konuşacaksınız?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz bu işin ciddiyetinde değilsiniz.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Niye güldüklerini biliyor musunuz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz bu işin ciddiyetinde...

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Ölen 41 kişiye mi gülüyorlar ya! Ayıp, yaptığınız ayıp ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ölen 41 kişiye söylüyor, o da yanıt veriyor, burada da bürokratlar gülüyor.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Bakın, bürokratlar gülüyorlar değil...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Niye gülersin ya...

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Bakın, vekilimizin mizacına güldüler ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Olmaz arkadaş, olmaz ya! Mizaç falan gülünecek yer mi, gülünecek konu mu ya!

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Ya, Deniz Bey, yapmayın, bir doğru siz misiniz, buradaki herkes yanlış? Yapmayın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Burada, bu vefat eden insanları biz temsil ediyoruz, temsil.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Bakın, o ölümler üzerinden insanları ayıplamayın. Bakın, o ölümler, o vatandaşlar bizim vatandaşlarımız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Biz temsil ediyoruz onları, onlar acaba burada olsa burada bir tebessüm olur mu?

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Bizim adımıza konuyu siz saptırıyorsunuz, lütfen, bakın...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, devam edin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Gülünecek yer değil.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Burada kimse gülmedi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Eser...

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – İnsanların sinir uçlarıyla oynamayın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Tutanaklara bakarsanız görürsünüz.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Bakın, ona gülünmedi, siz ona...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Şimdi, bu... Tamam Selman, tamam kardeşim.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Yapmayın lütfen.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Eser... Sayın Eser...

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Ben hak veriyorum, sorusuna da hak veriyorum sadece ölümler üzerinden...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, onun üzerine espri yaptı milletvekili, yapmayacak o zaman espri falan.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ben ne söyledim, ne dedim? Demir yolu güvenliği devam ediyor dedim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Etmiyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Buna siz kahkahayla güldünüz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, devam edin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Müsaade ederlerse devam edeceğim Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Eser, lütfen...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Müsaade ederlerse devam edeceğim, eğer etmezlerse yani ben de susarım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam, müsaade ediyorlar.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yani ne yapayım, bu gürültü arasında ben de sesimi yükseltip çenemi mi yırtayım? Ne gerek var.

AHMET TAN (Kütahya) – Deniz Bey konuşsaydı ne yapacaktınız sizin yanınızda?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Efendim? Yani konuşabilir, ben ona da aynı şekilde konuşurdum, ne yapayım yani?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bakın, ben, Devlet Demiryolları Komisyonunda bugün bitene kadar bu sorunun yanıtı arayacağım ve soracağım da.

AHMET TAN (Kütahya) – Bozacının şahidi şıracı.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır, hayır, öyle değil.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Komisyon bitene kadar soracağım, merak etmeyin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, devam edin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben konuşmamda söyledim yani son yirmi yılın envanterini çıkardım, aslında konuşmayacaktım “Hâlâ güvenli.” deyince, laf atınca arkadaş o dönemi hatırlatmak istedim.

Bakın, 4 Haziran, dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından hareket sinyali verilmesinin ardından ilk seferini yapan tren; 4 Haziran Cuma günü, Ankara’da, eş zamanlı olarak İstanbul’dan sefere bağlayan Pamukova tren kazasında 41 vatandaşımız vefat etti -Allah onlara rahmet versin, rahmet diliyorum- 89 kişi yaralandı.

Yine, 11 Ağustos 2004 yani aynı yıl. Bu kez İstanbul-Adapazarı seferini yapan Adapazarı Ekspresi, Ankara-İstanbul seferini yapan Başkent Ekspresi Kocaeli’nin Gebze ilçesinin Tavşancıl mevkinde çarpıştı; kazada 8 kişi öldü, 88 kişi yaralandı.

2008’de İstanbul-Denizli seferini yapan Pamukkale Ekspresi, Çöğürler-Değirmenözü-Kütahya istasyonları arasında raydan çıktı; kaza sonucu 9 vatandaşımız yaşamını yitirdi, 37 kişi yaralandı.

Yine, Sivas’ın Kangal ilçesi yakınlarında 2 yük treni çarpıştı, 1 makinistimiz öldü, 1 makinistimiz yaralandı.

Süleyman Karaman’ın “güvenli” dediği dönemde -kendi döneminde- tren kazalarında 59 kişi öldü, 211 kişi yaralandı. Bunun ne kadar güvenli olup olmadığını Süleyman Bey sonra anlatır size.

Şimdi, ben geliyorum asıl meseleye. Bakın, burada, hemzemin geçitleri için para ayrılmadığı gibi, siz, sunumunuzda “Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı Projesi’ndeki altyapı çalışmalarımız kesimler hâlinde devam etmektedir. Kalan altyapı, üstyapı ve elektromekanik işler AYGİM’ce ihale edilerek sözleşmesi imzalanmıştır.” diyorsunuz. Koskoca tren hattı, Ankara-İzmir tren hattı, çok önemli bir tren hattı; Ankara’yı İzmir’e, İzmir’i Ankara’ya bağlayacak. Sunumunuzda bir cümle var, o cümlemin içinde ne rakam var, ne bilgi var; işte mesela “Bandırma, Bursa, Yenişehir Osmaniye ilinde yüzde 84 fiziki ilerleme...” diyorsunuz. Burada ne yüzde var, hiçbir şey yok. Örneğin “Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayan koridor üzerinde 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule hızlı trenin 153 kilometre uzunluğunda...” falan diyorsunuz, projede 156 kilometre fiziki ilerleme sağlanmıştır. Bütün projelerde

veriyorsunuz rakamları, İzmir’de rakam bile vermiyorsunuz, sizin Ankara-İzmir hattına verdiğiniz önem zaten sunumuzda çıkıyor ortaya yani o konuda ben açık ve net sizden detaylı bilgi istiyorum. Bana, bizim Komisyon üyelerimize bu tren hatlarının devamında nerede aksama var? Nerede sürüyor? Nerede, ne kadar yol aldınız? Afyon’un neresinde, ne kadar hat çekebildiniz? Ne kadar tünel kazıldı? Bunları detaylı olarak istiyorum ben KİT Komisyonu üyeleri olarak. Çalışmalarınızı... Diyor ya hani, “Biz daha zararı bilmiyoruz, nasıl çalışmaları denetleyeceğiz?” Hakikaten ben şu sunuma çok üzülüm yani Ankara-İzmir hattına verilen öneme bakın ya, cümleye bakın “Hızlı tren projesindeki altyapı çalışmalarımız kesimler hâlinde devam etmektedir.” Bitti, nokta, bu kadar.

Şimdi, biz de bekliyoruz ki Ankara-İzmir hattı bitsin, İstanbul-Ankara Hattı gibi biz de çağdaş bir seyahat aracına kavuşalım, kitap okuyarak yolculuk yapalım. Yani Devlet Demiryollarının zarar etmesini istemiyoruz, Devlet Demiryollarının çok önemli olduğunu ve bu kurumun iyi yönetilmesini istiyoruz. Bu İzmir’de İZBAN, İstanbul’da Marmaray, Ankara’da Başkentray 248 kilometrelik ulusal demir yolu ağı üzerinde kent içi yolculuğu taşımacılığı yapılmaktadır. İZBAN’ın da ne olduğunu İzmir’de yaşayan bir insan olarak biliyorum. Kent yarıldı, ortadan yarıldı birçok yerde. Yani Karşıyaka’da yerin altına iniyorsun ama ondan sonra Şemikler’i, Çiğli’yi her tarafı yararak, kentleri ikiye yararak taşımacılık yaptık... Eskişehir’de Yılmaz Büyükerşen ve sizin ortak çabalarınızla silonun altına doğru inen tren hattının kent meydanlarını ne kadar güzelleştirdiğini biliyoruz ama sizde para yok ki bunları yapasınız, zarar ediyorsunuz. Yani kazansanız belki hem Ankara-İzmir tren hattını yaptığınız gibi, diğer tren hatlarını çabucak yaptığınız gibi hem kentleri ikiye bölen projeleri yerin altına alarak belki kentlerin güzelleşmesine de katkı koyacaksınız ama çabanız yetersiz çünkü para yok. Para olmayınca zaten Napolyon’un dediği gibi “Mermi bitti. Tamam, savaş yok.” Para bitti, zarar var; o zaman yatırım yok. Bu noktaya geldi yani bizim, burada, özellikle Deniz Yavuzılmaz’ın altını çizdiği 2021 yılı zararı 2022’yi işaret etmektedir.

Biz, çok açık ve net burada, eğer denetleme yapma gibi bir durum söz konusuysa KİT Komisyonu üyesi arkadaşlarımızın sorduğu sorulara yanıt elde etme hakkını istiyoruz yani bu kadar doğal. Bunda bir saygısızlık yok, bir ön yargı yok, bir kasıt yok. Yani biz bürokratların, genel müdürlerin hiçbir zaman karşısında olmadık, eleştirdik; doğru. Zaman zaman Sayıştayın raporlarını eleştirdik; doğru. Zaman zaman arkadaşlarla ses yükselttik; doğru ama bütün bunları iyi niyetle, kurumların geleceğini düşünerek yapıyoruz.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederiz.

Buyurun Kemal Zeybek.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Kurumun değerli yöneticileri, hoş geldiniz.

Şimdi, arkadaşlar, Deniz arkadaşımız son söyleyeceği şeyi baştan söyledi çünkü “Sonuç önemli.” dedi yani ne kadar ne konuşursanız konuşun konuştuğunuz şeyin mutlaka bir sonucu vardır, sonucu elde etmektir. Sonuçta net bir şekilde konuştu, sordu, dedi ki: Biz 2019, 2020 yıllarında Sayıştayın denetimlerinden zaten bilançoları biliyoruz. Bu bilançolarda nelerin nasıl yazıldığı, ne yapıldığı belli ama tabii, daha elimize 2021 yılı faaliyet raporları ve bilançoları gelmediği için.... Bu da zaten kurumun kendi içinde, şu anda bir veri olarak mevcut.

Şimdi, koskoca kurum, bu faaliyet raporunu hazırlamadı da mı bize vermek istemiyor, yoksa hazırlandı da 2019, 2020 faaliyet raporuyla ilgili çok farklı bir aykırılık, açıklık mı var yani konuşulamayacak durumda mı? Onun için mi örtmek isteniyor, onun için vermek istenmiyor? Bunu bilmek lazım.

Arkadaşlar, şimdi, görebildiğimiz kadarıyla hepimiz buradayız, Sayıştay denetim yapıyor, raporlar hazırlıyor gittiği yerde ama Sayıştayın üstünde de şu anda bulunan KİT Komisyonu var, Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında görev yapan şu anda bir Kamu İktisadi Teşebbüsü Komisyonu var burada. Şimdi, bu Komisyonun, Sayıştayın denetiminde olmasa bile her konuyu, her olayı sorma yetkisi vardır, inceleme yetkisi vardır. Ya, bunu, neden kaçırıyoruz buradan? Bu başka bir yerde sorulmuyor ki? Gelip biz kurumun müdürlüğüne falan böyle bir vatandaş olarak sormadık bunu, biz burada sorduğumuz soruyu Komisyon adına soruyoruz, denetim adına soruyoruz. Bu neden saklanıyor?

Şimdi Sayın Genel Müdür sunuş konuşmasını yaptı; fevkalade, çok güzel süslenmiş, püslenmiş yani sanki biz, şu andaki kurumun nasıl bir çalışma içerisinde olduğunu, TCDD'nin nasıl bir kurum olduğunu bilmiyormuşuz gibi, sanki kamuoyu bunu bilmiyormuş gibi... Herkes bununla iştirakli yani şu anda Türkiye'nin her yerinde mutlaka bir demir yolu, demir ağı geçmektir, insanlar bunu bilmektedir. Ya, bu bizim ülkemizin millî geliri, millî serveti ama burada bunun hesabı verilirken de faaliyet raporunda biz lira sormuyoruz, kuruluş soruyoruz arkadaşlar. Kuruşuna kadar hesap verilmek zorundadır, incelenmek zorundadır ama siz, totali vermiyorsunuz bize yani milyar dolarlarca zarar edilmiş; bunun hesabını biz soramayacak, öğrenemeyeceksek bizim vatandaşımız nasıl öğrenecek bunu? Bizim bilmediğimiz şeyi, bir başkası nasıl öğrenebilir, nasıl bilebilir?

Ben, burada, Komisyon üyesi arkadaşlarıma siyasi parti ayrımı yapmadan sormak istiyorum: Ya, bizim hakkımız değil mi arkadaşlar bunlar? Ben burada AK PARTİ'li arkadaşların da çoğu şeyi bilmediğine inanıyorum yani ben onları da bir zan veya bir sorumluluk altında tutmak istemiyorum, yok öyle bir şey zaten ama kurumun bunu bir saklama yöntemi var. Neden yapıyor, neden yaptırılıyor bu?

Ben çok şey konuşmak istiyorum ama sadece bu konu üzerinde Değerli Deniz Yavuzyılmaz arkadaşım bu konuda ısrarlı ve haklı bir şekilde sorduğu için -aynı konu üzerinde- özellikle bu 2021 Yılı Faaliyet Raporu'nun sonuç durumunu, kâr zarar durumunu öğrenmek istiyoruz. Belki de kâr ettiniz arkadaş, nereden bilebilirim? Bilançoyu bilmiyoruz ki, faaliyet raporunu bilmiyoruz, verilmedi bize. Diğer kurumlardan her türlü alabildiğimiz 2021 yılının faaliyet raporlarını inceliyoruz, önümüze getiriyorlar. "Biz 2019, 2020 yıllarında bunları yaptık ama 2021 yılında da bu var." diyorlar, "Biz bunu yaptık." diyorlar, "Kârımız da zararımız da bu." diyorlar. Sayıştay denetimleri gelmeden bunları öğrenebiliyoruz ama siz neden yapmıyorsunuz arkadaşlar? Demek ki burada...

Bakın, arkadaşlar, Sayın Başkan burada belki gene diyecek ki: "Ya, arkadaş, gene aynısını söylüyorsun." Ya, arkadaş, demek ki burada bir usulsüzlük, bir soygun, bir çarpma çarpma, bir olay var demek ki arkadaşlar, hesap verilemeyen bir durum var demek ki. Ya, biz bunun hesabını almak istiyoruz arkadaşlar. Bu faaliyet raporunun tarafımıza verilmesini istiyoruz arkadaşlar.

Bakın, özellikle bugün Deniz Yavuzyılmaz arkadaşımızın başlatmış olduğu bu soruyu sonuna kadar sürdüreceğiz, soracağız bunu.

TAMER DAĞLI (Adana) – Ya, çarpma çarpma var da Sayıştay yazmamış mı? Allah Allah, yapmayın gözünüz seveyim ya!

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Bunun yanıtını alana kadar bunu mutlaka soracağız arkadaşlar.

Ben, burada arkadaşlarımız...

TAMER DAĞLI (Adana) – Etik mi bunlar şimdi? Söylediğiniz sözler yanlış bence, doğru değil ağabey “çarpma çarpma..” Kim çarpmış çarpmış; ayıp değil mi ya!

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – İtham ediyorsunuz..

TAMER DAĞLI (Adana) – İtham ediyorsunuz karşınızdakini.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Arkadaşlar...

TAMER DAĞLI (Adana) – Varsa belge ortaya koyarsınız, ondan sonra konuşursunuz.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Arkadaşlar, açıklanmayan bir şey varsa, bize bildirilmiyorsa...

TAMER DAĞLI (Adana) – Sayıştay burada, açıklamıyorsa ona söyleyeceksin.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – ...bize veri verilmiyorsa ben başka şey ararım o zaman.

TAMER DAĞLI (Adana) – Ne arıyorsun?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ya, arkadaşlar, bakın, şimdi olumlu şey var da bir şey söyledik mi yani?

TAMER DAĞLI (Adana) – Ayıp ama ya! “Çarpma çarpma...” Böyle şeyler olabilir mi?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ya, arkadaşlar, şimdi, biz ihtimalen böyle kendi düşüncemizde soramaz mıyız yani?

TAMER DAĞLI (Adana) – İthamda bulunuyorsun o zaman ağabey.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – İtham ediyorsun ama.

TAMER DAĞLI (Adana) – İtham ediyorsun, ithamda bulunuyorsun.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ya, arkadaş, itham değil burada, ben 2021 yılının...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Dağlı, Sayın Zeybek konuşsun, konuşmasını da tamamlasın. Sayın Zeybek, konuşmanız bitti mi?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Arkadaşlar, bakın, şimdi kurumun Genel Müdürü burada, Yönetim Kurulu burada. Ya, sanki bunlara, biz bunları konuşurken “Siz yaptınız, yapıyorsunuz.” demiyoruz ki...

AHMET TAN (Kütahya) – Ne diyorsunuz? Ne diyorsun ya?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Arkadaşlar, faaliyet raporu verilmediğine göre aklıma bunlar geliyor ya! Allah Allah!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Zeybek... Sayın Zeybek...

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Olumsuz bir şey geliyor aklıma.

TAMER DAĞLI (Adana) – Niye hep senin aklına geliyor bunlar? Neden senin aklına geliyor?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Arkadaş, sen de cevabını ver de aklım ikna olsun.

TAMER DAĞLI (Adana) – Niye hep senin aklına böyle şeyler geliyor ya?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ya, Allah Allah, bu kadar basit.

TAMER DAĞLI (Adana) – Kemal ağabey, neden hep senin aklına geliyor bu düşünceler?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Dağlı, Sayın Zeybek konuşmasını bitirsin.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ya, neden aklıma geliyor biliyor musun? Yirmi yıllık yapılan süreç içerisinde doğru şeyler görmedim de hep olumsuzlukları yaşıyoruz yani onun için...

TAMER DAĞLI (Adana) – Ön yargından bir kurtul ya!

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Teşekkür ediyorum, sağ ol Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Zeybek.

Sayın Zeybek, konuşuyor konuşuyor “Öyle demedim.” diyor.

Buyurun Sayın Karakaya.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Sayın Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Devlet Demiryollarının Değerli Yönetim Kurulu Başkanı, Genel Müdürü, Yönetim Kurulu üyeleri, değerli yöneticileri, kamu kurum ve kuruluşlarımızın değerli temsilcileri, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştayımızın değerli temsilcileri ve Grup Başkanı; ben, öncelikle bu çalışmaların, bu denetim faaliyetlerinin faydalı ve verimli olmasını diliyorum.

Tabii, KİT Komisyonu çok ayrı bir komisyon, ayrı özellikleri olan bir denetim komisyonu ve KİT Komisyonu gerçekten bugüne kadar da gelenekleri, teamülleri, çalışmaları itibarıyla diğer komisyonlardan çok farklı olmuştur çünkü millet adına milletin kaynaklarını kullanan kurumların denetimi burada söz konusudur. Onun için de genellikle alınan kararlar da önemli ölçüde burada muhalefet ya da iktidar partilerinin birlikte aldığı kararlardır yani hiç kimse burada, özellikle Sayıştay gibi önemli, uzmanlaşmış bir kurumun hazırlayıp getirdiği raporlar üzerinde, somut birtakım konularda aksini de söylemez. Ayrıca, bizdeki denetim yapısını, sistemini de çok iyi bilmek lazım, kurumların kendi iç denetimlerini, iç denetim mekanizmalarını, işleyişleri; bunları da gerçekten iyi anlamak lazım. Öyle her şey “Saldım çayıra, Mevla’m kayıra.” şeklinde değildir, sıkı bir denetim altındadır ve uzman bir kuruluş da bize raporları getirir, onun üzerinden konuşuruz.

Şimdi, bugünkü toplantıda çok ciddi talihsizlikler yaşandı yani hakikaten bir faaliyet raporundan ziyade, bir yılın faaliyet sonucuyla ilgili bir soruyla başlayan, arkasından ciddi gerginliklere kadar gelebilecek düzeyde bir tartışma götürüldü ve söylenen bir söz üzerine de binalar inşa edildi, çok ağır anlaşılabilecek, ağır yorumlanabilecek ifadeler de kullanıldı. Bu çok yazık yani gerçekten bizim gibi sorumluluğu olan, millet sorumluluğunu taşıyan milletvekillerinin böyle durumlarda çok daha anlayış içerisinde hareket etmesi lazım. Şimdi, burada herkes suçlandı, kurum suçlandı, siyaset suçlandı; bir şeylerin saklandığından, filtre edildiğinden bahisle, sansürlendiğinden bahisle dünyanın şeyi söylendi.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Başkan suçlandı.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Burada yönetim suçlandı. Komisyon Başkanı, hakikaten benim bugüne kadar çalıştığım komisyonlar içerisinde en demokrat ve sabrını da son şeye kadar kullanan bir anlayış içerisinde. Söylenmedik şeyler kalmadı, kimse ağzını açmıyor, açana hemen saldırı başlıyor. Ben biraz sakinleşelim diyorum, biraz usule, esasa, hukuka dikkat edelim çünkü hepimiz burada bir hukuk üzerineyiz, buradaki bürokratlar bir hukuk üzerine orada oturuyorlar, Sayıştay tarafından yapılan denetim bir hukuk üzerine, biz milletvekilleri bir hukuku üzerine; birbirimizin hukukuna saygılı olmak zorundayız, eğer şu kadarcık yerde, ortada somut çerçevesi belli bir konuda birbirimizin hukukuna saygılı olamıyorsak daha geniş alanlarda nasıl olacağız? Suçlayarak, sürekli, karşıdakiler bir şey yapıyor algısını oluşturmaya çalışarak nereye varılabilir, onu bilemiyorum. Yani KİT Komisyonu, biraz önce hakikaten bunun çok kötü bir örneğini görmüş oldu.

Değerli arkadaşlar, tabii ki denetimle ilgili bir mevzuat vardır, her şey hukuk üzerine, denetim de bunun üzerine yapılır. Biz milletvekilleri, yasa gereği Sayıştayın yaptığı denetim raporları üzerinden konuları alır, burada tartışırız. Elbette, değerlendirme yapabilmek için güncel bilgilere de ihtiyacımız olur, bu verileri de sorabiliriz.

Ben öncelikle şunu söyleyeyim: 2021 Yılı Faaliyet Raporu’nun sonucunun saklanması, gizlenmesi, üstünün örtülmesi mümkün değil. Eğer böyle bir babayiğit varsa, bunu yapan bir yönetim varsa, ben gider hakikaten tebrik ederim, yani “Böyle bir şeyi nasıl başarıyorsunuz?” diye. Böyle bir

şey mümkün değil yani azıcık bir işletme yönetimi bilen, kurum yönetimi bilen bunu bilir, bilanço bilen bunu bilir. Dolayısıyla, bilanço ve gelir tabloları belli zamanlarda, belli tarihlerde kamu kurum ve kuruluşlarına teslim edilmek zorundadır; kurumlar vergisi beyannamesini verirken teslim etmek zorundadır, diğer kamu birimlerine teslim etmek zorundadır, Sayıştaya teslim etmek zorundadır. Bu açıdan baktığımızda, böyle bir faaliyet sonucunun saklanması mümkün değil ama buna rağmen yine internet sitesine girdiğinizde, 2021 yılı faaliyetleriyle ilgili bilanço ve gelir tablolarının bağımsız denetimlerinin yapılmış olduğu -daha doğrusu, bağımsız denetim raporları, dışarıdan yapılmış, yabancı bir firma benim gördüğüm kadarıyla da- denetim raporu oradadır, bu rakamlar da orada yazıyor, girin, sadece 2 şeyle. Dolayısıyla...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Var, var, çıktısı yanımda da net zarar yazmıyor.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Bir dakika, bir dakika, bir dakika...

Bak, öğrenin, ondan sonrasını devam edin, lütfen...

Dinledik, bir saat dinledik, Deniz Bey lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Böyle azarlar gibi tavırlar...

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Ne yaptınız siz? Suçladınız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Azarlar gibi konuşmayın.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzılmaz, lütfen dinleyelim.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Saklama ne? İnternette burada, söylediğiniz rakam burada.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, aynı şey değil, Sayıştayın yayınladığı net zararı göstermiyor oradaki zararlar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzılmaz lütfen, Sayın Karakaya’yı dinleyelim.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Beyefendi, bağımsız denetçilerin hazırladığı raporlar IFRS'lere göre, Uluslararası Finansal Raporlama Standartları'na göre hazırlanır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Orada “6 milyar.” yazıyor, 6 milyar. Sorun bakalım 6 milyar mı kurumun zararı?

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Dolayısıyla, Devlet Demiryollarının hazırladığı bilanço tekdüze muhasebe sistemine göredir, ikisi arasında faaliyet sonuçlarında farklılık vardır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - İşte onu soruyorum.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Bana sorarsanız en doğru faaliyet sonucu IFRS'lere göre gelen sonuçlardır, Uluslararası Finansal Raporlamalara göre gelen sonuçlardır, o da buradadır. Şunu söylüyorsunuz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Biz karşılaştırmaları...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzılmaz...

Sayın Yavuzılmaz, dinleyin lütfen.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Bir dakika, onun cevabını da vereceğim. Lütfen...

Ali kiran baş kesen misiniz burada? Yapmayın lütfen ya! Başından beri geldiğiniz, söylediğiniz şeylerin hiçbir tutarlılığı yok, onu söylüyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben de ona cevap veriyorum, doğru söylemiyorsunuz.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Ben cevabımı bitireyim, arkasından ne söyleyecekseniz söyleyin.

Ya, bir defa, bu bir talihsizliktir sizin için, bakın, o kadar uzattınız ki; ikincisi -iyi dinleyin- kurumun faaliyet raporunu yayınlayabilmesi için...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Siz görüşünüzü açıklayın, görüşünüzü.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Sen bağırarak konuşamazsın!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Zeybek, oturun lütfen...

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Kemal Bey, otur, sinirlenme, otur, otur.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Kes, kes!

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – “Saklıyorsunuz.” diyor.

Ben duymadım ne dediğini ama her neyse cevabını 5 katıyla geri iade ediyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Mevlüt Bey, siz görüşünüzü açıklayın, lütfen ayar veren konuşmaları bırakın, ayar vermeyin.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Beyefendi, bakın, ben KİT Komisyonunun aynı zamanda sözcüsüyüm. Burada usulle ilgili...

ATİLA SERTEL (İzmir) - Ben de KİT Komisyonun sözcüsüyüm, sizden rica ediyorum.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Nerenin sözcüsüsünüz? KİT Komisyonunun 1 sözcüsü var.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Cumhuriyet Halk Partisi grubunun sözcüsüyüm.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Gider orada yaparsınız.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır, buradayım.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Beyefendi, o zaman ben de Milliyetçi Hareket Partisinin sözcüsüyüm aynı zamanda.

ATİLA SERTEL (İzmir) - Tamam, ben de sizden rica ediyorum, bir şey rica ediyorum...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel bitirsin konuşmasını.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Ben, burada...

ATİLA SERTEL (İzmir) - Bakın, bir şey rica ediyorum Mevlüt Bey.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Karakaya, devam edin.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Susana kadar konuşmayacağım.

ATİLA SERTEL (İzmir) - Mevlüt Bey, bir şey rica ediyorum sizden.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, lütfen...

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Ben hakaret etmiyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) - Konuşmanızda ayar veren değil, bilgi veren bir üslup olursa memnun oluruz.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Bu bilgi veren ama bakın, değerli milletvekilleri, bir saattir Komisyonumuzun denetim etkinliği ve verimliliği etkilenmektedir, sabote edilmektedir, bunu anlatmaya çalışıyorum .

Şimdi, bakın, faaliyet raporunun kurum tarafından yayınlanabilmesi için 2021 Yılı Denetim Raporu’nun Sayıştaydan kuruma gönderilmesi gerekir. Peki, 2021 Yılı Denetim Raporu Sayıştaydan kuruma gitti mi? Gitmedi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Basit bir soruya cevap verilecek.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Peki, öyleyse kurum bir faaliyet raporunu nasıl yayınlatabilir? Saklanan bir faaliyet sonucu yok. Elbette soruldu, Sayın Genel Müdür cevabını verir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Verseydi de bu kadar tartışmasaydık.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Bir dakika...

Efendim, siz daha usul olarak... Yani bire bir “Bunu sordum, cevabını ver.” diyalogu şeklinde bir denetim usulü yok; Sayın Başkanın itirazı budur, usuledir, üslubadır. Dolayısıyla siz, burada buna dikkat etmeden, yanlış bilgiler, eksik bilgiler üzerinde bir suçlama inşa ediyorsunuz hem de öyle inşa ediyorsunuz ki: “Efendim, saklayamazsınız, yapamazsınız.” şeklinde. Saklanan bir şey yok, gizlenen bir şey yok; yayınlanmayan bir rapor var.

Yine, benim bildiğime göre, genel yatırım ve finansman kararnamesi gereğince mayısın sonuna kadar yayınlanması gerekiyor ya da tam emin değilim, haziranın sonu da olabilir, doğru mu? Ya, mayısın sonuna kadar. Evet, gecikmiş. Bugün ayın kaç? 23’ü, yirmi üç günlük bir gecikme var ama zaman zaman bu tür şeyler olur, olabilir, teknik sebepleri olabilir, mazeretleri olabilir; raporun yayınlanmasıyla ilgili yirmi günlük bir gecikme var; saklanan bir şey yok, gizlenen bir şey yok. Şimdi, burada öyle bir senaryo yazıldı ki sanki bu rapor özellikle saklanıyor, kamuoyuna böyle bir mesaj veriliyor; bu, doğru değildir; bu, haklı bir şey değildir; bu, ahlaki değildir her şeyden önce. Yani lütfen, bunu söylediğimiz zaman da bunu ayar olarak almayın. Ben ne ayar verme durumundayım ne bilgi verme durumundayım ne de kimseye bir şey öğretme durumundayım ama burada benim sadece gördüğümü aynı zamanda KİT Komisyonu Sözcüsü olarak da ifade etme görevim de var, ben bir üye olarak da bunları söylemek durumundayım. Yani olmayan bir şeyi, yanlış bir konu üzerindeki bunca yapılan ithamlardan dolayı, bence bunu yapan arkadaşların geriye dönüp bir özür dilemeleri gerektiğini düşünüyorum.

Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Karakaya.

Buyurun Sayın Eser.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Başkanım, ben de teşekkür ediyorum.

Toplantının başında, gerçekten hiçbirimizin istemediği tartışmalar yaşandı. Sayın Deniz Vekilim müsaade ederse ben de o konu üzerinde birkaç şey söylemek istiyorum. Öncelikle Kemal Bey’in tutumuyla, tavrıyla ilgili birkaç bir şey söyleyeceğim. Kemal ağabeyimizin kalbinde bir şey yok, ne varsa dilinde bazen oluyor, biz de kalbini bildiğimiz için... Bu konuda bazen kendimizi tutamıyoruz, tabii, tepkilerimiz oluyor ama gerçekten o noktada biz gönlündeki temizliği biliyoruz.

Toplantının başında yani 2019 yılı önerisi, 1 no.lu önerisi üzerine söz alındı ve bu öneri üzerinde sayın vekilimiz bir soru sordu. Tabii ki bu soruya...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Eser, biliyorsunuz, tabii, Kemal Bey’i biz de tanıyoruz ama gönlünden geçenler tutanağa geçmiyor, ağızından çıkanlar, dilinden çıkanlar tutanağa geçiyor.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – AK PARTİ Grubumuz adına da söyledim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buna dikkat etmek lazım, üsluba dikkat etmek lazım, konuşmalara dikkat etmek...

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Başkanım hem şahsım adına hem de grubumuz adına...

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Arkadaşlar dengemizi bozuyorlar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Anladım ama kendinize hâkim olacaksınız Sayın Zeybek, kendinize hâkim olacaksınız. Yani aklımızdan geçen, gönlümüzden geçen tutanaklara geçmiyor; ağızımızdan çıkan geçiyor.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Evet Başkanım, şimdi, biz tepki gösteriyoruz zaten. Söylediği bazı sözler bizi gerçekten irite ediyor ve dayanılmaz bir hâle geldiğimiz için biz de inanılmaz bir şekilde tepki gösterebiliyoruz. İnsani olarak yani doğası gereği insan bazı sözleri kaldıramaz ve ağırlına gider, tepki gösterir. O yüzden, Kemal Bey de bizi mazur görsün yani bu noktada ani çıkışlarımız oluyor ki sözlerle istinaden bunların olması da gayet doğal, insani olarak kabul edin.

Deniz Vekilimizin sorduğu sorunun gerçekten denetim yetkisi çerçevesinde cevaplanması gerektiğini ben de ifade etmek istiyorum. Aynı soruyu ben de soruyorum ve cevabını yazılı veya sözlü olarak talep ediyorum. Tartışmanın çıkmasındaki asıl neden benim kanaatimce şu: Bugüne kadar yapılan KİT Komisyonu toplantılarının hemen hemen tamamında, önerilerin görüşmesi esnasında, milletvekillerinin sorduğu sorulara Genel Müdürlerimiz genellikle doğrudan cevap vermiyor, Başkanımız da cevap vermiyor, usul bu şekilde devam ediyordu. Bunun istisnasını ben çok fazla hatırlamıyorum, burada hatırlayan varsa, şurada şu gün olmuştur desin. Burada Deniz Vekilimizin sorduğu soru gayet yerinde, haklı bir soru, öneriyle ilgisi olsun olmasın denetim yetkisi çerçevesinde ancak öneride soruyu sorarken “Ben şu yılın zararını istiyorum, bitti; cevap versin, ondan sonra devamına geçeceğim.” dediği takdirde bu iş usul işine döndüğü ve Başkanımızın en sonunda öneri sonrasında veya diğer öneride cevap vermesi gerektiğini, geçmiş bütün toplantılarda olduğu gibi tavrını bu şekilde sergilediğini hepimiz gördük. Devamında olan olayların ne muhalefet vekillerimiz tarafından ne de iktidar vekillerimiz tarafından tasvip edildiğini düşünmüyorum.

Şöyle bir şey daha tespit edeyim: Tartışmanın da gerçekten bir seviyesi olmalı. Neden olmalı? Tartışılacak konu yüksek sesle olabilir, birbirimizi kırarak şekilde olabilir, yalnız bazı konular vardır ki hepimiz bu konularda hassasız -o konuları tartışma dışı- o konuları ortaya atarak birbirimizi karşılıklı gerçekten yıkıma uğratacak, irite edecek ve aramızı çok ciddi anlamda açacak şekilde gündeme getirilmemesi veya tartışma konusunun içine dâhil edilmemesi gerektiğini söylemek istiyorum.

Başkanım, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ben de teşekkür ediyorum Sayın Eser.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri, Sayıştayın kıymetli temsilcileri, kurumun değerli yöneticileri; öncelikle hoş geldiniz.

Zaman zaman burada yaptığımız denetimlerde ben özellikle yöneticilerimize şunu soruyorum: Önümüzdeki beş yıldaki hedefiniz nedir, on yıldaki hedefiniz nedir? Tabii, bunları neden soruyoruz? Hani, geleceğe dair düşüncelerini tespit etmek, onlara yön vermek açısından ve katkı sağlamak açısından. Dolayısıyla, şimdi, burada 2019 ve 2020 yılının zararlarını görebiliyoruz. Doğal olarak yani bazen burada bulguların üzerinde konuşurken 2019 ve 2020'nin bulgularını konuşuyoruz, diyoruz ki: 2021 ve 2022 yılında bunlar yerine getirilmiş. Yani o gün denetim yılı olmamasına rağmen, hani “Güncel durumu nedir?” diye zaman zaman buradaki yöneticilerimize bunları soruyoruz. Eğer güncel durumunda bunlar yerine getirilmişse biz de zaten o bulguyu gündemden kaldırıyoruz. Dolayısıyla, denetim esnasında mevcut ile gelecek arasında bir ilişki kurmaktan daha doğal bir şey olmaz. Mesela, işte, kurum zarar ediyor, tamam. Bu zararı faaliyet zararlarından mı kaynaklanıyor, yatırım zararları mı var, finansmandan kaynaklanan zararları mı var.. Eğer ileriye doğru bir düşünüş eğilimine girmişse biz bundan mutlu oluyoruz, diyoruz ki: Herhâlde kurumda belli iyileşmeler var ki ileriye doğru bize pozitif sonuçlar veriyor. Onun için ben de bu konuda hem Selman Bey’e hem Deniz Bey’e burada katılıyorum yani “İyiye mi gidiyoruz, kötüye mi gidiyoruz?” diye sormamız lazım. Tabii ki biz de biliyoruz denetim yılı şimdi değil ama arada bir ilişki kurulması lazım. Bu normal, net rakamlar da olmayabilir yani “Daha iyiye gidiyoruz, zararımızda bir azalma var.” şeklinde de olabilir.

Tabii, bu arada, bu öneri de güme gidiyor. Öneride özellikle hemzemin geçitlerle ilgili yenileme çalışmalarından bahsediliyor. En büyük kazalardan biri, hepinizin bildiği gibi, işte, özellikle Lüleburgaz'da oluşan hemzemin geçitlerdeki tıkanmalar, suyun birikmesi, zeminin sulanması, zeminin şeyinin yükselmesiyle beraber hemzemin geçidin göçmesi. Yani bu önemli, aynı kara yollarında ölü noktalar olduğu gibi bu hemzemin geçitlerin önemli bir kısmı... Teknik olan yerlerde sayın genel müdürlerimiz, bakanlarımız, bakanlık yapmış Habib ağabey de bunları bilir. Bunlar öncelikle tespit edilip muhakkak düzeltilmesi lazım gelen olaylardır çünkü OECD ülkeleri arasında 2020 yılı raporunda... Bizdeki kaza oranları, OECD ülkelerindeki kaza oranlarından daha yüksektir. Yani netice itibarıyla sorunları halının altına süpürmek yerine tek tek tespit edip çözüm üretmemiz lazım ki hemzemin geçişler bunların en önemlileri. Özellikle yine bu belli hemzemin geçitlerde bırakın şeyin çökmesini, kazaların da yoğun olduğunu görüyoruz. Bu, özellikle mercek altına alınıp incelenmesi lazım gelen konuların başında geliyor. Verilen cevapta da işte mesela “44 adet üst geçit projesi iptal edilmiştir.” diyor. Yani bunlar biraz daha gerekçelendirilirse, bunlara biraz daha açıklayıcı bilgi verilirse biz de bunun üzerine düşünürüz.

Demir yolu hatayı kaldırmıyor, işte, biz hızlı tren diyoruz, hızını artırmaya çalışıyoruz diyoruz. Önerenin dışında tabii bunu konuşacağız, geneli üzerinde konuşacağız ama bir işi bir sefer yapalım, doğru düzgün yapalım, tekrarıyla uğraşmayalım. Bazen görüyoruz, duyuyoruz, işitiyoruz, bu kazaların önemli bir kısmı da yapım hatalarından kaynaklanıyor, bunu da mercek altına almamız lazım geldiğini düşünüyorum. Öneriyle ilgili de bunun yine izlemeye kalmasını çünkü hemzemin geçitlerin önemli olduğunu, bunlarla ilgili muhakkak belli tadilatların yine buna benzer demir yollarının kör noktaları da dâhil, özel mercek altına alınıp incelenmesi lazım gelir diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Buyurun Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Sayın Başkan, KİT Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştayımızın değerli denetçileri, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürü, Yönetim Kurulu Başkanı, Taşımacılık Genel Müdürü, TÜRASAŞ Genel Müdürü yani genel müdürlerim ve de yöneticiler, Demiryolları yöneticileri, diğer kamu kuruluşlarının değerli temsilcileri; hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum, hoş geldiniz.

Bugün Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünün hesap ve işlemlerini görüşüyoruz. Müsaadenizle, yıllarca birlikte çalıştığım ve Demiryolcu olmanın heyecanını ve sevincini birlikte yaşadığım arkadaşlarıma, Genel Müdüründen en alt kademedeki personele kadar bütün demiryolcu arkadaşlarıma bugüne kadar yaptıkları çalışmalar için teşekkür etmek istiyorum.

Aslında, ben genelinde söz almak istemiştım ama bu madde önemli, bu hemzemin geçitler. Birazcık açıklama yapmak istiyorum müsaadenizle. 1856'da ilk demir yolları İzmir-Aydın hattıyla başlayınca... O zaman, tabii, kara yolu yok henüz yani kara yolu gelişmemiş, demir yolları yapımına başlanıyor ve daha sonra kara yolları geliştikçe demir yolları üzerinden geçmek istiyorlar. Demiryolları da -o zamanki verdiği güçle yani hem hükûmetimiz hem Meclisimiz her zaman olduğu gibi o zaman da destekliyor demir yollarını- kara yolu araçlarına geçit vermiyor, bu tartışma devam ediyor, belki elli yıl devam ediyor. Peki, ben nereden geçeceğim? “Aldım arabamı demir yollarından geçit yok.” Sonra Demiryolları diyor ki: “Kardeşim, sen arabanla geçmek istiyorsan -müsaadenizle böyle çok şey anlatmak istiyorum- buradan geçidini yap -belediyeysse belediye, valilikse valilik, Karayollarıysa Kara yolları- tedbirini de al öyle geç; ben sana hemzemin geçit yapamam, ben Demiryolcuyum. Sonra, bu tabii çok artıyor, Karayolları gerçekten son zamanlarda yirmi yıl önceden itibaren hemen hemen hiç

hemzemin geçit yani demir yolu üstünden geçit olmadan herhangi bir kara yolu geçirmiyor, mutlaka alt ya da üst geçit yapıyor ama valiliklerin, belediyelerin buna gücü yetmiyor. Köyüne gidecek adam, demir yollarının üstünden geçmek istiyor, sonra demir yolları da geçit vermeyince tartışmalar oluyor. Bu konu, tabii, 2003 yılından itibaren biraz daha alevlendi. İşte, biraz önce arkadaşların dediği gibi kazaların artışı gibi gözükte ve de herkes Demiryolunu suçluyor çünkü tren büyük, onun için Demiryolu suçlanıyor. Yoksa, trenin hiçbir zaman raydan çıkıp gidip herhangi bir arabaya çarptığı vaki değil. Yani tren yolunda giderken bir araba geliyor tren yoluna giriyor, tren de arabaya vurmak zorunda kalıyor. Böylece hep manşetler şöyle: “Tren arabayı biçti, tren arabayı yok etti.” Hâlbuki hakikaten suçsuz tren. Bunun üzerine bir toplantı yapıldı, 2010 yılında, bu konuların çok tartışıldığı yıllarda, dedik ki biz “Zararı yok, hükümetimize müracaat edelim. Evet, zararımız artıyor, bir miktar daha artıyor, gittikçe belki bu hemzemin geçitler dolayısıyla da artacak ama bunu Demiryolları olarak biz yapalım.” diye Demiryolları olarak müracaat ettik, sonra bir genelge çıkarıldı, uygulama yönetmeliği, buna göre de artık hemzemin geçitleri Demiyolları yapacak. Zaten bu karar alınmış yani Sayıştayın tavsiyesi için de teşekkür ediyorum ama zaten var. Demiryolları yapmaya başladı, epey de yaptı, şimdi de belediyeler ya da valilikler bu sefer “Şuradan duble yapalım, burayı böyle yapalım.” deyince iyice kendi yollarını Demiryollarına yaptırmaya çalışıyor diye arkadaşlar biraz daha temkinli davranıyorlar.

Benim tavsiyem şu: KİT Komisyonu da bu konuda hakikaten bir tavsiye kararı alabilir. Hâlâ Demiryolları tarafının bunu yapması gerektiğini düşünüyorum, Demiryolcular zararımız fazla oluyor diye çekimser kalıyorlar. Şu anda, bildiğim kadarıyla burada da yazıyor zaten, Bakanlığa gönderdik. Yani diyorlar ki: “Biz bunları yapmakta zorlanıyoruz. Kiminse bu kara yolu onlar yapsınlar.” Yani onu demeye çalışıyorlar çünkü zorlanıyorlar ve ben de onun için tavsiye ediyorum, hem Genel Müdürlükle görüştüm hem Bakanlıkla hâlâ hemzemin geçitlerin Demiryolları tarafından yapılarak bu hemzemin geçit kazalarının önlenmesi lazım diye düşünüyorum. Ancak yani bu Çorlu tren kazasıyla hemzemin geçidin bir ilgisi yoktur, azıcık bilgi de olsun. Orada, tabii, menfez dolayısıyla sıkıntı oluştu ani yağıştan dolayı. Hakikaten yani vaktimiz varsa kazalarla ilgili ufak bir şey...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Geneli üzerine isterseniz...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Geneli de olur, tamam.

Kazada en çok tabii ki vefat edenler, yaralananlar için üzülmür ama ikinci derecede Demiryolcular üzülmür, Demiryolculardan daha fazla üzülen olmaz bu kazalara. Onun için, ellerinden gelen her tedbiri alırlar ama bu hemzemin geçitlerle ilgili dediğim gibi gerçekten yapılması gerekir ve de Demiryolları yaparsa daha iyi olur diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Karaman.

Buyurun Sayın Yavuzyılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben de biraz önce Sayın Mevlüt Karakaya’nın söylediği birkaç nokta var, onlara bir yanıt vermek istiyorum.

Şimdi, özellikle kişi daha önce tecrübe ettiği hayatında muhasebecilik konusunda uzmanlaşabilir, mali müşavirlik konusunda uzmanlaşabilir ancak bu Komisyonunda görev alan milletvekillerinin bu konuyla ilgili yeterli bilgiye sahip olmadıkları iddiasını ortaya koymalarını gerektirmez.

Şimdi, şekli yönden söyleyeceğim. Benim 2021 yılı zararını istememin nedeni şu: Çünkü zaten benim bu toplantıya girerken bu zararı biliyor olmam gerekiyordu. Sizin faaliyet raporuna bu zararı yazmanız, benim de kurumun iş, işleyiş ve mali hesaplarının denetimini yaparken bu bilgiyle buraya gelmem gerekiyordu. Ancak faaliyet raporu yayınlanmadı, zarar açıklanmadı ve ben buraya bu bilgi

noksanlığıyla gelmiş oldum, sadece ben değil, bütün milletvekilleri öyle. Kurumun internet sitesine girdiğim zaman, oradaki bağımsız denetim raporunu bakın ben çıktığı olarak elimde de getirdim buraya. Yani herhalde kurumun internet sitesinde faaliyet raporunu, bağımsız denetim raporunu yayınlayıp yayınlamadığını inceleyerek gelecek kadar görevini yerine getiren bir milletvekiliyim.

Şimdi, buradaki sorun şu: Bu bağımsız denetim raporunda dönem net zararı olarak, 2020 yılında, 6 milyar 341 milyon 243 bin 988 yazıyor. Ancak biz biliyoruz ki faaliyet raporunda kurumun 2020 yılı zararı aslında 3 milyar 866 milyon 423 bin 656. Yani bağımsız denetim raporunda dönem net zararı olarak görünen kısım faaliyet raporunda bağımsız denetim şirketinin ele aldığı şekilde girmiyor, daha farklı bir ele alış var.

Şimdi, dolayısıyla bağımsız denetim raporunun 2021 yılıyla ilgili yazdığı zararsa yine aynı şekilde sizin açıkladığınız zarardan farklı olacak. Yani bizim ekonomik tablolarla karşılaştırabildiğimiz ve “Kurumun zararı bu kadar.” dediğimiz zarardan farklı olacak.

Şimdi, bunu neden söylüyorum? Şunun için söylüyorum: O nedenle, bu bağımsız denetim raporunu ben bizim üzerinde konuştuğumuz kurum zararı olarak değerlendirmiyorum. O nedenle de burada hâliyle gerçek bilgiye ulaşmak için de kurumun en yetkili kişisi olan Genel Müdürüne 2021 yılı zararını soruyorum, konu bu. Yani bağımsız denetim raporunun ilgili...

ESİN KARA (Konya) – TFRS’ye göre...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Vekilim, bakın, ben...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Karşılıklı konuşmayalım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Değerli vekilim, ben bağımsız denetim raporunda rakamın neden farklı olduğunu sormuyorum, benim aradığım faaliyet raporunda yazan, Sayıştay raporunda yazan kurum zararının bu olmadığını söylüyorum. O nedenle, ben işte o kurum zararını soruyorum, onu almak için. Sayın Mevlüt Karakaya dedi ki: “Niye bağımsız denetim raporuna bakmıyorsun?” dedi, ben de dedim ki “Baktım ama aradığım sorunun yanıtı orada değil.” Demek istediğim şey bu.

Şimdi, neden 2021 yılı zararını sorduğuma da gelirse birazdan diğer bulgularda söz aldığım da açıklayacağım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, size ikinci defa söz veriyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, ben söz hakkı doğduğu için.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama bu söz hakkını bitirmiş olmanız gerekir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Peki, tamamlayım bir dakika içinde.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Şimdi, ilave olarak bir on dakika daha konuşursanız o zaman söz hakkı...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, hayır tamamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Örnek veriyorum, 2006 yılında yapımına başlanan Ankara-İstanbul demiryolu hattı Vezirhan-İnönü arası 2’nci Kesim işi var, 2006 yılında sözleşmesi imzalandı, sonra ilave ek sözleşmeler yapıldı ve neticesinde hâlâ devam ediyor. Yani geçmişte başlayıp şu anda devam eden ve zararın boyutunu artıran birçok iş devam ettiği için bugün benim 2006 yılından 2019, 2020 yılında da yapımı devam etmekte olan bu işleri değerlendirebilmem için, kurumun zararına nasıl katkı ettiklerini değerlendirebilmem için kurumun zararını bilmeye ihtiyacım var.

Şöyle: Geneli itibarıyla ben açıkçası bu sorunun yanıtının çok kolay bir şekilde verilebileceğini ancak bu yanıtın verilmesindeki yapılan geciktirmenin Komisyonun da sağlıklı çalışmasını etkilediğini düşünüyorum. Benim sürekli olarak kurum zararını sormam ve tekrar etmem aslında bir yandan mağduriyetimin ve sorduğum soruya yanıt alamamış olma durumunu protesto etmekle ilgiliydi. Ben, dediğim gibi, bu kurum denetiminin sonuna kadar da yine bu sorunun yanıtını arayacağım, aldığımız zaman da kamuoyu da bu sorunun yanıtıyla birlikte kurum hakkında daha fazla bilgiye sahip olmuş olacak diyorum.

Komisyonadaki arkadaşlara ben de kendi şahsım anlamında bir sıkıntı yaşatmak istemedim ama yaşattıysam onun için de kusura bakmasınlar lütfen ama bu basit sorunun yanıtının verilmemesi, verdirilmemesinin de usulle ilgili olduğunu düşünmüyorum, işin esasında bir yasak olmadığına göre rahatlıkla verdirilebilir, burada da biz bu tartışmaların tümünü yaşamayabilirdik. Hakemin futbolda olduğu gibi, tüm spor branşlarında olduğu gibi maçı adil bir şekilde yönettiği durumda maç sükunetli devam eder ama o kırmızı kartları, sarı kartları adalete uygun bir şekilde vermezse o maç maalesef yarıda kalır ve çeşitli sıkıntılar yaşanır. Ben buradan da Başkanlık Divanının kendine de bir pay çıkarmasını isterim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, burada oyuncunun da pay çıkartması gerekiyor. Eğer öyleyse oyuncunun da kural hatası yapmaması gerekir, kural hatası yaparsa hakem de kırmızı kartı gösterir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kural değil de usul sizin dediğiniz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Neyse, usul, kural; bize göre de usul. O zaman, kırmızı kartlık bir hareket yapıyorsa hakem de gerekli tavrı net olarak ortaya koyar.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben de o hakeme hakem diyemem.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – O zaman oyun dışına çıkarsınız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yapmadığınız o vardı, onu da yaparsınız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Siz her şeyden anlıyorsunuz, futboldan anlıyorsunuz, muhasebeden anlıyorsunuz, mühendislikten anlıyorsunuz, her şeyden anlıyorsunuz ya.

Lütfen ya, Allah aşkına lütfen ya.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Deniz Yavuzyılmaz iyi futbolcudur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen Sayın Sertel, lütfen ya. Ya, futboldan anlayan arkadaşlarımız var ya burada, onlar konuşsunlar. Spor Komisyonuna gitsin arkadaş.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz gidin Spor Komisyonuna.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Öztürk.

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Hem muhalefet partisi milletvekilleri hem de iktidar partisi milletvekilleri 2021 yılı zararını sorduğuna göre artık ben onu sormayayım ama gördüğümüz kadarıyla 2016 yılından bu yana istikrarlı bir şekilde her yıl kurum zarar gösteriyor. Kurumun içinde yıl başında bütçe yaparken bu konularda hesap yapacak arkadaş yok mu, yönetim kurulunda arkadaş yok mu da her yıl başlangıçtaki bütçeden farklı bir sonuçla karşı karşıya kalıyoruz. Geçen yıl, 2020 yılında, Sayın Cumhurbaşkanından ek ödenek istemişsiniz, ek ödenek almışsınız. Bu yıl bağımsız denetim raporuna göre bile olsa kurumunuz 6 milyar 666 milyon civarında bir zarar etmiş görülüyor fakat yirmi yıldır ilk defa Sayın Cumhurbaşkanı bir ek bütçe istedi 880 milyar civarında ve bunun içinde yine sizin kurumunuz bu ek bütçeden 8 milyar 353 milyon lira kaynak istemiş. Dolayısıyla burada her yıl başında yaptığınız hesaplarda bir hata mı söz konusu yoksa Demiryollarının zarar zincirinde yük ve yolcu taşımacılığını cazip hâle getirememesi

bir tarafa, “ikmal ihalesi” adı altında bitmemiş ya da ek ödemesi yapılmaya devam etmiş işler ilk sırada yer alıyor. Bu konuda, “ikmal ihalesi” adı altında bitmeyen işlerle ilgili sürekli sizin kendi bütçenizin de evdeki hesabınızın da çarşıya uymaması söz konusu. Umarım önümüzdeki yıllarda biraz daha en azından elinizdeki gelire göre işinizi yapma çerçevesinde bütçenizi ayarlarsınız.

Ben, bir başka noktaya daha değinmek istiyorum. Özellikle son on yıldır her yerel seçimde sizlerin yaptığı işleri sayın belediye başkanları sanki kendileri yapıyormuş gibi üstlenip seçim dönemlerinde ısrarla “Şunu yapıyoruz, bunu yapıyoruz.” diye... Bunlardan bir örneği de benim kendi bölgemde ama başka bölgelerde de aynı şekilde, her ilde neredeyse belediye seçimlerinde belediye başkanları “Hızlı tren geliyor.” vesaire diye... Denizli’de ta 2011 yılından bu yana bu durum söz konusu. 2024 yılındaki yerel seçimler adına şimdiden söylüyorum yani belediye başkanlarına bu işleri kaptırmayın, yaptığınız işi en azından kendiniz anlatın, yapacaksanız, yapabiliyorsanız. Fakat benim gördüğüm şöyle bir durum daha var: Bakın, ben 3 Ocak 2022’de sormuşum ama milletvekillerini dikkate almadığınız için daha hâlâ bunun cevabı gelmedi. Yani doğru veya yanlış bir cevap verebilirdiniz, daha buna cevap vermediniz. Sizler 15-20 kilometrelik kısa ikmal hatlarını bile yapmaktan aciz duruma mı düştünüz? Sonuçta, sadece yolcu taşımacılığı yapmıyorsunuz, yük taşımacılığı konusunda önemli bir aktörsünüz ama gerek limanlara gerek serbest bölgelere o ara hatların yapılması ihracatçımızı da çok rahatlatacaktır, ihracatçımız bu konuda özellikle son Covid döneminden sonraki navlun ve nakliye lojistik bedellerinin artmasından kaynaklı da bu tren yolu hatlarına önem vermektedir. Denizli’de bir organize sanayimiz var, organize sanayide kısa bir tren yolu bağlantısıyla arkasından İzmir’deki serbest bölgeye ulaşabilecekken bununla ilgili çalışmaların hiçbir şekilde 1 metre dahi ray döşemediğini görüyoruz ama bir yandan bakıyoruz işte Mersin’deki limana bir şekilde ihracat ürünlerinin ulaşabilmesi için İç Anadolu’dan o limanlara ulaşımın sizler vasıtasıyla yapılması önemli. Bakıyoruz, bunların hiçbirini ne yazık ki tamamlanmadığı gibi ikmal ihaleleriyle sürekli ek ödenek istiyorsunuz, ödeneğiniz yeterli gelmiyor. İşte, son Cumhurbaşkanlığı ek bütçesindeki rakam talebiniz bile aslında bu yılki belki zararınızın sonucunu bize yansıtıyor. Umarım önümüzdeki dönemlerde bütçeyi daha sağlıklı bir şekilde başlangıçta yapar ve önümüzdeki yıl KİT Komisyonuna gelirken bir gün de zarar etmeden geldiğinizi görürüz.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim Sayın Öztürk.

Şimdi, söz sırası Sayın Ayhan Altıntaş Bey’de.

Süreniz beş dakika Sayın Vekilim.

Buyurun.

AYHAN ALTINTAŞ (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Bürokratlarımızı, milletvekili arkadaşlarımızı, komisyon üyelerimizi, herkesi saygıyla selamlıyorum.

Kendi mesleğimle ilgili bir şeyden bahsetmek istiyorum. Biliyorsunuz, bugünün dünyasında telefon ve internet erişimi vazgeçilmez bir hâle geldi. Bu bağlamda, 4G’de de -kullandığımız 4,5G ama aslında 4G teknolojisi- burada belli bir hızın üstüne gittiğimiz zaman sistem iyi çalışmıyor, verimli çalışmıyor, bunu hepimiz zaten gözlemliyoruz hızlı trenlerde. 5G’de inşallah bu problem çözülecek ama şu anda trenlerimiz bunun alternatifi olarak Wİ-Fİ imkânına sahip mi, bu konuda bir çalışma yapılıyor mu, internet kullanabiliyor muyuz, hızlı trenlerimizde Marmaray’da veya başka tünel geçişlerinde bunların tedbirleri alınmış mı? Benim kendi tecrübem yetersizdi ama bunu ben özel bir tecrübe olduğu için genel çözümü merak ediyorum, bu konuda bilgi alabilirsem sevinirim.

İkinci konu da memleketim olan Yozgat-Ankara arasının tabii hızlı trene kavuşması çok önemli fakat anladığım kadarıyla yıllardır bu konu hep konuşuluyor, işte “Deneme sürüşleri başladı; gitti gidiyor, bitti bitiyor.” diye fakat bir türlü başlayamıyor, anladığım kadarıyla Elmadağ geçişinde, tünelde bir sorun var, oradaki çalışmalar henüz tamamlanamadı. Buradaki sorun nedir, bu sorun ne zaman çözülecektir ve Yozgat ve Sivas’ta yaşayan vatandaşlarımızın hızlı trenle Ankara’ya erişimi ne zaman olacaktır? Bunun net bir cevabını mümkünse rica ediyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim Sayın Altuntaş.

Başka söz isteyen üyemiz? Yok.

Öneriyle ilgili Sayıştayın görüşünü almak istiyoruz.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, bu öneriyi izlemeye devam ediyoruz.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2019 yılının 2 numaralı önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 2:

Tren kazalarında oluşan hasar bedeli ve diğer masrafların tazminine esas olmak üzere, altyapı işletmecisi ile tren işletmecilerinin kazadaki sorumluluklarının tespitine dair usul ve esasların belirlenmesini teminen ilgili Bakanlık nezdinde girişimde bulunulması.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Genel Müdürüm cevaben sözü size veriyorum.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL MURTAZAOĞLU – Müşterek kusur hâlinde kusur dağılımının hangi ölçüde zarara katkıda bulunduğu TCDD ve demir yolu tren işletmecileri tarafından kurulacak müşterek heyetçe saptanmasında, müşterek heyetin teşkili ve çalışma prosedürünün belirlenmesine yönelik nasıl bir yol, yöntem izleneceğinin belirlenmesi için 3/3/2020 tarih ve 73828 sayılı Genel Müdürlük oluruyla İç Denetim Dairesi Başkanlığı tarafından başlatılan inceleme raporu tamamlanmıştır. İnceleme raporunda belirtilen hususlar hakkında Bakanlık nezdinde girişimlerde bulunulmuş, raporda belirtilen hususlarda Bakanlıkça bir düzenleme yapılarak yayımlanması istenilmiştir. Bakanlık tarafından verilen cevapta, 2021 şebeke bildirimi sürüm 5/1’e ek 2.3.2b “Genel şart ve koşullar, kaza ve olaylarda yükümlülükler” başlıklı 4’üncü maddesi “Müşterek kusur hâlinde kusur dağılımının hangi ölçüde zarara katkıda bulunduğu TCDD ve TDİ tarafından oluşturulan müşterek heyetle saptanır, kaza ve olayın nedeni ve sorumlulukların belirlenmesinde öncelikle Bakanlık ve TCDD mevzuatı esas alınacaktır.” hükmüne istinaden müşterek komisyon kurulması ve bu komisyonca demir yolu kazalarında kusur oranının tespiti istenilmiştir.

Bakanlığımızın görüşü doğrultusunda bir komisyon kurulmuş olup çalışmalar devam etmektedir. Öneri doğrultusunda konu titizlikle takip edilmektedir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var.

Buyurun Deniz Bey.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben sormak istiyorum. Burada, 2016 yılı Sayıştay Raporu'na kadar, Sayıştay raporlarında bulunan ama sonraki Sayıştay raporlarında bulunmayan “Devlet Demiryolları topluluğunun sigorta bilgileri” diye bir tablo var. Bu daha sonraki yıl raporlarında bulunmuyor. Ben sizden 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 yıllarına ait sigorta türlerini, sigorta kıymetini, ayrılan fon veya ödenen prim tutarını, mahsup veya tahsil edilen hasar tutarını, farkı, birikmiş dâhilî sigorta fonunu, dâhilî sigorta ve sigorta şirketlerine ödenen tutarları tablo olarak talep ediyorum.

Tabii, bulgu sayısı az olduğu için bulgunun dışında bir başka konuyu da gündeme getireceğim. Yine, 2021 yılı zararını neden sorduğumu aslında anlatan, açıklayan ve Devlet Demiryollarında uzun zamandır, uzun yıllardır yanlış giden birçok konu olduğunu belgesiyle, belgeleriyle şimdi size göstereceğim.

Bu elimde gördüğünüz, Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu Başkanlığı raporu, kurumun Teftiş Kurulunun hazırladığı bir rapor. Rapor diyor ki: “Devlet Demiryollarının Ankara-İstanbul Demiryolu İkinci Kesim Projesi'nde çok büyük sıkıntılar var.” Nedir sıkıntı, hemen açıklayalım. Ankara-İstanbul Demiryolu Hattı rehabilitasyon işi ikinci kesim yapım işleri 2006 yılında ihale ediliyor, sözleşmesi imzalanıyor. Sözleşmeyi kim kazanıyor? 2 Çinli firma, Cengiz İnşaat ve IC İçtaş kazanıyor. Hangi bedelle? 610 milyon dolar, bu bedelle ancak iş taahhüt edilen sürede bitirilemiyor. Bakın, Teftiş Kurulu raporu ne diyor? Şirketlere bin dokuz yüz yirmi iki gün ilave süre veriliyor ve iş yine bitirilemiyor çünkü diyor ki rapor: “Süre uzatımına esas bazı olayların yüklenici kusurundan kaynaklandığı, örneğin tünel imalatlarının yavaş ilerlemesi ve TBM makinesinin T-26 Tüneli'nin içinde kalması. Nedir TBM makinesi? Bir dağı delen büyük bir matkap düşünelim, tünelin yani dağın bir tarafından girecek, diğer tarafından çıkacak; böyle büyük, devasa bir makine. Bu makine tünelin içinde kalmış, sıkışmış. Bu makine özellik itibarıyla da geriye doğru hareket eden bir makine değil, orada sıkıştığı anda hem tünel ilerlemiyor hem de iş gecikiyor. Bu nedenlerle tünel imalatlarına devam edilememesi ve projenin tamamlanamaması yani yüklenici kusuru var ve iş bitirilemiyor, Bakanlar Kurulundan ek ödenek isteniyor. Neden? Çünkü normal şartlarda ilave iş artışı en fazla yüzde 20 olarak verilebilir. Yüzde 20'nin üzerinde bir talep, ilave iş artışı yapılacaksa, ödenek çıkacaksa bunu sadece Bakanlar Kurulu kararıyla yapabilirsiniz ve Bakanlar Kurulu kararıyla da 244 milyon dolar ek ödenek çıkıyor. Ancak bir şartla, Bakanlar Kurulunun yüzde 40 ek ödenek verebilmesi için işin tamamlanabilmesi şartı var. Eğer işin tamamlanamayacağı anlaşılırsa ödeneğin kesilmesi, işin de tasfiye edilmesi gerekiyor. İş yapabilecek liyakatte başka şirketlerin o işi tamamlaması gerekiyor çünkü devasa bir kamu zararı doğduğu ortaya çıkmış oluyor. Yani işin toplam sözleşme bedeli 610 milyon dolardı, Bakanlar Kurulu ek ödeneği 244 milyon dolar. İşin toplam bedeli ne oldu? 854 milyon dolar. Şimdi, devamına, Teftiş Kurulu raporundan bakıyoruz ve görüyoruz ki şirkete ödenen toplam tutar 847 milyon dolar. Şirket anlamış işi bitiremeyeceğini ama ek ödeneği de işi bitirme şartıyla aldı. Ne yapıyor, biliyor musunuz? Parayı alıyor ama işlerin 200 milyon dolara tekabül eden kısmını kapsamından çıkarıyor yani 847 milyon dolar alıyor ama aslında işin 200 milyon dolarlık imalat kısmını çıkarıyor, bu kısım yeniden ihale ediliyor; böyle bir durum. Devasa bir kamu zararı, devasa bir vurguna böylelikle imza atılıyor. Söylediğim rakamlar TL değil, dolar; hani, “TL'nin değeri düştü, değer kaybetti.” yok işte, “Fiyat farkı.” Yok, dolar, doğrudan dolar.

Şimdi bakın, ne diyor Sayıştay raporu? Diyor ki: DT-35 delme tünelinin sözleşme keşif tutarı 2 milyon 195 bin dolar, şirkete ödenen toplam tutar 57 milyon dolar; aradaki fark 26 kat.

Yine devam edelim, DT-36 Tüneli... Bakın, Teftiş Kurulu raporu ne diyor? Sözleşme keşif tutarı 10 milyon dolar –ben rakamları yuvarlayarak söylüyorum- şirkete ödenen toplam tutar 88 milyon dolar, aradaki fark 78 milyon dolar. Ne diyor Teftiş Kurulu raporu? T-26 Tüneli sözleşmedeki keşif tutarı 9,9

milyon dolar, şirkete ödenen toplam tutar 30 milyon dolar; aradaki fark yaklaşık 20 milyon dolar. Şimdi bu, büyük bir vurgun. Bu konuyla ilgili olarak suç duyurusunda bulundum; görevi kötüye kullanma, ihaleye fesat karıştırma, ihalenin edimine fesat karıştırmayla ilgili suç duyurusunda bulundum. Aynı zamanda, öyle enteresan ki süreç, ilgili şirket bir TBM makinesini tünelin içinde bırakıyor ve ardından da makine sıkıştığı için bütün iş duruyor ve iş, ilerleyemediği için de bu etapta gördüğünüz bütün işin bitirilebilmesi için bir baypas hattı oluşturuluyor. Bu, baypas hattı için ayrı bir masraf yapılıyor, ayrı bir ihale yapılıyor ve ayrı şirketlere bu yükleniciden kaynaklanan, bu tüneldeki tıkanıklıktan kaynaklanan sıkıntı yeniden cepten para harcanmak suretiyle yaptırılıyor. “Peki, T-26 Tüneli’nin akıbeti ne oluyor?” diye sorarsanız T-26 Tüneli’yle ilgili 21/B’yle yani pazarlık usulüyle yeniden bu iş aynı şirketlere veriliyor, sanki onların bir kusuru, hatası yokmuş gibi, aynı şirketler bu işi alıyor. O nedenle, şimdi size soruyorum. 11 Temmuz 2006 tarihinde ihale edilen iş kapsamında yapılması gereken 6.100 metre uzunluğunda olan T-26 Tüneli’ni sözleşme sonuna kadar yapılan ancak kullanılamayacak durumda olan 1.020 metre tünel imalatları için 30 milyon 605 bin 953 dolar ödenmiş midir? TBM makinesine uyumlu hâle getirilmesi için tünel girişinde 296,90 metrelik kesimde geçici olarak yapılan genişletme ve enjeksiyon imalatlarına idare tarafından hangi tutarda ödeme yapılmıştır?

Bu arada şunu da söyleyelim: Proje firmasının hazırladığı bu T-26 Tüneli İyileştirme Proje Raporu’na göre de bu ilgili şirketlerin; Cengiz, IC İçtaş ve 2 Çinli firmanın yanlış TBM makinesi kullanmasıyla birlikte projeye verdikleri zararın faturası bakın, ne olarak çıkıyor? Diyor ki: “Tünel segmanlarında kırılmalar ve çatlamlar, tünel tabanında çökmeler, tünel içine su sızması.” Yani ilk kez tavanı, üstü açık tünel yapmayı da böylece başarmış oldunuz. Bakın, burada da uydudan çekilmiş fotoğrafları var, burada da görülüyor. Bakın, bunun altından tünel gidecek ama üstü çökmüş vaziyette, böyle bir durum. Dolayısıyla da burada bir iyileştirme için ekstra bir masraf yapmanız gerekiyor ancak bu masrafları yaptığınız zaman da ortaya öyle vahim bir durum çıkıyor ki TBM cihazı dümdüz ilerleyerek kazı işlemini yapmayıp burnu aşağı, ucu aşağı düştüğü için, dolayısıyla da sizin normal şartlarda 12,5 metre çapında açmanız gereken tünel genişliği 12,5 değil, 11,5 metre oluyor ve bu da ileride yine büyük sorunlar doğurmaya aday bir problem.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Toparlayınız Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Yüksek hızlı tren hattı diye başlayan bu hat, daha sonra hızlı tren hattına, hatta şu anda da yavaş tren hattına dönüşmüş durumda. Çünkü baypas hatlarıyla birlikte değerlendirildiğinde buradaki hızın 50 kilometrelere, 60 kilometre/saate kadar düşmesi söz konusu. Yani bu çağda, gerçekten bu kadar para harcayarak yavaş tren yapmayı da başarmış oldunuz.

Benim birkaç sorum daha var konuyla ilgili, isterseniz söyleyeyim, isterseniz bir dahaki bulguda...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, süreniz doldu zaten.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Bu konuya bir dahaki bulguda devam edeceğim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Peköz.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Kurum temsilcilerini ve milletvekili arkadaşlarımı selamlıyorum.

Şimdi, tren kazalarıyla ilgili sorumluluk dağılımıyla ilgili bir bulgu söz konusu. Tren kazaları sonucu oluşan sorumluluk dağılımının tespiti için TCDD ve TCDD Taşımacılık AŞ kendi bünyelerinde komisyon kurulu oluşturmuş, konuyla ilgili olarak TCDD 3/7/2018 tarihli ve 100305 sayılı Genel

Müdürlük emrine düzenlemiş ve Kurumsal Emniyet Yönetimi Daire Başkanlığında kaza olayı nedeniyle sorumluluk durumlarının belirlenmesi için yetkili bir komisyonun kurulmasını talimatlandırmıştır. Yapılan incelemelerde TCDD ve TCDD Taşımacılık AŞ bünyelerinde oluşturulan komisyonların genellikle farklı sorumluluk oranları belirledikleri, bu nedenle zararın hangi tarafa rücu edilmesi gerektiği yönünde 2 şirketin anlaşmaya varamadıkları anlaşılmış. Doğrusu, birinin alt olmasına rağmen, ikisi de devlet kuruluşu, 2 ayrı komisyon oluşuyor ve 2 ayrı komisyon 2 ayrı oran belirliyor. Bana tuhaf geldi doğrusu. Bunun, bir tek komisyon tarafından oluşması yani bir kurumu temsilen bir komisyonun oluşması ve bunun da gerçek neyse onu ortaya çıkarması gerekir diye düşünüyorum. Bunu nasıl çözmeyi düşünüyorsunuz, öncelikle onu öğrenmek istiyorum.

Bir de sunumunuzda hep olumlu şeyler söylediniz, ettiniz; güzel, kendinize göre ama esas olarak şunu da duymak isterdik: Esas hedefleriniz ve hedeflerinizin gerçekleştirilebilirlik ihtimalinin ne kadar olduğu ve süresinin ne kadar olduğu. Çünkü demir yolu taşımacılığı ülke ekonomisi açısından ülke insanların refahı açısından da önemli bir şey. Özellikle son dönemde, enerjide yaşanan sorunlar nedeniyle de demir yolu taşımacılığı çok daha fazla önem arz ediyor.

Tabii, zarar ediyor gerçi Demiryolları ama zarar ederken bir yere kadar bu zarar normal karşılanabilir çünkü kamu hizmeti yapılırken esas olan, kamu hizmetinin görülmesi ve toplum refahıdır. O bakımdan da zararları kısmen göze alınabilir fakat esas hedeflerin netleşmesi, hangi dönemde, kimin ne kadar, neye ulaşacağını, hangi kesimin ulaşacağını da bilinmesinde fayda var. Bununla ilgili de eğer bir açıklamanız olursa memnun oluruz.

Teşekkür ediyorum şimdilik.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Peköz.

Buyurun Sayın Altıntaş.

AYHAN ALTINTAŞ (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Konu tren yolunun güvenliğinden açılmışken ben bir soru sormak istiyorum. Trenlerde sarsıntı ve yalpalamaları algılayan cihazlar var herhâlde. Bunu niye soruyorum? Özellikle Konya Ovası’nda zemin hareketi çok fazla, biliyorsunuz, obruklar da oluşuyor. Dolayısıyla bu zemin hareketlerini takip etmek nasıl mümkün oluyor veya bunu Demiryolları takip ediyor mu veya o trenlerin hareketlerinden bunu algılayıp tedbirler alınabiliyor mu? Benim kişisel kanaatim -tabii, bu, sübjektif bir şey ama- Konya Hızlı Treni’nde yalpalamanın çok fazla olması. Açıkçası biraz endişeli olarak biniyorum Konya hattına. Bu konuda gerekli tedbirler alınıyor mu, denetlemeler yapılıyor mu; bunu merak ediyorum. Tabii, bu bir örnek, başka yerlerde de zemin etütlerinin devamlı, sürekli kontrollerinin yapılması gerekir diye düşünüyorum. Alınan tedbirler nelerdir, bunları merak ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Altıntaş.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim Başkanım.

Ben de geneli üzerinde daha az konuşmak için -yeri gelmişken- Deniz’in gündeme getirdiği konular üzerinden devam etmek istiyorum.

Tabii, Süleyman ağabeyi bize -bilgi eksikliğinden- menfez ve hemzemin geçitleri, tünelleri; onları hatırlatmaya çalıştı ama hiç merak etme, kitabını yazacak kadar biliriz ama ben sizden başka şeyleri de öğrenmek istiyorum doğrusu. Mesela, şöyle söyleyeyim: Özellikle ihaleye çıktığınız anda ihaleye çıktığınız rakamlar ile gerçekleşen rakamlar arasında uçurumlar var. Yani bir ülke bir bütçe yaparken,

yolla ilgili bir bütçe yaparken muhakkak bu işin maliyetinin hesabının, kitabının yapılması lazım. Belki birkaç yöntem var; müşavir araya koyabilirsiniz, müşavir yöntemiyle bunların hesabını kitabını yapıp, hazırlatıp bunun üzerinden ihaleye çıkabilirsiniz, teklif birim fiyat üzerinden çıkabilirsiniz, sabit fiyat üzerinden çıkabilirsiniz, götürü bedelden çıkabilirsiniz, anahtar teslimi çıkabilirsiniz. Dolayısıyla 21/B'ye göre, zaten ihalelerinizin önemli bir kısmını 21/B üzerinden, bu işi yapabilecek firmalar üzerinden davet metoduyla yapıyorsunuz ama burada asıl olan fiyatların tutmayışı. Rakamlar tutmuyor yani sizin bu kadar yüksek rakamlarla zarar edilmesinin altında yatan en temel sebep maliyetlerinizin net olarak hesap edilememesi. Şimdi, bunu sorduğumuz zaman geçtiğimiz Komisyon toplantılarında da “Biz tünelden geçiyoruz, tünelin içinde ne var ne yok bilmiyoruz; yaptığımız sondajları belli mesafelerde yapıyoruz, o mesafelerin arasında da zemin farklılık gösterebilir...”

Dolayısıyla, maliyetler daha çok sanki iş yapılırken ortaya çıkarmış gibi “göç yolda dizilir” mantığıyla sonuçlara gittiğinizi biz görüyoruz yani şu ana kadar gerçekleşenler böyle. Hâlbuki bu devirde yani insanlar Ay'da, Mars'ta ne olup ne bittiğini tespit ederken böyle basit oluşumların tespit edilememesini ben... Bir sürü jeofizik mühendislerimiz var, yer şekillerini görebiliyor; jeoloji mühendislerimiz var, bunları hesap etmesi mümkün.... Hatta uluslararası arenada bu ihalelere çıkılmadan önce ortaya müşavir firmalar konuyor “Kardeşim, buranın planını, projesini yap, maliyetini çıkar. Eğer bu maliyetler yüzde 10'u geçerse bunu senin namı hesabına yaptırım.” deniliyor, uluslararası arenada işlemler böyle cereyan ediyor. Ama benim anladığım kadarıyla bizdeki bu alan yani bu müşavirlik ihaleleri, proje ihaleleri sanki ciddi manada dikkate alınmıyor gibi. Bunun en basit örneği mesela Ankara-Sivas yolu. “Deneme sürüşüne başlıyoruz.” dedik.

Şimdi, Sayın Genel Müdürün sunumuna ben baktım, size “Deneme sürüşü yapıyoruz.” dediğimiz Ankara-Sivas demir yolunun son durumunu sunumundan okuyorum: “Önemli projelerimizde sağladığımız ilerlemeler hakkında kısa bilgiler vermek istiyorum: Ankara-Sivas arasındaki mevcut demir yolu ile 603 kilometre olan mesafeyi 405 kilometreye düşürecek olan ve 250 kilometresaat hıza uygun olarak inşa edilen Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Projesinin 315 kilometresinde test çalışmalarını bitirdik. 78 kilometrelik Kayaş-Balıkesir arasındaki çalışmalar yoğun bir şekilde devam etmektedir. Proje kapsamında 49 tünel ve toplam uzunluğu 27,2 km olan viyadük inşa edildi. Bittiğinde iki saate düşecek.” Ne zaman düşecek Sayın Genel Müdürüm? Yani bizim böyle uzun vadelerle, hatta deneme testlerinin başladığı bir projenin ne zaman biteceğine dair... Bu da hızı düşerek işte, 250 kilometre -muhakkak Süleyman ağabey bu bilgileri de bize verir de- hızı geçince yüksek hızlı tren, altına düşünce yüksek hızlı tren değil hızlı tren, onun altında normal, klasik sürüş teknikleriyle giden tren diyelim. Yani nedir burada? Burada yolun standardını da değiştirdiniz mi? Biz buna, Ankara-Sivas hattına, bundan sora “yüksek hızlı tren” mi diyeceğiz “hızlı tren” mi diyeceğiz?

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Yüksek hızlı tren.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Şimdiden adını koyduk. O zaman demek ki Habib ağabey, trene bindiğimiz zaman 250'nin üzerinde bir hızla iki saate...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – 250'nin üzerinde değil.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Minimum.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Test hızı 275 kilometre, işletme hızı 250 kilometre ama ortalama olarak, istasyonları da sayarsak, 225-230 kilometre hıza inecektir.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – İyi o zaman, Sivas yolunu biz iki saatin altında gideceğiz 400 kilometre olduğuna göre. Öğrenmiş oluyoruz Başkanım.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sonra biz konuşalım.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Tamam, peki.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ama biz memnunuz Sivas güzergâhındaki çalışmalardan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar, devam edin.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Şöyle söyleyeyim, biz de çok memnun olacağız Habib ağabey, artık şu trene bir binelim. Yani artık trenin rüyasını görmeyelim; açıldı, açılıyor...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Bütün Komisyonumuz davetlidir açılışa Genel Müdürümüz.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – İnşallah. Daha önce Sayın Cumhurbaşkanımız “Test sürüşü, açacağız...” Çok takvimler verildi. Kaç sefer ihale yapıldı, mesela bir proje bir sefer ihale edilir, Sivas demir yolunda kaç tane firmanın değiştiğini ben bilmiyorum. Bu konuyla ilgili bilgi verebilir misiniz?

Bu konuyla ilgili bundan sonra yaptığınız ihalelerle ilgili, mesela yine müşavir firmalarla, proje firmalarıyla belli bir yükümlülük ve sorumluluk getirmek kaydıyla mı ihalelerinizi yapıyorsunuz, yoksa yine eski usul teklif fiyatlarla mı? Çünkü firmaların çoğu rakamın neye biteceği belli olmadığı için kâr eden kalemleri yapıyorlar, kâr etmeyen kalemlere “Keşif bitti, selamünaleyküm.” deyip gidiyorlar. Buna çokça rastlandı; buna misal Ankara-Eskişehir yolunu verebilirim, Eskişehir şehir geçişini verebilirim, yine buna benzer bir sürü tünelleri vermek mümkün.

Yani, dolayısıyla, siz gerçek manada maliyetlerinizi bilmediğiniz sürece gerçek bir bütçe yapma şansınız yok. Bu manada ben bundan sonrası için söylüyorum, bundan önceki olaylardan, olumsuzluklardan ders alabiliriz. Dolayısıyla, oradaki eksiklikleri bundan sonraki yapacağınız uygulamalarda dikkate alarak hem proje yapımı aşamasında zemin etütleri açısından 10 metrede bir yapmanız gerekiyorsa 10 metrede bir yapın, 20 metrede yapmanız gerekiyorsa... Yani daha işin başında şartnameye “Gerekli miktarda sondaj yapılacak, gerekli miktarda incelemeler yapılacak...” Hatta özellikle çok komik hadiseler de duyuyoruz yani demir yolunun mezarlıktan geçtiği, daha sonra güzergâhın değiştiği gibi. Yani bu tür hikâyeler de çok anlatılır. Onun için daha işin başında bu konunun üzerinde -bunun sondajları dâhil, proje çalışmaları dâhil, standartları dâhil- ciddi oranda durmak gerekir. Dolayısıyla, o manada maliyetlerimizi de öngörmek mümkün. Maliyetlerimizi ortaya koyduğumuz zaman bütçe yapmak daha kolay. Bugün 8 milyar TL ek bütçe istediğinizi söylüyorsunuz, herhâlde yıl başındaki yatırımlarınızın, yatırım için ayrılan rakamların -iyi niyetlerle düşünüyorum- yeterli olmadığını -sizin 100 milyar TL ihtiyacınız vardı, hazır ek bütçe de geliyorsa, size 90 milyar TL tahsis edildiyse- ilave 8 milyar TL’yle “Belki bu işlerde bir iki adım daha atabiliriz.” diye düşünüyorsunuz.

Aynı şeyi İstanbul için de söylemek lazım yani şu an dört saatin üzerinde bir yolculuğumuz var. Hâlbuki Ankara-İstanbul hattı, Ankara-Adana hattı, Ankara-Bursa hattı, Ankara-Sivas, Ankara-Samsun ki Ankara-Samsun sizin projeksiyonunuzda yok, adı sanı da geçmiyor yani etüt çalışmasında mı...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Var, var.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Var, var.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Yani, Ankara-Samsun’la ilgili...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ankara, Çorum, Amasya, Samsun var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar’ı dinleyelim lütfen.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Şimdi, Başkanım, Genel Müdürün sunumunda yok yani hiç bahsetmemiş. Sunumda olmadığı için...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Yapımı olmadığı için sunuma koymamışlar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Yani ben de tam onu soruyorum zaten. Şu an ne durumdayız yani şu an Ankara-Samsun arasında etüt mü çalışıyorsunuz, proje mi çalışıyorsunuz, müşavire kadar geldiniz mi, güzergâh tespitiniz mi var Veyahut da ne zaman projeksiyonunuzda... Şimdi 2022 yılındayız, 2023 yılı cumhuriyetin 100'üncü yılı, Samsun özel bir şehir, cumhuriyetin temel taşlarının döşendiği bir şehir. Dolayısıyla, hiç olmazsa cumhuriyetin 100'üncü yılında Ankara-Samsun hattında -biz hızlıya da razıyız, yüksek hızlı olursa da mutlu oluruz ama hiç olmazsa ayağımızı bir yerden kessin Murat 124 misali- böyle bir çalışmanız var mı? Tabii, o hattı Hopa'ya kadar taşımak lazım, belki taşımacılıkta bunları konuşuruz. Bugün özellikle Asya bizim açılan pazarlarımız, büyüyen pazarlarımız; şimdi demir yoluyla da bağlandı. Bazen diyoruz burada bunu söylerken, bugün Pekin'den Avrupa'ya kadar tren hiç durmadan gidiyor, Marmaray üzerinden de geçiyor. Biz şu ana kadar hizmeti geçenlere de -başta Süleyman ağabeye, Sayın Bakanımıza- teşekkür ediyoruz. Yani, burada şunu da ifade etmek lazım, biz daha iyi olsun diye gayret ediyoruz.

Mesela, yine bu garantiler bazında, Marmaray'da tahmin ediyorum garantileri tutturamadık yine. Yani bu Marmaray'da tutturamadığımız gibi... Bu kara yolu geçişinden bahsediyorum, tren yolunun öyle bir garantisi olmaz; Marmaray'ın kara yolu geçişi de var, oradan da geçen araç sayısı açısından bunu söylüyorum. O sizin ilgi alanınızın dışında, onu biliyorum ama yeri gelmişken böyle rakamlarla bazen konuşuyoruz ya, maalesef biz bu garantiler konusunu tutturma konusunda sıkıntılarımız var. Yani, burada da sizin proje maliyetleriniz açısından yine bu tür sıkıntılar var. Bundan sonraki toplantıda bize sunumunuzda da ifade ettiğiniz projeler dâhil, bunların bitimiyle ilgili “Şu kadar zamanda biter, bu kadar finansmana ihtiyacı var, bunu yerli kaynaklardan şu kadar sağlarız, yabancı kaynaklardan bu kadar sağlarız.” gibi daha net ifadelerle... Hiç değilse biz de en azından şunu rahatlıkla söyleyebilmeliyiz: 2025'te Samsun'a trenle gidebilirsiniz.

Yeri gelmişken, Taşımacılık AŞ Genel Müdürümüz de burada, rakamlar çok arttı yani kara yoluyla bugün seyahat etmek için; İstanbul-Samsun 350 TL, uçağın minimumu 500, maksimumu Allah ne verdiyse. Dolayısıyla, demir yoluna olan ilgiler otomatikman artmaya başladı. Süre uzun olmakla beraber, bizim, Sivas Kalın'dan başlayıp Samsun'a giden bir trenimiz var. Belki, bu hatta, bunun üzerinden de yolcu taşınabilirse... Bugün, bu manada ciddi talepler geliyor, sizin önünüze de muhakkak gelecektir. Bugün bu rakamlarla, kara yolu olsun hava yolu olsun... Deniz yolu yolcu taşımacılığı maalesef bizim Karadeniz'de hiç yok. Bu manada çalışmalarınız var mı? Özellikle yük taşımacılığı çok önemli ama bunun paralelinde yolcu taşımacılığı da önemli. Siz sadece hızlı trenden, yüksek hızlı trenlerden bahsettiniz ama diğer alan da diğer yolcu taşımaları da önemli. Bunlarla ilgili bir çalışmanız var mı diyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, 2'nci maddede konuşuyoruz. Burada, Sayıştay diyor ki: “Tren kazalarında oluşan hasar bedeli diğer masrafların tazminini esas olarak altyapı işletmecisi ve tren işletmecilerinin kazadaki sorumluluklarının tespitine dair usul ve esasların belirlenmesi teminen ilgili bakanlık nezdinde girişimde bulunması...” Burada, verilen yanıtta da “Müşterek kusur hâlinde kusur dağılımının hangi ölçüde zarara katkıda bulunduğu Devlet Demiryolları tarafından oluşturulan müşterek heyetle saptanır. ‘Kaza ve olayın nedeni ve sorumluluklarının belirlenmesinde öncelikle Bakanlık ve Devlet Demiryolları mevzuatı esas alınacaktır.’ hükmüne istinaden müşterek komisyon kurulması ve komisyonca demir yolu kazalarında kusur oranının tespiti istenilmiştir.” diyor.

Şimdi, ben hâlen yargıda devam eden bir olayı tekrar anlatarak buna ilişkin sorular sormak istiyorum. 8 Temmuz 2018’de 7’si çocuk, 25 vatandaşımızı kaybettiğimiz Çorlu tren kazasında 328 yurttaşımız da yaralandı. Özellikle vatandaşlarımızın demir yollarını güvenli bir yol ve kazadan uzak bir ulaşım aracı olarak tercih ettikleri noktada...

İşte, biz kazanın nasıl olduğunu çok iyi biliyoruz. Bazı arkadaşlar kazanın nasıl olduğunu bize izah etmeye çalışıyorlar ama o kazanın bütün aşamalarında ve sonrasındaki yargı safhasında da bulunmuş bir milletvekili olarak yaptığım inceleme ve ailelerle yaptığımız görüşmelerden sonra çıkan sonucu söylemek istiyorum: Koskoca Devlet Demiryolları bu kazayı doğal bir afet gibi göstermek istedi önce. İşte, aşırı yağmur yağışının menfezdeki kaymaya yol açtığını ve boşluk meydana geldiğini, ondan sonra da tren raydan çıkarak kaza olduğuna ilişkin böyle bir basit anlatımla bu kazayı bazı kişilere de sorumluluk yüklettirerek geçiştirmeye çalıştı. Burada, Demiryolu Bakım Müdürü Turgut Kurt yargılanıyor, Yol Bakımı Onarım Şefi Özkan Polat yargılanıyor, Hat Bakım ve Onarım Memuru Celaleddin Çabuk yargılanıyor ve Köprüler Şefi Çetin Yıldırım yargılanıyor; onlar da tutuksuz olarak yargılanıyorlar. Ancak avukatların mahkeme heyetine itirazı sonucu, nihayet Devlet Demiryollarının üst kademesinde sorumluluk alan kişilerin de yargı önüne çıkacağı dönemin geleceğine şahsen ben inanıyorum çünkü bir olayı doğal afetlere ya da işte birkaç kişiye yükleyerek kazadan sıyrılmak, orada ölenlerin ahını almakla eş değerdir. 7’si çocuk 25 vatandaşımızın yakınları kaybettikleri insanlar nedeniyle her gün ölmektedir, her gün o ailelerin ocağında, o ailelerin evinde acı yaşanmaktadır ve kaybettiklerinin acısını yaşamaktadırlar. Bu açıdan, bu olayı geçiştirmemek ve bu olayla ilgili kimler sorumluysa, o tren hattının yapımından başlayarak, o tren hattındaki demir yollarının raylarını döşeyen şirketlerden ihaleyi alan ve o bakımla ilgili bütün sorumlular yargılanmalıdır. Eğer bu konuda siz, böyle belirttiğiniz gibi, “TCDD mevzuatını esas alarak, müşterek komisyon kurarak komisyonca demir yolu kazalarında kusur oranının tespit edilmesi...”

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Konuşmacıyı dinleyelim lütfen.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ya, dinlemesinler. Ben konuşuyorum, onlar kendi aralarından sohbet edebilirler Başkan. Müdahale etmeyin, boş verin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Önemli değil, arkadaşları kendi hâlinde bırakın lütfen.

Siz, Çorlu tren kazasında kusur oranını nasıl tespit ettiniz ve bu konudaki bulgularınız nelerdir; bunları bize açıklayın. Bu konuda, sizin ihaleden başlayarak bu hattın yapılmasındaki kusurlara, oraya kadar inmezseniz yarın öbür gün başka kazaların da önünü açar vaziyette olursunuz. Yani her şeyi biz doğal afetlere bağlarsak, her şeyi biz olağanüstü koşullara bağlarsak, iyi olanları kendimizden bilip kötü olanları da Allah’a ve hava koşullarına bağlarsak bunun doğru bir yöntem olmadığı gerçeği ortadadır. Kaybettiğimiz insanların geriye gelmeyeceği gibi, kaybedeceğimiz insanların da önüne geçmek için bu konuda olağanüstü bir titizlikle hareket etmeniz gerektiğine inanıyorum. Yani, Sayıştay burada sadece maddi masrafların tazmini olarak ele alıyor ama onların masraflarının tazmini bir şekilde halledilebilir; sigortadan halledilir, başka kaynaklardan halledilir falan ama giden canlar olunca, onların tazmini olamıyor. Bir yaralı annenin feryatları benim hâlâ kulaklarımdadır. Çıktığı zaman, konuştuğu zaman, gerçekten, benim, bir insan olarak, evladını kaybeden bir annenin feryadına karşı bir insan olarak duyarlılığım gerçekten çok yüksektir ve bu konuda özellikle sizden rica ediyorum; bütün çalışmalarınızda, özellikle can kaybına yönelik kazaların önlenmesi noktasında çok titizlikle davranmanız gerektiğine inanıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Çelik.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Sayın Başkan, KİT Komisyonunun çok değerli üyeleri, Devlet Demiryollarımızın çok değerli Yönetim Kurulu Başkanı, Sayın Genel Müdürümüz ve kurumun çok değerli üyeleri; hepiniz hoş geldiniz.

Gerçekten, demir yolları modern çağda çok önemli. Özellikle bizim ülkemizde demir yolları kültürü biraz zayıftı ama son yıllarda inşallah gelişiyor. Osmanlı'nın son dönemlerinde demir yollarına çok önem verildi ama Osmanlı yıkıldı maalesef. Yani Hicaz Demiryolu gibi önemli bir projeye de imza atılmıştı. Rahmetli Atatürk döneminde de gerçekten demir yollarında çok iyi mesafeler alındı ama rahmetli Atatürk'ten sonra da bir anda durdu.

Biraz önce Sayın Peköz bahsetti, bir şey yapmazsanız kaza da olmaz, zarar da etmezsiniz ve o dönemlerde bir şey yapılmadığı için kaza da olmadı, bir şey de yapılmadı, demir yolları kültürümüz de oluşmadı. Ama 2003 yılına geldiğimiz zaman o zamanki Devlet Demiryolları Genel Müdürü Sayın Süleyman Karaman... Aslında soyadının bence “Kahraman” olması lazım.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Eyvallah.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Demir yolları açısından çok önemlidir, bence değiştirsin.

Süleyman Karaman personeline gayet güzel çalıştırdı, plan yaptı, proje yaptı, stratejiyi hazırladı, sonra bunu siyasi iradeye sundu. Doğru mu Sayın Genel Müdürüm?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Doğru.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Ama Genel Müdürümüz şimdi burada yani kaldığınız yerden devam ediyor. Yani plan yaptı, proje yaptı, stratejiyi hazırladı; Türkiye'nin demir yolu hamlesini başlattı ve siyasi irade de hemen buna karşılık verdi ve gördüğümüz gibi demir yolları her yerde, her tarafta hızla artmaya başladı. Biraz önce arkadaşımız anlattı, belediye başkanlarının vaatleri “Hızlı treni size getireceğiz.” olmaya başladı. Bu bile çok önemlidir, artık demir yolu kültürünün gelişmesi çok önemlidir.

Tabii, bir de şunu yaptık biz: Yerli ve millî demir yolu sanayisini de geliştiriyoruz; bence en önemlisi budur. Biz artık önceden hani köprüleri yapamıyorduk, şimdi artık yapar hâle geldik; havaalanı yapamıyorduk, yapar hâle geldik; vagon yapamıyorduk, yapar hâle geldik. Yerli ve millî sanayimiz gelişti tabii, İHA, SİHA yapamıyorduk, yapar hâle geldik ama burada en önemli unsur nedir? Özel sektörümüzü devreye soktuk, onun için, özel sektör karşılığı da yapmayalım ve bu sayede demir yollarında belli bir zirveye geldik.

Ek ödenek de alacağız, zarar da edilir ama en çok dikkat etmemiz gereken husus, kazalarda çok dikkat etmeliyiz gerçekten yani artık Türkiye, güçlü bir Türkiye; Türkiye teknolojiye çok ileri düzeye gelmiş. Kazalarımız mümkünse hiç olmasın yani buna da inanıyorum. Bizim Devlet Demiryolları kadrosu Sayın Genel Müdürümüzün başkanlığında bunu yapacak düzeydedir, bu kalitededir; mühendislerimiz bu düzeydedir, bu kalitededir.

Sayın Genel Müdürümüzle geçenlerde bir vesileyle bizim bir araya gelme imkânımız oluştu. Özellikle, Türkiye'nin turizm başkenti olan, hatta dünyanın sayılı turizm merkezi olan Antalya'nın Eskişehir, Afyon, Burdur, Isparta'dan Antalya'ya giden bir hızlı demir yoluna, bir de tabii, Antalya, Konya, Nevşehir, Kayseri, Kapadokya'ya... Bunlar çok önemli yani biliyorsunuz turistlerin, Avrupa'nın tren kültürü çok fazla. Belki de en çok gelir sağlayacağımız, turizmin daha fazla zirve yapacağı yer demir yoludur; bunu bence hiç ertelemeyelim, uzatmayalım, Türkiye için çok kârlı bir yatırımdır. Biz

Antalya olarak galiba bu konuda biraz zayıf kaldık, öyle anlaşıyor, siyasi olarak bizim zayıf kaldığımız anlaşıyor. En hızlı yapılması gereken demir yolu, turizm açısından bu demir yoludur Sayın Genel Müdürüm, bunu da kayıtlara geçmesi açısından sizin takdirlerinize sunuyorum.

Ben zarardan korkmuyorum. Ek ödenek isteniyorsa da devlet verir, yeter ki işlerimiz yapılsın, hizmetlerimiz yürüsün. Evet, burada size eleştiriler olacaktır ama ben, Süleyman “Kahraman”ın attığı sağlam temelin devam ettiğini görüyorum ve çok mutlu oluyorum, başarılarınızın devamını diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Çelik.

Sayın Serter, buyurun.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdür, Sayın Yardımcıları; hepiniz hoş geldiniz.

Ben yine söyleyeceğim, bir İzmir Milletvekili olarak bir yılın hikâyesinden yani tren hikâyesinden bahsetmek istiyorum sizlere.

2007 yılında adı konmuş, 2013’e kadar 3,5 milyona yakın bir harcama yapılmış, Sayın Binali Yıldırım Ulaştırma Bakanıken, Süleyman Bey de Genel Müdürken; ayrıca, Binali Yıldırım’ın el sıkışmasıyla -seçimlere yakın, İzmir’de Belediye Başkan Adayı olduğu seçimlere yakın- “Üç yıl içinde bu trene bineceğiz mi?” dediği müteahhit firmayla “Evet, bineceksiniz efendim.” dediği noktada 4.3 milyar TL yine Türkiye bütçesinden para çıkmış.

Geldik, 2021 yılına kadar... Ben milletvekili olduktan sonra bu konuya çok eğildim çünkü bizim için de Antalya ne kadar önemliyse Ankara-İzmir Tren Hattı da çok önemliydi. Öncelikle, tabii, işe altyapıdan başlama ihtiyacı hissettim. Jeoloji Mühendisleri Odasıyla bir toplantı yaptım. Bu toplantıda bana verilen sonuçta şunu söylediler, mutlaka sizin de bilginiz olması gerekiyor: “Eskişehir-Afyon bölgesini aşamıyoruz çünkü şu anda 21 tane obruk var, bu obruklardan nasıl geçeceğimizi beceremedik, becerilmez.” Jeoloji Mühendisleri Odasından bana gelen rapor böyle ve bunun üstüne hâlâ çalışmaların Afyon bölgesinde devam ettiğini gözlemliyorum, bir şantiye var, gidip gelirken yolda gözlemliyorum. Bunun üstüne, bütün ihaleler, Binali Yıldırım Bey’in yaptıkları, Süleyman Bey’in yaptıkları bir kenara itildi, 2021 yılında tekrar bir ihaleye çıkıldı; yine yandaş bir firmaya bu ihale tahsis edildi ve devlet kendi imkânlarıyla bu firmaya İngiltere’den 2,1 milyar avro kredi açıklaması yaptı ve kefaleti yine Hazine. Şu anda, kasım ayında bu avro kuru hesabına göre, avro o gün 12,58’di, bugün 18 liralara vardı. Soracağım soru şu: Bu tren hattına kaç kilometre ray döşendi şu ana kadar? Bu kadar para harcandı, bir 10 milyar para harcandı, onun arkasından bu kadar ciddi bir borçlanmamız var, firma lehine bir borçlanma; herhâlde yap-işlet-devret mi olacak, onu da bilemiyoruz, onu da açıklamanızı rica ediyorum. Bu harcamaların sonucunda nereye vardık? Bu obrukları nasıl geçeceğiz? Tren hattı başka bir yönden mi gidecek, Antalya’ya gidip İzmir’e mi dönecek acaba, öyle bir hat mı düşünüyorsunuz yoksa hakikaten bu işlem yapılamayacak mı?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Erzincan’a gidip oradan gelecek!

BEDRİ SERTER (İzmir) – Bir de son süreçte... Şimdi Plan ve Bütçe Komisyonundan geliyor, orada da 3,410 milyar TL de bir bütçe artışı istiyorsunuz Demiryollarıyla ilgili. Bu bütçe artışı niye istiyorsunuz, onu da anlamak istiyorum.

Yani bu işin altından ben kalkamadım, bugün de gelmemin sebebi bu, KİT Komisyonu üyesi değilim, sadece şu İzmir-Ankara “hızlı” dediğiniz ama yılın hikâyesine dönen tren hattının nereye varacağını öğrenmek istiyorum.

En son 2021 Plan ve Bütçe Komisyonunda Sayın Bakana, Ulaştırma Bakanına sorduğumda benimle dalga geçer gibi “Yüz on ay sonra binersiniz Sayın Vekilim.” dedi. Bu yüz on ay on yıla filan tekabül ediyor, demek ki biz daha çok bekleyeceğiz diye düşünüyorum.

Başkanım, teşekkür ediyorum. Benim sorularım bu kadar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Serter.

Evet, Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekili arkadaşlarım...

BAHA ÜNLÜ (Osmaniye) – Benim de kısa bir sorum...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Ünlü.

BAHA ÜNLÜ (Osmaniye) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdür ve saygıdeğer Devlet Demiryollarının yöneticileri; Komisyonumuza hoş geldiniz. Çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

Sayın Başkanım, ben geneli üzerinde konuşacaktım ama baktım herkes geneli gibi konuşuyor. Kısa bir şey olduğu için söyleyeceğim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Takdir sizin.

BAHA ÜNLÜ (Osmaniye) – Şimdi, bu, engelli vatandaşlar için konuşmak istiyorum ben. Geçtiğimiz yıllarda ülkemizde ve seçim bölgem Osmaniye’de birçok engelli vatandaşımız demir yollarından karşıdan karşıya geçerken trenlerin geldiğini görmemesi veya duymaması sonucu kazalar yaşıyor. Yaşanan bunca ölümlü ve yaralanmalı kazalar sonrası bile hâlâ ülkemizde engelli vatandaşlarımız için önemli adımların atılmadığını hepimiz görmekteyiz.

Bu bağlamda sormak istediklerim: Devlet Demiryolları engelli vatandaşlarımızın hayatlarını kolaylaştıracak ne gibi çalışmalar yapmaktadır ya da yapmıştır? Engelli vatandaşlarımızı raylar üzerinden karşıdan karşıya geçişlerinde uyaracak sesli ya da ışıklı bir uyarı sistemi var mıdır, yoksa da yapılacak mıdır? Son beş yılda demir yollarından karşıdan karşıya geçmek isterken kaza geçiren engelli vatandaşlarımızın sayısı ne kadardır ve bu kazalarda kaç kişi vefat etmiş, kaç kişi yaralanmıştır?

Son olarak, uyarı sistemlerinin uygulanması aşamasında ilgili derneklerle birlikte çalışarak daha etkili sonuçlar alınabileceği düşüncesindeyim. Engelli vatandaşlarımızın hayatlarını kolaylaştırmak ve onlara engelsiz bir hayat sunmak hepimizin görevidir diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum, bu konuda yardım bekliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Ünlü.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi milletvekili arkadaşlarımızın, Komisyon üyelerimizin sormuş olduğu soruları, değerlendirmeleri geneli üzerinde görüşmeler tamamlandıktan sonra size söz verdiğimde siz yanıtlarsınız.

Şimdi Sayıştay öneriyle ilgili görüşünü alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzlemeye devam ediyoruz Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi 2019 yılının 3 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 3:

Elektrikle işletilen trenler için kurulan ve katener hattını besleyen trafo merkezlerindeki elektrik enerjisi sistem kullanım bedellerinin trafo kurulum gücü yerine, kullanılan elektrik güç kapasitesine göre belirlenmesini teminen ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL MURTAZAOĞLU – Demir yolu hatlarının trafo merkezleri güçleri maksimum hat kapasitesi göz önünde bulundurularak, hat kapasitesi artışları dikkate alınarak ve bu doğrultuda enerji simülasyonları yaptırılmak suretiyle belirlenmektedir.

28/1/2014 tarih ve 28896 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Elektrik Piyasası Bağlantı ve Sistem Kullanım Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik’e göre, kullanılan güç üzerinden sistem kullanım anlaşmaları düzenlenmekteyken 23/3/2016 tarih ve 29662 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Elektrik Piyasası Bağlantı ve Sistem Kullanım Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik uyarınca sistem kullanım anlaşmaları kurulu güç üzerinden imzalanmak zorunda kalmıştır. Bunun düzeltilmesi için konu Enerji Piyasası Düzenleme Kurumuna iletilmiş ancak olumlu bir netice alınamamıştır. EPDK tarafından teşekkülümüze olumsuz cevap verilmesi üzerine Enerji Piyasası Bağlantı ve Sistem Kullanım Yönetmeliği’nin de taleplerimiz doğrultusunda değiştirilmesi için bakanlık nezdinde 11/12/2019 tarih ve 409703 sayılı yazımızla yönetmelikte değişiklik yapılması için gerekli girişimlerde bulunulmuştur. Devamında da 18/8/2020 tarih ve 227167 sayılı yazımızla tekrar girişimde bulunulmuştur.

Elektrik Piyasası Bağlantı ve Sistem Kullanım Yönetmeliği’nde değişiklik öngörülen taslağın ilgililerin görüşlerine açılmasından sonra, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü olarak, öngörülen taslak için “Güç değişiklik talebi olursa yılda bir kez en az iki ay öncesinden bildirmek koşuluyla değişiklik talebi yapılır.” şeklindeki görüşümüz ve önerimiz 8/2/2021 tarihinde Enerji Piyasası Düzenleme Kurumuna yazılı olarak iletilmiştir ancak sonuç alınamamış olup öneri doğrultusunda konu titizlikle takip edilmektedir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim.

Öneri üzerinde söz almak isteyen?

Buyurun Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Evet, ben biraz önce bahsettiğim bu T26 Tüneli’yle ilgili olan konuda sorularıma devam edeceğim ama yine bir özet geçmek gerekirse; Devlet Demiryollarının Ankara-İstanbul Demir Yolu 2. Kesim Projesi’nin 2006 yılında 2 Çinli şirket, Cengiz İnşaat ve IC İçtaşla 610 milyon dolar bedelle imzalandığını, yedi yüz otuz günlük işin yapım süresinin bin dokuz yüz yirmi iki gün uzatıldığını, aynı zamanda Bakanlar Kurulundan çıkarılan ek ödenek tutarı olan 244 milyon dolarla birlikte projenin revize bedelinin 854 milyon dolara ulaştığını, şirkete 847 milyon dolar ödeme yapıldığını ancak işin bitirilmesi şartıyla yüzde 40’ı oranında Bakanlar Kurulundan verilen ek ödeneğin gereğinin yerine getirilmeyerek iş eksiltme yapıldığı ve proje kapsamındaki işlerden 200 milyon dolar tutarındaki kısmının çıkarıldığını Teftiş Kurulu Başkanlığı raporuyla biraz önce ifade ettim. Teftiş Kurulu bu süre uzatımına esas olan konuların bir kısmının yüklenici kusurundan kaynaklandığını belirtiyor. Örnek olarak da tünel imalatlarının yavaş ilerlemesi ve TBM makinesinin T26 Tüneli içinde kalması nedeniyle işin ilerlememesini de gerekçelerden biri olarak gösteriyor ve bu doğrultuda da büyük bir kamu zararı ortaya çıktığını ifade ediyor.

Yine, Teftiş Kurulu Başkanlığı raporuna göre, DT-35 Tüneli’nin sözleşme keşif tutarı 2 milyon 195 bin 553 dolar, şirkete ödenen toplam tutar 57 milyon 795 bin 414 dolar; aradaki fark 26 kat. DT-36 Tüneli sözleşme keşif tutarı 10 milyon 227 bin 654 dolar, şirkete ödenen tutar 88 milyon 944 bin 826

dolar; fark 78 milyon 717 bin 171 dolar. T26 Tüneli'nin 1.020 metrelik kısmında sözleşme keşif tutarı 9 milyon 990 bin 757 dolar, şirkete ödenen tutar 30 milyon 605 bin 953 dolar; aradaki fark 20 milyon 615 bin 196 dolar ve Teftiş Kurulu raporu diyor ki: "Yedi yüz otuz gün olan işin yapım süresinin bin dokuz yüz yirmi iki gün süre uzatımı verilmesinin dikkat çekici olduğunu, müfettişlikçe bahse konu tablo üzerinde yapılan incelemede proje kapsamında yapımından vazgeçilen, yapımına ihtiyaç duyulmayan veya proje kapsamından çıkarılarak daha sonra yaptırılması düşünülen imalat toplamının 200 milyon 142 bin 539 dolar olduğu ve bu durumla ilgili oluşan farkların ilgili birimlerce açıklanmadığı." ifade ediliyor ve tünellerdeki maliyet artışlarıyla ilgili olarak da bunlara benzer olarak birçok iş kaleminde artışların olduğu ancak bu artışların gerekçelerinin ilgili birimlerce açıklanmadığı, dolayısıyla verilen cevapların da yeterli olmadığı Teftiş Kurulu raporuyla belirtiliyor. Ha, ne oluyor sonra? Sonra tabii bunu hazırlayan Teftiş Kurulundaki görevliler teker teker tenzilirütbe ve Teftiş Kurulundan hepsi uzaklaştırılıyor.

Şimdi, ben, burada tünel içinde sıkışıp kalan T26 Tüneli'ndeki TBM makinesiyle ilgili çarpık durumu sizinle paylaşmak istiyorum: Öncelikle bu cihazın tercihini yapan "Bu cihazla birlikte tüneli açacağım." diyen ihaleyi alan şirket, yanlış makineyi getiren ihaleyi alan şirket ve TBM cihazını bir şekilde ucunu işlemez hâle getirip yere gömüyor ve daha sonra da tünel inşaatı yarım kalıyor, baypas hattı kurularak ilave bir masraf, sürüş güvenliği ve konfor açısından sıkıntılı, hızını oldukça düşüren bir durum oluşuyor.

Şimdi, bu doğrultuda ben, tekrar hızlı bir şekilde size soruyorum: Sözleşme sonuna kadar yapılan ancak kullanılmayacak durumda olan 1.020 metre tünel imalatları için 30 milyon 605 bin 953 dolar ödenmiş midir? TBM makinesinin uyumlu hâle getirilmesi için tünel girişinde 296,90 metrelik kesimde geçici olarak yapılan genişleme ve enjeksiyon imalatlarına idare tarafından ne kadar bedel ödenmiştir? Yapımcı firmanın T26 Tüneli'nde kullandığı TBM makinesinin zemin koşullarıyla örtüşmemesi ve yanlış makine verildiği gerekçesiyle makine üreticisi olan Herrenknecht firmasının açmış olduğu davayı kazanarak ICC Case No: 20148/EMT Zürih tahkim kararıyla yanlış makine seçimi nedeniyle tünelde oluşan hasarlara karşılık olarak toplamda üretici firmadan 23 milyon avro parayı geri aldığı ve hatalı, kusurlu yaptığı 1.020 metreye karşılık olarak idareden de 30 milyon dolar para aldığı doğru mudur? Bu bilgiler ışığında, bugüne kadar açılmayan T26 Tüneli'ndeki tüm sorunların tamamen makine ve yüklenici hatasından kaynaklandığı, yüklenicinin TBM makinesi üreticisi firmaya kendi açtığı ve kazandığı davayla netleştiği hâlde yüklenici firmaya herhangi bir yaptırım uygulanmış mıdır? 14/2/2017 tarihinde pazarlık usulü 21/B yöntemiyle yani sadece belli 3 veya 5 şirketin davet edildiği, diğer şirketlerin açık ihale usulünde olduğu gibi ihaleye katılamadığı, bu adrese teslim yöntemle 792 milyon 869 bin 80 lira bedel üzerinden ilk ihaleden kalan yaklaşık 5 bin metre tünelin açılması işi ikmal sözleşmesiyle tekrar, 2'nci kez aynı yükleniciye, Cengiz ve İçtaş'a neden verilmiştir?

İlk sözleşmeyle, yapmış olduğu hatalı imalatlar ve kullandığı yanlış TBM makinesi nedeniyle ve tünel delme işlemleri sırasında aşırı kazı yapılması nedeniyle zeminde oluşan deformasyon ve bozulmaların sebep olduğu 3 adet göçük bölgeleri ile TBM makinesinin kalmış olduğu yaklaşık 298 metrelik kesimde tünel üstünün güçlendirilmesi zorunluluğu doğmuş mudur? Yüklenicinin nam ve hesabına yaptırılması gereken söz konusu güçlendirme imalatları için 7 adet yeni fiyat yapılmış mıdır? Yüklenici hatası nedeniyle oluşan 3 adet göçük bölgeleri ile TBM makinesinin kalmış olduğu yaklaşık 298 metrelik kesimde tünel üstünün güçlendirilmesi imalatlarına ikmal sözleşmesi kapsamında, fiyat farkı dâhil bugüne kadar yaklaşık 90 milyon TL ödenmiş midir?

T26 tünelinin, ilk projeye göre 12,5 metre olan tünel iç çapı 11,5 metreye düşürülmüş müdür? Tünel iç çapı 11,5 metreye düşürülen T26 tünelinin tünel içi serbest alan değeri, tünel içinde izin verilen maksimum hız ile izin verilen maksimum basınç değişimi açısından incelenmiş midir, uygun bulunmakta mıdır?

T26 tünelinin 11,5 metreye düşürülen iç çapı -büyük kesit 12 metre kare alanlı- tren çalıştırılmaya uygun mudur? T26 tünelinin 2006 yılından bugüne kadar açılmaması sebebiyle Devlet Demiryollarının prestij kaybı, seyrüsefer konforu ve süresi nedeniyle oluşan zarar, işletmesel her türlü zararıyla kamu zararı hesaplanmış mıdır? Bu kamu zararı ne kadardır?

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

Söz sırası Sayın Karaman'da.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ben, müsaade ederseniz, bu 3'üncü öneriyle ilgili konuşmak istiyorum çünkü onu konuşuyoruz. Bu genelinde dediklerine de cevap vereceğim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Nasıl isterseniz.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Şimdi, hakikaten, Demiryolları için, bu trafoaların maksimum gücüyle çalışması şeklinde para alınması büyük sıkıntı çünkü inşallah, Ankara-İstanbul ya da işte, Sivas tamamlanınca çok yüksek kapasitede tren çalışacak. Dolayısıyla da devamlı üst seviyede para ödenmemesi için KİT Komisyonu olarak EPDK'ye bir tavsiye kararı alabilir miyiz? Yani burada büyük enerji sarfıyatı var, onu önlememiz lazım Demiryolları olarak. Güzel bir öneri ve de çalışmalar devam ediyor.

Müsaade ederseniz, gelelim Deniz Bey'in yani resmî olmayan bir rapordan okuduklarına; onaylanmış bir rapor değil. Konu şu: Demiryolları hızlı tren yapıyor; Ankara-İstanbul. Gerçi şöyle bir sıkıntı da var bizde: Yapmayana bir şey diyen yok ama yapana "Niye yapmadın?" diye herkes zorluyor. Bu beni mutlu ediyor yani Antalya Vekilimiz de -sağ olsun- "Hemen hızlı tren getirin." diyor, İzmir de "Biz de istiyoruz."

AYHAN EREL (Aksaray) – Aksaray'a da istiyoruz ağabey.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Aksaray, tabii, Aksaray da istiyor, her yere isteniyor, Diyarbakır da istiyor... Yani yüz yıl geçti, kimse bir şey yapmadı, yirmi yılda AK PARTİ nüfusun yüzde 50'sini taşıyan hızlı tren yaptı. İnşallah, hepsini yapacağız. Biz de sizden yanayız; bir an önce İzmir de bitsin, Antalya da bitsin, ben çok istiyorum ve de sizlerin hepsi istedikçe de çok seviniyorum.

Şimdi, Ankara-İstanbul hattı yapılırken... Hakikaten, Demiryolları 100 tane tünel yaptı şu ana kadar; bir Bolu Tüneli'ni herkes anlata anlata bitiremiyordu, AK PARTİ geldi, bitirdi. 100 tane tünelden 1 tünel hakikaten sıkıntılı çıktı. Dağ -nasıl anlatayım- kum gibi bir dağ yani çok yumuşak.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Höllük toprağı, höllük.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Höllük toprağı, bilenler bilir.

Konu şöyle: Bu TBM makinesi seçtikten sonra, dağa girince, TBM makinesi döndükçe o kum gibi toprak devamlı üstten geliyor yani bütün dağı alması lazım, orada kaldı. Onun üzerine biz de bir karar aldık; yanından bir başka yol, 50 kilometrelik bir yol yapıldı ve Ankara-İstanbul açıldı. Dolayısıyla da burada bir kamu zararı yok, bir problem yok ancak daha sonra tüneli ihale ettiler. O ihale yöntemi de ihale yöntemi yani "Birine verildi, verilmedi." meselesi değil, bu Meclisin yaptığı kanuna göre yapıldı ve ihale edildi. Dolayısıyla, bunların yani yapılan işlerin eleştirisi kolay, eleştirin tabii; daha da dikkatli

olsun Demiryolları, daha dikkatli yapsınlar, daha ucuza yapsınlar. Ama beni mutlu eden, hakikaten her ilimizin bir an önce hızlı tren gelmesini istemesi önemlidir. Ben de isteyeyim bari oldu olacak; Bu Sivas-Erzincan Demir Yolu Hattı'nın da bir an önce ihale edilmesi lazım. Biz de seçimlerde söz verdik, dedik ki: Ankara...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Kimden isteyelim?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Demiryolculardan. Şimdi, ben, şey değilim...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Süleyman ağabey, Demiryollarının görevi ne, nereden isteyelim yani İçişleri Bakanlığından demir yolu mu isteyelim?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yok, Demiryollarından istiyorum, ben Demiryollarından istiyorum.

Ya, Sivas-Erzincan Hızlı Tren Hattı'nın bir an önce ihalesinin yapılmasını istiyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, ben madde üzerinde konuşacağım.

Burada, Sayıştay, elektrikle işletilen trenler için kurulan katener hattını besleyen trafo merkezlerindeki elektrik enerji sistem kullanım bedellerini, bu ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunmasını istiyor. Aslında bu, Devlet Demiryollarının gerçekten lehinde ve yapılması gereken bir madde. Sayıştayın bu uyarısını çok uzunca süredir Devlet Demiryollarının gündeme taşımamasına rağmen sonuç alamaması, bürokrasinin içerisinde bir boğulma hadisesidir bana göre çünkü verilen yanıtta Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü çok açık ve net söylüyor: “Biz, EPDK tarafından teşekkülümüze olumsuz cevap verilmesi üzerine, Elektrik Piyasası Bağlantı ve Sistem Kullanım Yönetmeliği’nde taleplerimiz doğrultusunda Bakanlık nezdinde 11 Aralık 2019 tarihinde başvurduk, girişimde bulunduk.” diyor. Aradan üç yıl geçmiş. Devamında, 18 Ağustos 2020 tarihinde bir kez daha girişimde bulunmuşlar, aradan iki sene geçmiş, gene bir yanıt yok. En son verdiği yanıtta şunu söylüyor: “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü olarak öngörülen taslak için ‘Güç değişikliği talebi olursa yılda bir kez en az iki ay öncesinde bildirmek koşuluyla değişiklik talebi yapılır.’ şeklindeki görüşümüz 8 Şubat 2021 tarihinde Enerji Piyasası Düzenleme Kurumuna yazılı olarak iletilmiş ancak sonuç alınamamış olup öneri doğrultusunda konu titizlikle takip edilmektedir.” “Titizlik” 2019’dan beri sürüyor yani en son “titizlik” hadisesinden sonra geçen süre bir yıl dört ay on beş gün. Hani her şey hızlı olacaktı? Ya, bu Devlet Demiryollarının, Sayıştayın bu önerisini yerine getirebilmesi hadisesi, hızlı tren vakası gibi bir hadise; İzmir-Ankara tren yolu, Sivas hattı gibi bir hadise. Üç yılda, siz kâğıt üstündeki bir işlemleri yapıp Devlet Demiryollarına bu hakkı sağlayamayan bir yapı içerisindeyiz. Bence, Devlet Demiryolları bu konuda gidip gerekli mercilerle oturup görüşme yapması lazım, sözlü görüşme yapması lazım, durumu anlatması lazım, Sayıştayın bu önerisinin kendilerine yarar sağladığının farkına vardırılması lazım ya da biz KİT Komisyonu olarak burada bir karar alalım, bir üst yazıyla, bunun Devlet Demiryollarının çok uzunca bir süredir, üç yılı geçkin bir süredir uğraş alanı içerisinde olduğunu ama bürokratik bir mekanizma içerisinde boğulma yaşadığını ve çözemediğini anlatalım ve bu konuda Devlet Demiryollarına bir katkı sağlamış olalım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Sayın Erel, buyurun.

Ayhan Bey, hoş geldiniz aynı zamanda.

AYHAN EREL (Aksaray) – Başkanım, çok teşekkür ediyorum, çok sağ olun.

Burada bulunan çok değerli bürokratları, Komisyon üyelerini ayrı ayrı sevgiyle, saygıyla selamlıyorum.

Ben Ayhan Erel Aksaray, Milletvekili.

Sayın Genel Müdürüm, bizim bir Aksaray-Ulukışla-Çakmak İstasyonu arasında yılan hikâyesine dönen bir demir yolu projemiz var. Projede her türlü şey bitti, takip ettiğim kadarıyla geçen yıl ihaleye çıktı ama dış kaynaklı bir kredi bulunmadığı için maalesef temeli atılmadı.

Aksaray, Türkiye’nin sanayi açısından, tarım ve hayvancılık açısından her geçen gün büyüyen, gelişen, yıldızı parlayan bir ilimiz. Bu organize sanayide bugün Türkiye’nin markası diyebileceğimiz çok büyük fabrikaları var -isimlerini vermemde bir sakınca var mı bilmiyorum- bu fabrikaların üzerine fabrikalar eklenmesi için bizim demir yolunun bir an önce açılması gerekiyor. Burada Aksaray’ı bilmeyen Komisyon üyeleri “Aksaray’la demiryolunun ne alakası var?” diyebilirler. 86 kilometre civarında bir demir yolu. Türkiye Cumhuriyeti devleti çok güçlü, dağları delerek Erzurum’u Rize’yi birbirine kavuşturuyor, denizleri doldurarak havaalanı yapıyor ama maalesef sıra Aksaray’a gelince bir 50 kilometrelik Ortaköy-Aksaray kara yolunu, bir 96 kilometrelik demir yolunu maalesef yapamadık. Sayın Cumhurbaşkanımızın 4 kez Aksaray Hükûmet Meydanı’nda Aksaraylılara sözü var. Tabii ki, şartlar belki oluşmamış olabilir ama biz Aksaraylılar olarak artık... Devletimizin bu demir yolu Aksaraylılara bir lütfu değil, devlet görevlilerimizin verdiği sözden dolayı bir namus borcudur diyoruz. Devletimizin bir an önce Aksaraylılara bu namus borcunu ödemesini talep ediyoruz. Genel Müdürümü de bu konuda mümkün olduğunca imkânlar dâhilinde -tabii devletin bütçesi nedir, ne değildir bilemiyorum- Aksaray’a özel bir ilgi, alaka göstermesini istiyorum. Zira, demir yoluyla beraber Aksaray, İskenderun ve Mersin Limanı’na kavuşacak, bugün organize sanayide 12 bin kişi varken 36 bin kişiye iş ve aş sağlayacak diyorum.

Çok teşekkür ediyorum

Başkanım, söz verdiğiniz için ayrıca teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Erel.

Evet, Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzlemeye devam ediyoruz Sayın Başkanım.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Allah Allah, muhalefet istedi...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın üyelerimiz, sayın üyelerimiz...

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

Ayrıca, bu öneriyle ilgili Enerji Piyasası Üst Kuruluna da Başkanlık olarak da biz yazı yazalım.

Böylece, 2019 yılı önerilerinin görüşmeleri tamamlanmıştır,

Şimdi, 2020 yılı önerilerinin görüşmelerine başlıyoruz.

2020 yılının 1 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

2020 yılı Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – 2020 yılı Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesinde azami hassasiyet gösterilecektir.

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

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

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Var.

Sayın Yavuzyılmaz, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Devlet Demiryollarıyla ilgili çok fazla sorunlu kısım var. Bu sorunlu kısımlardan bir tanesi, Devlet Demiryollarının kendi uhdesinde olan, daha önce ihalesini yaptığı birçok demir yolu projesini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne devretmiş olması.

Şimdi, sunumda Sayın Genel Müdür bu projelerden bahsettiği için dolayısıyla, ben de hâliyle bu projelerden bahsedeceğim yani bu projelerle ilgili aksayan kısımları ifade edeceğim. Ama neyle? Somut, konuyla ilgili yaptığım çalışmalar ve yaptığım başvurularla ilgili olarak.

Şimdi, Halkalı-Çerkezköy Demir Yolu Projesi kapsamında Halkalı- Ispartakule-Kanal İstanbul geçişi dâhil kesimine demir yolu hattı için bir ihale yapılıyor. Ne zaman yapılıyor ihale? 28 Haziran 2021 tarihinde. Yine, 21/B pazarlık usulüyle. Yani açık ihale usulü değil, isteyen şirketler, yarışmak isteyen şirketler giremiyor. 3 veya 5 şirket davet ediliyor, sadece onlar girebiliyor yani biz buna “adrese teslim ihale” diyoruz. İhaleyi 3 milyar 111 milyon 362 bin 15 lirayla Gülermak Yapı ve Yapı, Taşyapı firmaları kazanıyor. Daha sonra konu ihale usulüne itiraz ediliyor “Neden biz de giremiyoruz bu ihaleye?” diye ihaleyi şikâyet eden bir şirket var ve Danıştay bir karar veriyor, diyor ki: “Bu ihale pazarlık usulüyle yapıldığı için pazarlık usulüne gerekçe gösterilen unsur uygun değildir.” denilerek ihale iptal ediliyor ve ne oluyor? Bakın, ısrar tıpkı –benim- şu Komisyonun başında bir 2021 yılı kurum zararını sorup da yanıtını almak çok kolayken o yanıt verilmeyerek burada bir kriz ortamı yaratılması gibi. Tekrar ne yapıyor Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı? Tekrar 21/B pazarlık usulüyle ihaleye çıkıyor. Sanki pazarlık usulüyle ihaleye çıkıldığı için iptal edilmemiş gibi bu ihale, tekrar pazarlık usulüyle çıkıyor, yine aynı şirket ihaleyi kazanıyor ancak bir farkla; bu kez 5 milyar 994 milyon 32 bin 947 lirayla ihaleyi alıyor. İkinci ihalenin yapıldığı tarih 31 Mayıs 2022; böyle bir durum.

Şimdi, devam edelim. Sabiha Gökçen Havalimanı raylı sistem bağlantısı inşaat ve elektromanyetik sistemleri temin, montaj ve işletmeye alma işi kapsamında yapılmasına karar verilen ilave işlerin sözleşme uyarınca iş artışı yapılmaksızın yani iş artışı yapmak yerine sözleşme fiyatlarıyla yapılmıyor, sözleşme kapsamı dışına çıkarılıyor, pazarlık usulüyle ihale ediliyor ve aynı şirkete veriliyor ama yeni birim fiyatta daha yüksek fiyatla ve 498 milyon 713 bin 515 lira kamu zararına sebebiyet verilmesi nedeniyle suç duyurusunda bulundum.

Yine, Devlet Demiryollarının da ilgilendiren aslında bir konu daha: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kapsamında İstanbul Yeni Havalimanı inşaat işleri kapsamında olduğu hâlde sözleşmeye göre, Kalyon, Cengiz, Kolin, Limak ve Mapanın yap-işlet-devret modeli gereği ilave bir ödeme almadan yapması gereken havalimanının içindeki metro kısmının kazı işlerini kasten yapmayarak, iş programına almayarak bu kazı işlerini bu kez de yine, Kalyon, Cengiz, Kolinin yüklenicisi olduğu 9 metro istasyonunun İstanbul Yeni Havalimanı dışında kalan 6 istasyonunun yüklenicisi olduğu Gayrettepe metro yapım işi kapsamına alınmasıyla bu şirketlere 7,95 milyon avro ödenmesi suretiyle haksız kazanç sağlandığı konusunda yine suç duyurusunda bulundum.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Sayın Vekilim, bunlar AYGM’yle ilgili.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, siz AYGM’yi dâhil ederek sunum yaptığınız için...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürüm, söz verdiğimizde yanıtırsınız.

Buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ve bu 7,95 milyon avro da aslında yeni havalimanı sözleşmesi kapsamındaki birim fiyatlarla bakıldığında 20 kat daha pahalı.

Yine, bir suç duyurusu daha: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında görevli şüpheli kişi ve kişilerin Kamu İhale Kanunu’nun ilgili hükümlerine aykırı davranarak Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı yapımı işinin usulsüz ve şeffaflık ile rekabet ortamından uzak bir biçimde, yine pazarlık usulü ve 2 milyar 162 milyon 600 bin avro bedelle ihale edilmesi suretiyle işlemiş oldukları görevi kötüye kullanma ve ihaleye fesat karıştırma suçlarından cezalandırılmasıyla ilgili suç duyurusunda bulunduk.

Yine, Kamu İhale Kanunu’nun ilgili hükümlerine aykırı davranarak Yerköy-Kayseri Yüksek Standartlı Demir Yolu Projesi yapım işinin usulsüz ve şeffaflıktan uzak bir biçimde, pazarlık usulüyle, 16 milyar 949 milyon 967 bin 710 TL bedelle ihale edilmesi suretiyle işlemiş oldukları görevi kötüye kullanma ve edimin ifasına fesat karıştırma suçlarından cezalandırılması talebiyle suç duyurusunda bulunduk.

Yine, Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli yüksek standartlı demir yolu hattı inşaatı ile elektromekanik sistemlerinin temini işinde Kalyon inşaatın teminat mektubu karşılığı yüzde 10 avans ödenmesi yerine ucu açık oranda güvencesiz ve usulsüz olarak 500 milyon 174 bin 282 lira ihzarat ödemesi yapılması, 21/(b) usulüyle yapılan ihalede anahtar teslimi yöntemiyle teklif alınıp ihale sonrası birim fiyat yöntemine dönülmesiyle ilgili kuvvetli suç şüphesi bulunması nedeniyle suç duyurusunda bulunduk.

Yine, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2020 yılı Sayıştay Denetim Raporu uyarınca 9 farklı işin toplam 19 milyar 735 milyon 890 bin 551 lira bedelle usulsüz olarak, mevzuata aykırı olarak, 21/b pazarlık usulüyle, ihaleye sadece belirli şirketlerin davet edilmesi suretiyle oluşan devasa kamu zararıyla ilgili olarak suç duyurusunda bulunduk.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Vekilim, Sayın Yavuzyılmaz, bu konular buranın mı yoksa Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün mü?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bu konuların bir bölümünün, bir kısmının ihalesini Devlet Demiryolları yaptı, 2020 yılında Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne bazı ihalelerin iptali suretiyle, bazılarının devri suretiyle...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buranın konusu olmadığını ben düşünüyorum. Buranın konusu değil bu; bu, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün konusu Sayın Vekilim.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bakanlığın.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakanlığın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şöyle, şimdi Sayın Genel Müdür Devlet Demiryollarının faaliyetlerini sunum çerçevesinde anlatırken...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, daha sonra Sayın Genel Müdürümüze söz verdiğimizde açıklar.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüyle onun yaptığı projeleri de yine sunumunda aktardığı için demir yolu faaliyetleri bütünlüğü kapsamında, ben de o aktardığı projelerle ilgili devasa bir kamu zararı boyutunun bulunduğunu, bu doğrultuda yaptığımız suç duyurularını da açıklama gereği hissettim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Anlıyorum da ama buranın konusu olmadığını ben ifade etmek istiyorum. Sayın Genel Müdürümüze de söz verdiğimizde siz de Sayın Genel Müdürüm açıklama yaparsınız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani bu bahsettiğim projeler Devlet Demiryollarının sunumunda yer aldığı için, dolayısıyla ben de o nedenle bahsediyorum. Yer almamış olsa...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama buranın konusu değil.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Burada cevap verecek kimse yok.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – O nedenle.

Peki bitti mi? Teşekkür ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, ben diğer bulgulardan 9.2.5 Yani Kayaş-Elmadağ kesimi altyapı ikmal inşaatı yapım işinde süre uzatımının hatalı hesaplanması diye Sayıştayımızın bir bulgusu var. Sayıştaya bu konuda teşekkür ediyorum, bu yapım işinde süre uzatımının hatalı hesaplanması noktasındaki duyarlı davranışını diğer hatlarda da göstermesini istiyorum. Örneğin; İzmir-Ankara hattı, Sivas hattı, diğer hatlarda neden bu iş bu kadar uzadı onu merak ediyorum çünkü bulguda süre uzatımları dolayısıyla yapımda gecikmeden bahsediliyor ya; Sayıştay, projelerin sözleşmelerinde 2 katı, bazen 4 katı sürede tamamlandığını vurguluyor. Bu sürelerin uzaması sadece zaman kaybı olarak değerlendirilmemeli sevgili arkadaşlar. Bu sürelerin uzaması para kaybı da aynı zamanda yani devletin varlığının israfı anlamına da geliyor. Bir an önce hatta girse yani yüksek hızlı tren hatta girse kazanmasıyla o harcanan parayı ödemeye de ve Devlet Demiryollarına gelir getirmeye de başlayacak. Şimdi İzmir-Ankara tren hattı ölü bir vaziyette yatıyor ve ne zaman dirilip ayağa kalkacağı daha belli değil ama sürekli para yiyor ve o hatların hiçbirini açılmadığı için peyderpey açılrsa, hani Afyon'a kadar gelse, İzmir-Afyon'a kadar hat açılmış olsa en azından o hat çalışır, biraz gelir getirmeye başlar, ondan sonra bu olay yavaş yavaş kendini revize ederek devam eder. Yüksek hızlı tren projeleri adıyla ters orantılı gidiyor; adı "yüksek hızlı" kendisi kara tren misali. Hani bir türkü var "Kara tren gecikir, belki hiç gelmez." gibi yani hakikaten o türküyü hatırlatan bir hız var yani bir mesafe alınamıyor. Şimdi, İzmir Milletvekilimiz Bedri Serter bahsetti, ben 2015 yılında milletvekili seçildiğimde bize verilen süreyle benim Ankara'dan İzmir'e hızlı trenle gitme hayalim vardı, İzmir'den Ankara'ya hızlı trenle gelme hayalim vardı; o hayalimi de tükettiniz, bitirdiniz yani ben değil herhâlde -yani siz kalmayacaksınız da kalırsa benim torun binecek sizin bu hızınızla. Yani biz geldiğimiz zaman bu işi hızla yaparız.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Yüzyıllık cumhuriyet tarihinde...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Gündoğdu, dinleyelim.

Buyurun devam edin Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Arkadaş konuşabilir, önemli değil, ben hiçbirine cevap vermeyeceğim.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Yüzyıllık cumhuriyet tarihinde seksen yıl hiçbir şey yapılmamış ya. Atatürk'ten sonra kimse bir şey yapmamış. Bu iktidar yapmış, daha ne istiyorsunuz? Teşekkür etmeniz lazım.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yani tabii siz istediğinizi söyleyebilirsiniz. Bakın, Türkiye'nin bütün mal varlıklarını satıp savan, har vurup harman savuran bir iktidar olarak, Türkiye'deki her tarafı perişan eden bir iktidar olarak bunları söylemeye hiç hakkınız yok.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Hiçbir tarafı satmadık, hiçbir yeri satmadık.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Dünya geliyor dünya yani şimdi neredeyse “Uçağı ben buldum.” diyecek bir yönetici var başımızda, o icat ettim diyecek.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bütün uçakları yapıyoruz. İHA’ları, SİHA’ları yapıyoruz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Neredeyse bütün üniversitelerin açılışını kendi yapmış, Adnan Menderes Havalimanı’nın açılışını kendi yapmış. Yani siz ona yetişemezsiniz, onun hayallerine; o daha büyüğünü söylüyor, siz daha azını söylüyorsunuz.

Şimdi ben devam edeyim. Projeye 2007 yılında başlandı İzmir-Ankara yoluna. 2020 yılında planlandı, tamamlanacaktı; 2020’de bitiyordu yani biz 2020’de bu Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-Manisa-İzmir hattına binecektik. Biz söylemedik ki, biz demedik ki “2020’de bu iş bitsin.” diye.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Size kalsa hiç demezdiniz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Çıktılar, kendileri konuşular, kendileri dediler. Çıktılar, nutuklar attılar, gittiler “Meydanlarda hızlı treni getirdik, 2020’de bineceksiniz, işte, başladı.” Yarısı bile bitmedi ya, yarısı bitmedi. Yarısı bitse diyeceğim ki hakikaten 2020’de yarısı bitti, 2030’da tamamı biter. Hani bir hayal kurarsın, o da yok yani ne olduğu belli değil. İşte burada Sayıştaya düşen görev, bence bu gecikmenin neden kaynaklandığını, nasıl kaynaklandığını bütün her şeyiyle araştırıp bize sunması lazım çünkü bu arkadaşlar bilgi vermiyorlar, vermeyecekler.

Yine, Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi... Ankara-Sivas hattı da önemli bir proje, Anadolu’da Ankara ile Sivas arasını kırtaracak bir proje. 2007 yılında başlandı, 2021 yılı sonuna kadar 11 milyar liradan fazla para harcandı, açılışı 8 defa ertelendi. Proje devam ederken sorun üstüne sorun çıkıyor. Projeler değışti, yapılan öngörüsüz yatırımlar, öngörüsüz başlangıçlar yarım bırakıldı, başka yollardan devam edildi. 2020 yılında tamamlanması planlandı, üzerinden on beş sene geçti; açılmadı, açılmadı. Planlamada ve uygulamada hatalar yaptınız yani teknik hatalar yaptınız, görünen o çünkü hiçbir şekilde başka türlü izah edilemez bir nokta bu. Adana-Osmaniye-Gaziantep yüksek standartlı demir yolu hattı projesinin yapımına 2010 yılında başlandı. 2021 yılında vatandaşa dediniz ki: “Bineceksiniz trene.” Buradan Adana’dan, Osmaniye, Antep’e... Üzerinden on iki sene geçti bitmedi. Yani sunuş konuşmanızda bu hatların ne zaman biteceğine dair bir tarih de vermiyorsunuz. Eskiden bir tarih veriyorlardı, hani bir tarihe göre biz bekliyorduk. Yani hakikaten insan bir bakar defterine, kitabına bu ne zaman biter. Yani bizim ne zaman biteceğine ilişkin sizden bir beklentimiz kalmadı, ilk seçimde siz biteceksiniz de ondan sonra biz gereğini yaparız, onları, o tren hatlarını, her şeyi yaparız. Ama ben sorularımı sorayım ve siz bunlara yanıt vererseniz en azından bu sorularla birtakım gerçekler ortaya çıkar.

Yüksek hızlı tren projelerinin hangilerinde kaç kez, hangi nedenle süre uzatımı verdiniz? Bu süre uzatımlarının kuruma maliyeti ne oldu? Yüksek hızlı tren projelerinde ödenek yetersizliğinden dolayı kaç kez, ne kadar süre uzatımı verdiniz? Az önce saydığım yüksek hızlı tren projelerinin fiziki tamamlanma oranları yüzde kaça ulaştı? Bu 3 proje ne zaman tamamlanıp halkımıza hizmet verecek yani Sivas, Adana-Osmaniye-Antep -bizim kentimizin- İzmir-Ankara? Yüksek hızlı tren projelerinin hangilerinde YDA İnşaat görev almaktadır? YDA İnşaatın TCDD’den aldığı toplam ihale miktarı nedir? Yani şimdi ben İzmir Milletvekili olmam nedeniyle -Bedri Serter gibi- Ankara-İzmir projesini özellikle sormak istiyorum. Kara yoluyla gidip geldiğimiz bir projenin kaplumbağa hızıyla ilerlediğini biz gözlerimizle görüyoruz, hatta bazı yerlerde hiç ilerlemiyor yani tabela var ama kimse yok, kimse çalışmıyor.

Son olarak, Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi için İngiltere’den 2,1 milyar avro kredi bulduğunuz biliyoruz. İngiltere’den temin edilen bu kredi çekildi mi ve bu yol için mi harcanacak? Yok, bilginiz yok; çekilmedi yani biz öyle biliyoruz. Kredinin tamamını bu İzmir YHT Projesi’ne mi aktaracaksınız diye soruyorum ama Genel Müdür öyle bir kredi olmadığını söylüyor. O nedenle bu konuda sorularımı donduruyorum, bu firmayla İngiltere’den herhangi bir kredi bulmadığımızı anladım çünkü olumsuz bir yanıt verdiniz.

Sonuçta, biz, biraz önce söylediğimiz gibi, tren hatlarının gecikmesinin Devlet Demiryollarına kamusal maliyeti arttırdığını ve bu noktada sadece Devlet Demiryollarının değil ülkenin zarara uğradığını görüyoruz. Bu noktada uyarılarımızı yaptık.

Teşekkür ederiz. Geneli üzerinde de görüşeceğim, sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Zeybek.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Şimdi, ben de tabii Devlet Demiryollarını görüşürken... Şimdi, özellikle, 2015 yılında Samsun-Sivas arasındaki demir yolları tadilat için onarıma alınmıştı ve 2015’te “Bu, iki yıl süre içerisinde bitirilecek.” denmişti; böyle bir öngörü sunulmuştu. 2015 ile 2017 arasında bitirilemedi. Bu zamana kadar da tamamı bitirilemediği gibi, bugün, işte, daha geçen günlerde Amasya-Samsun arası tren yolu yolculuğu açıldı. Şimdi, burada, özellikle, tabii, çok da geç olsa ayrıntısını da açacağım. Aslında, 2018’deki KİT görüşmelerinde siz, 2019’un Mart ayında bu yolu açacağınızı söylemişsiniz. “Bir olay, bir musibet...” derler biliyor musunuz yani işte Ankara tren kazasının olması aslında bir ders oldu; siz de özellikle bu yolun açılmasını geciktirdiniz. Ben de takip ettim, tamamıyla, en iyi şekilde altyapısı onararak yol açıldı. O şekilde açılsaydı orada çok kazalar olacaktı tabii. İnşallah, iyi yapılmıştır diye de düşünüyorum; gözlemlediğim kadarıyla da iyi yapıldığını düşünüyorum çünkü üç yıldır alabildiğince olağanüstü bir çalışma yapıldı orada. Şu anda da Amasya-Samsun arası yolculuğa açıldı. Bu, tabii, dizel tren yolculuğu olarak açıldı. Daha sonraki yıllarda da bunun farklı bir şekilde, elektrikli ve hızlı bir şekilde açılacağını temenni ediyoruz.

Şimdi, burada, teşekkür ediyorum size ama şu bir gerçek: Yine, 2015 yılında “Ankara-Samsun hızlı tren hattı açılacak.” dendi. 2018’de bitirilecek diye tarihini de verdiler bize. Şimdi, bakıyoruz, 2018 geçti, 2019 geçti, 2022 geçti.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2022 geçmedi daha.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Biz daha fizibilitesini göremedik, projeyi göremedik; bırak yapmayı falan.

AYHAN EREL (Aksaray) – Biz yirmi yıldır bekliyoruz, sen dur bakalım ya.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Hâlbuki burada, aslolan, biz duyularla değil de verilerle doyumlu olsak daha iyi değil mi yani? Ama bizim duyularımızı, halkın duygularını bir şekilde sömürmüş oluyor; doğru değil. Bize deyin ki: “Ya, biz bunun yapımını 2025 yılında, 2030 yılında bitireceğiz.” Yani illaki sizin iktidarınız döneminde gitmek zorunda değil ki bu devlet devamlılık ister. Bitirilecektir, bunun bir öngörüsü vardır.

Tabii ki yapılan yatırımların da öncelikli olması gerekiyor; bir oradan bir oraya atlamak da doğru değil çünkü fizibilitesi doğru yapılmayan yatırımlarda, uzadıkça, maliyet yükselir. Yani bir işi ne kadar erken başlayıp ne kadar erken bitirirsek o kadar hizmet etmiş oluruz, gelirini de elde etmiş oluruz; o gelirlerle de diğer tarafları yapmış oluruz. Ama siz alabildiğince her tarafta bir “Yaptık.” diye, “Açtık.”

diye, “Başladık.” diye bir hareket koyuyorsunuz ama hiçbirinin de sonu gelmiyor. Ben sizden arz ediyorum burada: Özellikle Sivas ve Samsun hattının ne zaman bitirileceği çok önemli çünkü taşıma açısından ve yolcu taşımacılığı açısından bu hat önemli o bölgede.

(Uğultular)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Zeybek’i dinleyelim.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Bir de buradan, Ankara-Samsun Hızlı Tren Hattı Projesi ne durumdadır, hatlar belli midir, gittiği yerler belli midir? Ya, bunun bilinmesi de önemli tabii. Bunu bizimle paylaşma şansınız var mıdır? Biz nereden, nasıl diye metresi metresine sormak istemiyoruz; sadece bize deyiniz ki “İşte, Ankara-Kırıkkale-Çorum güzergâhında şöyle bir hattımız olacak...” “Ya böyle bir güzergâhtan geçecek veyaht Yozgat-Çorum-Amasya gibi geçecek.” gibi... Tabii ki özellikle halkımızın bunlarda bilgi sahibi olması gerekiyor. Tabii, bunu bize vererseniz çok memnun oluruz.

Diğer taraftan, ben, özellikle -bu soruyu sorarken sizin borçlarınızı ne olduğunu, ne olacağını, neden borçlandığınızı sorduğumuz için değil ama bilmemiz açısından çok önemli- diyorum ki: Bugün 23 Haziran 2020 tarihindeyiz, bu tarihten itibaren sizin hazineye, diğer kurumlara ve bankalara total olarak borcunuz nedir? Bunu öğrenebilir miyiz? Bu, 1 milyar olur, 1 milyon olabilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Zeybek, tarihi düzeltelim isterseniz. 2020 dediniz, 23 Haziran 2022 demek istiyorsunuz herhâlde.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Evet evet, tamam, pardon, özür dilerim. Demek ki insan beyni...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ankara-Samsun demir yolu da Çelikli’ye kadar yapıldı, öbür tarafın da projesi tamam.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Sayın Bakanım, teşekkür ediyoruz. Zaten orası Ankara-Sivas hattı.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür edelim mi Sayın Zeybek?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Yok, Sayın Başkan, bir de şimdi...

AHMET KAYA (Trabzon) – Bedri ağabey desin geri kalanını da ya.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Şimdi, şöyle, bir de arkadaşlarımız da anlattı, “Bu ihaleler adrese teslim.” dendi, efendim “İhale usulüyle değil de pazarlık usulü ihalelere...” Bunlar doğru şeyler değil. Bunu her Komisyonunda, her KİT’te anlatıyoruz, size de söylemekte fazla bir sakınca görmüyoruz. Yani bunu niye, neden yaparız? Vallahi ben şimdi şöyle düşünüyorum: Pazarlık usulüyle yapılan ihaleler, verilen işler kesinlikle başka şeylere gebedir; onun da bilinmesi gerekiyor. Ama şimdi, veriyoruz pazarlık usulüyle, niye veriyoruz yani? Girsin insanlar, müteahhitler yarışsınlar. Yani her yarış demek devletin kâr etmesi demektir, milletin kâr etmesi...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Kemal ağabey, iş bitmiyor o zaman.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Gündoğdu, dinleyelim.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tabii, böyle şeffaf yaparsak daha düzgün olur diye, daha doğru olur diye düşünüyorum değerli kurumun değerli yöneticileri.

Bu şekilde sizin çalışmalarınızda başarılar diliyoruz. Önümüzdeki dönemde de bir daha bunların, söylediklerimizin, efendim, tarihlerini aynı yerinde sayarak değil de bir ilerleme kaydederek yapıldığını görmek istiyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Zeybek, geneli üzerinde konuştunuz herhâlde, geneli üzerinde söz almayacaksınız.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Sayın Genel Başkanım yani yapma...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sonra Sayın Genel Başkanınız kızabilir ha, ona göre bak.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yalnız, benim anladığım siz ayrı bir parti kuruyorsunuz, benim anladığım o.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar, geneli üzerinde mi bulgular üzerine mi konuşacaksınız?

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Bulgu üzerine.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Tabii, arkadaşlarımız bazen diyorlar ki: “Yirmi yılda çok demir yolları yaptık.” Ben bir hatırlatma sadece... Kemal Bey Sivas, Samsun üzerinden örnek verdiği için söyleyeyim, Sivas’ın Yıldızeli ilçesine bağlı Kalın’dan başlayıp Samsun’a ulaşan hattın uzunluğu, Metin ağabey, 431 kilometre. O günün şartlarıyla yani kazmanın ucuyla başladığı tarihte -1934 mü 1935 mi emin değilim, o tarihte bitti- yedi yıl sürdü; demek ki 1927, 1928’de başladı. O günkü teknolojiyi düşünün, yani o günkü teknolojilerle 431 kilometre yolu bu kadar zamanda yapmışız. Peki, ilk ihalesi ne zaman yapıldı? Habib ağabey bilir. Modernizasyonunu yapacağız aynı hattın, yeni hat yapmıyoruz. Bakın, yedi yıl içerisinde biz yapılmış hattın modernizasyonunu bitiremedik. 2015’te hat kapandı, biz neredeyiz şimdi? 2022’deyiz. Kaç yıl geçti? Yedi yıl. Bugünkü teknoloji ile o günkü teknolojiyi bir mukayese ettiğiniz zaman yani bugünkü teknolojiyle bunun en az 4-5 katı yapmamız lazım. Bazen de arkadaşlar diyor ki: “Ya, demir yolu yaptık, yapıyoruz.” Tabii, emeği geçenlerden her zaman Allah razı olsun, takdir ediyoruz; güzel de Metin ağabey Demiryollarına demir yolunu sormayalım da millî eğitimi mi soralım?

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Demir yolunu sor ağabey.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Şimdi Millî Eğitim Bakanı da diyor ki: “Öğrenciler olmasa ne kadar kolay olur.”

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Ayhan ağabeye destek de verdim ağabey şimdi.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ayhan’a destek veriyor zaten, Kayseri...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Sana da veririm ağabey, Samsun’a.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Eyvallah.

Hatta Samsun’dan iş Ordu’ya uzanmalı.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Tabii, onun için...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ordu üzerinden Hopa’ya uzanmalı. Neden? Sadece şu an Karadeniz’e açılan demir yolu sadece Zonguldak’ta var, bir de Samsun’da var. Hâlbuki bunun daha ileri doğru genişlemesi lazım. Neden? Anadolu’dan gelecek yükün Karadeniz üzerinden...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar, geneli üzerinde mi konuşuyorsunuz?

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Yok Başkanım, bitiriyorum, sadece onu toparlamak için söyledim.

Yani muhakkak Hopa’ya kadar mevcut sisteme bağlanması lazım. Ben geneli üzerinde fikirlerimi ifade edeceğim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

Böylelikle önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi geneli üzerindeki görüşmelere geçiyoruz.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize ben söz vereceğim.

Evet, Sayın Yaşar buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ediyorum Başkan.

Kaldığım yerden devam ediyorum.

Tabii, aynı şekilde, biz bugün Doğu Ekspresi'nin Kars vilayetimize yaptığı katkıları kelimelerle ifade etmek mümkün değil yani günlük turlar açısından da baktığınız zaman, hakikaten bir nostalji seyahati de dâhil yani bir demir yolunun sadece ekonomiye, yolcu taşımacılığının yanı sıra kültürüne de ne kadar katkıları olduğunu biliyoruz.

Şimdi, Ankara-Samsun hızlı trenden bahsetmiştik. Maalesef Sayın Genel Müdürün sunumunda da yoktu ama Sayın Bakanımızın ifade ettiği gibi işte “Çeltikçi”ye kadar Ankara-Sivas hattı gidiyor; oradan da yolu ayırırız, devam ederiz, en hızlı bir şekilde bitiririz.” diyor. Dolayısıyla Ankara-Samsun hattıyla ilgili son durum nedir, plan, proje sonuçlandı mı, bütçesi ne kadar, hangi tarihte bitecek? Bunlarla ilgili bir bilgi rica ediyorum.

Devamında bu arkadaşların da sık gündeme getirdiği 21/(b) maddesi normal şartlar altında olağanüstü şartlarda yapılan ihale yöntemidir yani deprem sırasında, doğal afetlerde, salgın hastalıklarda işin aciliyetine binaen... Hani Rahmetli Demirel'in söylediği bir şey var “Aş taşarken kepçeye paha biçilmez.” dediği dönemlerde 21/(b) usulü uygulanır ama maalesef bizde bu geleneksel hâle geldi. Hâlbuki Türk inşaat şirketleri bugün dünyada üst sıralarda, 1'inci veya 2'nci; bu altyapıda da böyle, üst yapıda da böyle. Ne kadar rekabete açarsak bu rakamların o kadar düşeceği hepimizin malumu. Yani artık Türkiye'de bu işleri yapan firmaların sayısı bir elin parmakları kadar değil, düzinelerden daha fazla ama maalesef Türkiye'deki ihaleleri bir incelediğimiz zaman belli firma grupları aldıkları ihalelerle beraber neredeyse Avrupa'nın bile ilk 4'ünde 5'inde yer alan firmalar. Kanunidir, arkadaşlarımız zaman zaman onu ifade ediyor. 21/(b) kanunda var mı? Var ama gerekçeleri de çok açıktır, o gerekçelerin oluşup oluşmadığına da muhakkak suretle bakmak lazım ki ben oluşmadığını düşünenlerdenim. Bu işler ne kadar rekabete açılırsa rakamların da o kadar düşeceği konusunda hiçbir endişemiz yok.

Yine, özellikle bu kazaların önlenmesine yönelik muhakkak ölü noktaların tespit edilmesi lazım. Bununla ilgili özel çalışma yapılması lazım. Bu, hem işin kapasitesini hem kalitesini hem de yolcu güvenliğini artırır.

Son dönemlerde özellikle artan maliyetler dolayısıyla, mazottaki artışlar, kara yolundaki fiyatların artışıyla -bunu 1'inci turda da söylemiştim- bununla ilgili bir projeksiyonunuz var mı? Yani gelecekte, netice itibarıyla tükenen kaynaklardan bahsediyoruz, her zaman rakamların artacağı ortada. Bu manada özellikle yolcu taşımacılığıyla ilgili bir projeksiyonunuz var mı? Özellikle ciddi oranda enerji tüketiminiz var hızlı trenlerden dolayı. Bununla ilgili yenilenebilir enerji kaynakları konusunda, işte “yüzde 35'te” dediniz yanlış hatırlamıyorsa, yüzde 35'ini mi üretiyorsunuz? Özellikle bununla ilgili bir çalışmanız var mı? “Yenilenebilir enerji kaynağı” derken bunlar daha çok güneşten, rüzgârdan herhâlde büyük oranda bahsediyorsunuz. Buna süratle... Çünkü Türkiye bugün en fazla bedeli enerjiye ödüyor. Maalesef işte “Bizim dolarla ne işimiz var?” diyoruz ama Türkiye'nin bugün -gerek güneş enerjisi olsun, hidrolik tesisleri olsun- ürettiği enerjilerin tamamında alım garantisi dolar üzerinden olduğu için, doğal olarak siz de aynı enerjiyi tüketiyorsunuz, aynı hatlar üzerinden bu enerjiyi alıyorsunuz, kendi enerjinizi kendiniz üretmekten başka da çarenizin olmadığını bir kez daha altını çiziyoruz. Dolayısıyla bunun zaten projelerinde genelde fayda maliyet analizlerinden gidilir. Tükettiğiniz enerji ile yapacağınız çalışmaları üst üste koyduğunuz zaman, tahmin ediyorum, bunun

maksimum dört beş yılı geçmeyen geri dönüşümleri vardır -zaten zarar eden bir kurumsunuz, ciddi de enerji ödemeniz var- buradan çok ciddi tasarruflar elde edebileceğinizi düşünüyorum. Bu konuyla ilgili bir çalışmanız var mı, şu an kurumun ne kadar kurulu güce ihtiyacı var? Tabii “kurulu güç” derken gerçek manada enerjiye ne kadar ihtiyacınız var? Kurulu güç başka bir şey, üretilebilen aktif enerji miktarı farklı bir şey. Yani tükettiğiniz enerjiye yönelik ne kadar bir çalışmanız var, ne kadarını kendi kaynaklarınızdan sağlıyorsunuz? Bundan sonraki projeksiyonunuz nedir, gelecekte bununla ilgili ne yapmayı planlıyorsunuz?

Tabii, özellikle demir yolunun en önemli yatırımlarından biri yatırımlara başlamadan önce iyi bir mutfak çalışması. Yani bu proje çalışmalarına lütfen gerekli önemi verin, projelerde doğru düzgün çalışmadığınız sürece, maliyetleri doğru yönde tespit etme şansınız oldukça zayıf. Onun için, bizdeki proje maliyetleri genelde keşif bedelinin hatta yüzde yarımına kadar düşüyor. Hâlbuki uluslararası arenada bu proje hizmetleri yaklaşık yüzde 2 mertebesinde; yüzde 2, yüzde 3 ama içinden ipliğe aradığınız bütün sorulara cevap bulabileceğiniz, hattın güzergâhının tespitinden tutun, jeofizik, jeoloji etütlerine varana kadar... Zaten o yolun da kendine göre bir ekonomisi var. Benim önerim buradan, muhakkak mutfakta daha iyi çalışmalısınız yoksa bir telefonla “Yarın temel atıyoruz.” dediğiniz andan itibaren Türkiye’de maalesef şu ana kadar bizim demir yollarında gördüğümüz göç yolda dizildi, hiç olmazsa bundan sonra yolda dizilmesin de mutfakta çalışma yapılsın. Bu manada yaptığınız ya da yapacağınız yatırımlarla ilgili böyle ve yine bu müşavirlik hizmetlerini satın alma yöntemiyle mi yapıyorsunuz yoksa bağlı bulunan Daire Başkanlığınız, Genel Müdürlük Yardımcılığı maharetiyle mi yapıyorsunuz; bununla ilgili bilgi verebilir misiniz?

Tabii, aynı şekilde, “Ankara-Samsun” dedik ki ama bu Hopa’ya kadar uzanması lazım gelen bir hat. O, projeksiyonda var mı? Karadeniz’i boydan boya geçip hiç olmazsa Gürcistan üzerinden belli bir sisteme bağlanabilir. Bakü-Tiflis üzerinden bağlanıp işte o hattın bir alternatifi de eğer Hopa üzerinden bağlanabilirse, oraya kadar bu hattı götürebilsek hem yolcu hem de yük taşımacılığı açısından çok ciddi katkıları olacağını düşünüyorum. Özellikle yerli sanayi yani sizin ciddi oranda üretimleriniz var yahut da bu hatlarda makine, ekipman... Belki ilerleyen zamanda bunları konuşacağız ama artık Türkiye’nin kendi lokomotifini üretme gibi de bir zorunluluğu var. Belki siz genel manada, sizin çatinız altında olduğu için... Bununla ilgili çalışmalar ne vaziyette, ilerleyen zamanda ne zaman biz ilk yerli lokomotifimizi, ilk yerli vagonlarımızı -yani yüzde oranları belki vardır düşüktür ama- genel manada bunları ne zaman üretiriz?

Tabii “hızlı tren” demek “teknoloji” demek aynı zamanda. Biraz önce Ayhan Altıntaş Bey buradaydı, artık işin konforu da buna eklenince taşımacılıktaki internetin bile yeterli olmadığından, işte “Wi-Fi” sistemine geçilip geçilemeyeceğini sormuştu. Tren yolculuğu aynı zamanda bundan sonra bir de konfor, bugünkü ekonomik şartlara baktığınız zaman. Size çok ciddi iş düşüyor, dolayısıyla biz Demiryollarına yapılan, yapılacak yatırımları sonuna kadar desteklediğimizi, size her türlü katkıyı vermeye hazır olduğumuzu... Bütün bu eleştirilerimizi söylerken size inşallah ufuk açıcı olur diye düşünüyoruz yani problemleri orta yere koymazsak çözüm üretemeyiz. Nasıl siz bir doktora gidiyorsunuz, önce bir tahlilleri mahlilleri yapıyor, ona göre teşhis koyuyor; bu toplantıyı da lütfen öyle algılayın. KİT Komisyonu daha çok eleştirir ama yanı sıra çözümlerini de söyler. Biz de o çözüm önerileriyle beraber buraya geldiğiniz zaman o gün konuşulanları duymak isteriz, o günden bugüne alınan mesafeleri de görmek isteriz. İnşallah bundan sonraki Komisyon toplantılarında biz Demiryollarını daha az zarar eden, daha hızlı imalat yapan, daha konforlu seyahatin önünü açan yolları yapıyor olarak görürüz.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim Sayın Yaşar.

Değerli üyelerimiz, 12 üye arkadaşımız şu anda söz almış bulunmakta. Dolayısıyla süre hassasiyeti noktasında bir ricam olacak, lütfen süreyi makul düzeyde kullanmanızı istirham ediyorum sizlerden.

AHMET KAYA (Trabzon) – AK PARTİ’li arkadaşlar teşekkür edecekler, kısa konuşacaklar dolayısıyla.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Bilemem, ben bütün üyelere hitap ediyorum Sayın Kaya.

TAMER DAĞLI (Adana) – Doğru yapılan şeye siz de teşekkür etmiyor musunuz Ahmet Bey?

AHMET KAYA (Trabzon) – Ediyoruz, etmez miyiz, edeceğiz birazdan.

TAMER DAĞLI (Adana) – Allah razı olsun.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Söz sırası Sayın Sertel’de.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, sürem başladı, süreye dikkat ederiz Başkan.

Ben, biraz önce bulgu üzerinde konuşurken size bir soru sordum “2,1 milyar avro kredi bulundu mu?” diye olumsuz anlamda...

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Sayın Vekilim, Başkanımız söz vermediği için ben herhangi bir şey yapmadım. Sadece ben tabii, o bizimle ilgili değil demek istemiştım, kusura bakmayın.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Genel Müdür, en sonda geniş bir zaman verecek Başkanımız.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben onu olumsuz anlamda anladım.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Ben bizimle ilgili olmadığı için yorum yapmıyorum. Ne olduğu, kredi vesaire AYGM’yle ilgili bir konu ben yorum yapmadım.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır, hayır, size şu anda gelen bir kredi yok yani kuruma anladığım kadarıyla.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Yani söz verildiği takdirde...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Sertel, isterseniz sorularımızı yöneltelim, en sonda not aldığı ölçüde...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – “Siyasi baskı” dediğimiz şey tam olarak bu.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, bir dakika, bir dakika...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Ne alakası var ya?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Deniz, bir dakika.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Ne alakası var Deniz Bey, siyasi baskıyla ne alakası var? Genel Müdürün suçu ne burada?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bir dakika, bir dakika... Ya, arkadaş, konuşan benim ya.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bugüne kadar ki usul ne burada?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ya, niye bağıırıyorsun ya? Niye bağıırıyorsun?

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Arkadaşlar, Metin Bey...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bir dakika ya, bir dakika ya, Allah aşkına!

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bağırıyorum ben, bu zamana kadar ki usul neydi ya?

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Sertel...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Allah aşkına bir dakika ya!

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Metin Bey...

Buyurun Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Şimdi, Başkan niye soruyorum biliyor musunuz? Ben bununla ilgili konuşmamı yürüteceğim çünkü şöyle; bu kredi bulundaysa, gerçekten İzmir-Ankara tren hattında kullanılacaksa bizim için çok büyük bir katkı olacak, bir an önce bitecek. Ben bu anlamda bu Genel Müdüre soruyorum, karşılıklı konuşmuyorum. Yani eğer öyle bir kredi kurumun içine girdiyse ve o hatta harcanacaksa bu bizi memnun eder diye düşünüyorum. Çünkü Sayın Bakan Nebati bu konuda bir açıklama yaptı ama bana değil kime? Anadolu Ajansına yaptı. Ne zaman? 22 Mart 2022 tarihinde yaptı. Devletin kurumu Anadolu Ajansı, diğer gazeteler gibi de değerlendirilmiyor, bakan ağzından teyit etmeden ya da doğrulatmadan da haber yapamaz. Ben gazeteciyim, Anadolu Ajansında öyle bir habercilik anlayışı da yoktur yani. Doğru bilgileri alırlar kurumdan ya da işte bakandan, bakan söylediyse yazarlar. Yazmışlar, bakın demişler ki: “Ankara-İzmir arasındaki seyahat süresini üç buçuk saate düşürecek Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi’ne İngiltere’den sağlanan 2,45 milyar avroluk kredi çalışmaların hızlanmasını sağlayacak.” ve “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından alınan bilgiye göre 2012 yılında..” diye devam etmiş. Maliye Bakanı Nurettin Nebati anlaşmanın Yeşil Kredi kapsamında olacağını belirtmiş ve açıklamada “İngiltere Hükümetiyle uzun süredir devam eden güçlü ilişkilerimiz ve iş birliğimizi gelecekte daha da güçlendirmeyi umuyoruz.” demiş. Şimdi, burada ya Bakan erken açıklama yaptı yani işte bu kadar lira, bu kadar avro bu hatta girecek diye biz sevindik... O anlamda soruyorum yani girmediyse kurumun içine bunu söylememesinde bir sıkıntı yok yani.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Sayın Vekilim, AYGM’yle ilgili konu bizim uhdemizde olan bir sözleşme olmadığı için benim bilgim yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şu kadar diliniz açılabilirdi da zararı niye söylemediniz?

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Söz verilmediği için konuşmak istemedim.

TAMER DAĞLI (Adana) – Senin yaptığın siyasi baskı Deniz, etik değil.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Benim anladığım...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Tabii, canım, bu doğru bir şey değil.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Arkadaşlar, dinleyelim lütfen, Sayın Dağlı, Metin Bey...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bakın, bunların hepsi benim süreden gidiyor, Tamer’den gidiyor.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Atila Bey, daha sonra ilave edeceğim.

TAMER DAĞLI (Adana) – Söz istedim, beş dakikası sana vereceğim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Otuz saniye ilave edeceğim.

Buyurun, devam edin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bakın, bunu niye söyledim? Biz İzmir-Ankara hattının bir an önce bitmesini istiyoruz. Böyle bir kredi varsa ve kurum, Anadolu Ajansı, bunun bu hatta harcanacağını açıklamışsa ve biz de bunu okuduysak bunu soruyorum. “Hızlı tren projesinde İngiltere’den sağlanan 2,45 milyar avroluk kredi Ankara-İzmir yüksek hatta kullanılacak.” diyor, bunu bakanlar söylüyor. Şimdi, herhâlde bakanlar doğruyu söyler yani yalan söylemez diye düşünüyorum, ben öyle düşünüyorum.

TAMER DAĞLI (Adana) – Bakanlar değil ağabey, kim der? İnsanoğlu, herkes yalan söyler yani.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır, şimdi, böyle bir kredi yoksa niye açıklama yapıyor Anadolu Ajansı? Gözlerinin içine baksak çıkar herhâlde bilmiyorum. Onun gözlerinin ne dediğini, ne olduğunu bilmiyoruz.

Şimdi, ben devam ediyorum. Kurum 2016 yılında 2 milyar 516 milyon 615 bin lira zarar etti Sayın Genel Müdür. 2017’de 2 milyar 644 milyon 270 bin lira zarar etti, 2018’de 3 milyar 466 milyon 217 bin, 2019’da 2 milyar 456 milyon 895 bin, 2020 yılında ise 3 milyar 866 milyon lira zarar açıkladı. Kurumun geçmiş yıllar zarar toplamı 23 milyar 177 milyondur. Bu zararların hepsi “Vatandaşa ucuz bilet satıyoruz.”la kurtarılamaz yani vatandaş bedava da bindirseniz bu kadar zarar edemezsiniz yani başka bir şey bu. Bu zararların asıl kaynağı, bitmeyen projelerden ve yüksek fiyatlardan verilen iadelerin sonucu olduğundan kaynaklanan zararlar diye düşünüyoruz.

Bir taraftan milyonlarca liralık kayıplar oluşurken yani “Biz vatandaş sübvans ediyoruz.” işte “Ucuz taşıyoruz.” falan denmemesi lazım. Yüksek hızlı tren biletlerine son olarak on gün önce yüzde 30 daha bir zam yaptınız. Ocakta yüzde 20, Martta yüzde 10, Nisanda yüzde 15 yani 4 kez zamlandı biletler. Şimdi, Ankara-İstanbul bileti yüzde 132 zamlandı. Hayat, enflasyon bize ne gösteriyor, TÜİK ne gösteriyor? TÜİK yüzde 73 gösteriyor ama yüzde 132 zamlanmış. Yani vatandaş en ucuz hat tren hattı diye sizi tercih ediyordu, orada da gerçekten yüksek bir maliyetle karşılaşmaya başladı. 2021 yılının başına bakalım, oradan bugüne kadar hangi tarihte kaç zam yapıldı? 2021 yılı başından bugüne kadar normal trenlere yani yolcu treni olarak hızlı tren değil diğer tren hatlarına ne kadar zam yaptınız? Kalan altı ayda yeniden bir zam düşünüyor musunuz? Biraz önce yani toplantının açılışında sormuştum, ben aslında geneli üzerinde konuşmada soracaktım; bunu açıklarsınız yani bunun bir şeyi yok çünkü 2018’de, 2019’da, 2020’de zararı açıkladığınız da 2021 yılı zararını niye açıklamayasınız, açıklarsınız yani bu görünen gerçek, açıklayacaksınız.

Şimdi, niye bunu soruyoruz? 2021 yılını Siz sunumunuzda anlatırken 2021 yılında yaptığınız hizmetleri de anlatıyorsunuz; biz de doğal, dinliyoruz, biz 2022 yılındayız çünkü yani geçen yılı anlatıyor. E, o zaman da onu da söylemenizde yarar gördüğümüz için söylüyoruz ve ben soruyorum yani 2022 yılında zarar beklentiniz nedir, onu da öğrenmek istiyorum.

Şimdi, sizin aslında en büyük sıkıntınız faiz sarmalına boğulmanız yani faiz sarmalında çekilen kredilerin çok fena bir şekilde faiz sarmalına dolandığınız noktasında. Birçok KİT’in de biz faiz sarmalında zarar üstüne zarar ettiğini görüyoruz.

Şimdi, siz de çekilen kredilerin faizleri için milyonlar ödeyen bir kuruluştunuz, bu kurumlardan bilirsiniz. Finansman gideriniz 2020 yılında 645 milyon 486 bin lira olmuş, üstelik faiz giderinin oldukça büyük bir kısmı yani 455 milyon 648 bin lirası yurt dışından çekilen döviz kredilerindeki kur farklarına ait olmuş. Dolar yükseldikçe, euro yükseldikçe sizin zararınız oradan da artmış. Şimdi, doların 18 liraya dayandığı bu süreçte yani euronun 20 kusura lirayı aştığı süreçte ben rakamlar herhâlde 3 kat falan artmıştır diye düşünüyorum kredi faizlerinde. Şimdi, bu sorular onları açığa çıkarır, tabii yanıt verirsiniz. 2021 yılı finansman gideriniz ne oldu? Bu giderin ne kadarı yurt içi kredilerden, ne

kadarı yurt dışı döviz kaynaklarından kaynaklı? Günümüz itibarıyla kullandığınız döviz kredilerin toplam tutarı nedir? Döviz kredilerine 2021 yılından bu yana döviz olarak aylık ortalama ne kadar faiz ödüyorsunuz, taksit ödüyorsunuz?

Şimdi, bu kamu-özel iş birliği projesiyle yapılan 29 Ekim 2016'da açılan Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı için yolcu garantisi verdiğinizi, tıpkı Zafer Havalimanı gibi yolcu garantisinin tutturulmadığını ve kurumun kasasından milyarlar çıktığını biliyoruz. Bununla ilgili soracağım sorular zaten sağlıklı bilgi sahibi olmamızı da sağlayacaktır.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Sertel, biraz daha süre ilave ettim size.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Tabii, tabii yani Tamer de beş dakikasını verdi, sorun yok Başkanım.

Ankara Garı için hangi yıl ne kadar yolcu garantisi verildi, o yıllarda kaç yolcu kullandı ve karşılığında hangi yıl ne kadar ödeme yapıldı? Ulaşımın durduğu pandemi dönemini yaşadınız, pandemide de yolcu garantisi ücretlerini ödediniz mi? Yüklenici firmayla yapılan anlaşmaya göre hangi tarihe kadar hangi yolcu sayısı garantisi verildi?

Sayıştay yine “Kuruluş tarafından kiraya verilen 1.250 adet taşınmazın kiralama sürelerinin bittiği hâlde yeniden ihale edilmeyerek sürelerinin uzatımı yoluyla sözleşmelerinin yenilendiği anlaşılmıştır.” diyor. Bunun yanında, kira bedellerinin de günümüz şartlarında ucuz kaldığını vurguluyor. Sayıştayın kaleme aldığı konuya ben geçen yıl da Komisyonunda değinmiştim, hatta örnekler de vermiştim, burada uzun uzun o örnekleri vermek istemiyorum çünkü sürem de dar. Siz şayet Sayıştayın uyarılarını dikkate almayıp kiralarda düzenlemeye gitmediyseniz Devlet Demiryollarının taşınmazlarında ticaret yapanların yani bugün gerçekten rayiç fiyatlarda sizi ideal ev sahibi olarak seçmeleri lazım, yılın ev sahibi olarak seçmeleri lazım, yılın patronu seçmesi lazım; çok iyi olur yani onu seçerlerse çünkü çok ucuz oturduklarına ilişkin benim bilgilerim var. Sayıştayın uyarılarını dikkate alıp düşük kalan kiralaları düzeltme yoluna gittiniz mi, onu sorayım. 2019, 2020, 2021, 2022 ilk 6 ay kira geliriniz ne oldu, onu öğrenmek istiyorum.

Yine son sorularım: Devlet Demiryollarına ait İstanbul Arnavutköy’de 107 adet parselden 106’sını üçüncü şahısların izinsiz ve bedelsiz olarak kullandığı belirtiliyor. Öyle ki TCDD’ye ait bu parsellerde üçüncü şahıslara ait bir benzin istasyonu var, 104 adet fabrika var, bunu daha önce belirtmiştim yani bu konuda son durum nedir onu merak ediyorum.

Kira olayı vardı Kapıkule Sınır Mübadele Garı’nda, Bulgar demiryolu taşımacılık kurumları, onu sormuştum, siz demiştiniz ki: “2019 yılı itibarıyla 165 bin euro alacağımız vardı.” Euronun 2-3 kat yükseldiğini düşünürsek TL bazında alacağınız ne oldu ve hâlâ o para tahsil edilebildi mi edilemedi mi? Bulgar taşımacılardan bugün itibarıyla kurumun alacağı nedir?

Ve son sorum şu: İzmir’de, biri Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları trafik kontrolörü, diğeri sürveyan olarak çalışan 2 çalışanımızın -yani isterseniz isimlerini ayrıca verebilirim ama vermeyi uygun görmüyorum- kurum çalışanlarını 25 milyon lira civarında dolandırdığı iddia ediliyor. Üzeri bir şekilde kapatılan ve savcılığa intikal ettirilmeyen bu dolandırıcılık olayı nedeniyle kurum çalışanlarından birinin de intihar ettiğini biliyoruz. Bu oldukça vahim ve ciddi bir iddia. İzmir’de yaşandığı iddia edilen bu konudan haberiniz var mı yok mu, bu konuyla ilgili savcılığa başvurduğunuz mu? Bu iddiayı ihbar kabul edip derinlemesine bir araştırma yaptınız mı? Siz yeni mi duyuyorsunuz bilmiyorum ama bu olayın üstüne gitmenizi istiyorum.

Geçmiş dönemden de bir teşekkür size ediyorum, sizin Devlet Demiryollarının İzmir Garı’nın Müdür Yardımcısı orada oturduğu tarihî bir binayı İzmir’in ilk saat kulesinin bulunduğu tarihî binayı plastikle kaplamıştı, tarihî binaya zarar vermişti; ben de onu Türkiye’de kamuoyu önüne getirmiştim,

siz de derhâl ertesi gün müdahale ettiniz ve o tarihî binanın eski hâline gelmesini sağladınız. O plastik, saçma sapan şeyler çıktı ve bundan sonra o Devlet Demiryollarının İzmir Garı, istasyon, Basmane İstasyonu gibi tarihî binaların korunmasında gösterdiğiniz özen için de size hassaten teşekkür ediyorum.

Başarılarınızın devamını diliyorum, iyi çalışmalar.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

Beş dakikayı kime yazacağız Atıla Bey?

ATILA SERTEL (İzmir) – Başkanım, Tamer Bey’e.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Tamer Bey onay vermedi bana şu ana kadar.

TAMER DAĞLI (Adana) – Verdim, verdim.

ATILA SERTEL (İzmir) – Başkanım, biz doğru söyleriz.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Eyvallah.

Şimdi, söz sırası Sayın Karaman’da.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri ve değerli misafirler; hepinizi tekrar saygıyla selamlıyorum.

Biliyorsunuz, Ulu Önder Atatürk “Demir yolları refah ve ümran tevliid eder.” der dolayısıyla demir yolculuk bir kültür, bir idealdir. Demiryollarında çalışan her demir yolcu bir an önce demir yollarının gelişmesini ister. Bu Komisyon da Mecliste de gördüm, elbette milletvekillerimiz de hepsi kendi illerine bir an önce hızlı trenin, trenin gelmesini istiyor; bu da demir yolcular olarak Demiryollarını da gururlandırıyor. Bunun için her vekilimize ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde o zamanın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım’ın teklifiyle Hükümet bir karar aldı ve demir yollarının geliştirilmesi gerektiğinin kararını verdi, bu sayede de demir yollarında çalışmalar başladı, demir yolu devlet politikası hâline geldi.

Biraz önce vekilimiz işte burada “Birtakım projeler yapılırken bir oradan, bir oradan...” şeklinde bir söz söyledi, bu böyle değil demir yollarının projeleri şöyle: Ankara merkezli, önce batı yani nüfusun yoğun olduğu yerlere, daha sonra güneye, daha sonra doğuya doğru planlandı. Elbette ilk zamanlarda çok gerçekten hızlı bir şekilde başlandı, şu anda hızlı trenler artık Türkiye’de çalışıyor, Avrupa’da 6’ncı, dünyada 8’inci sırada Demiryolları hızlı trende. Dolayısıyla Türkiye hızlı tren açıdan hakikaten hem gelişti hem de gelişmeye devam ediyor.

Bir vekilimiz işte “Burada çok uzuyor.” dedi gerçekten iyi incelendiğinde dünyada en hızlı hızlı tren yapan ülke Türkiye. Beş yılda Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya bitirildi, daha sonra İstanbul bitirildi. Dolayısıyla bazı projelerde sıkıntılar var, onları gidermeye çalışıyor arkadaşlar gayretle. Dolayısıyla da inşallah bugün Türkiye’de hem çalışan hızlı trenler hem de çalışacak hızlı trenler daha hızlı sizlerin de desteğiyle devam edecek. Eski hatlar yenileniyor, yenilenen hatlar sinyalli ve elektrikli hâle getiriyor; bu da çok önemli. Yük taşımalarını artırmak için iltisak hatları yapılıyor, İstanbul’da Marmaray, Ankara’da Başkentray, İzmir’de Egeray, İZBAN çalışıyor; Gaziantep de yapımına devam ediliyor. Bunlar da büyük şehirlerin banliyö hatlarını geliştirmesi için demir yolcuların yaptığı çalışmalar. Ayrıca da yerli ve millî demir yolu araçları gerçekten yapılıyor yani burada yeni hızlı tren de inşallah kısa sürede devreye alınacak.

Bütün bu çalışmalarda emeği geçen başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'a; Meclis Başkanı, Ulaştırma Bakanı, son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım'a ve bu süreçte Ulaştırma Bakanlığı yapan herkese, şimdi de Ulaştırma Bakanımız olarak görev yapan Adil Karaismailoğlu'na ve sizlere demir yollarının gelişmesinde katkınız için teşekkür ediyorum.

TCDD Genel Müdürümüz Sayın Metin Akbaş'a bizlere bugün burada yapmış oldukları bilgilendirme için öncelikle teşekkür ederim ancak önemli olması hasebiyle bazı konuların altını çizerek vurgulanması gerektiğini düşünüyorum. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle 8 Ocak 2022 tarihinde açılışı yapılan Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı hem yolcu hem de yük taşımacılığının birlikte yapılması açısından önemli bir gelişmedir. Şimdi, vekilimiz dedi bu hızlı tren, yüksek hızlı tren... 250 kilometre/saat hızın üzerindeyse yüksek hızlı tren; 250'nin altındaysa 200'e kadar, 160'a kadar hızlı tren; 200 kilometre hızlı tren olursa burada yük de taşınıyor. Dolayısıyla Demiryolları son dönemde önceden planlandığı şekilde artık hızlı tren olarak 200 kilometre, yük treni olarak da 120 kilometre hızla giden hatlar yapıyor. Burada nereler var? Konya, Karaman, Ulukışla, Gaziantep, Osmaniye, Adana, bu hatlar hep 200 kilometre olacak ve yük taşınacak.

Ayrıca, tabii, şimdiki 250 kilometre olan hatlar da eğer ileride yükler çoğalırsa onları da 200 kilometreye dönüştürüp -Sivas hattı olabilir, Ankara-İzmir hattı olabilir- yük trenlerinde 120'yle dolayısıyla hem yük hem de yolcu taşınabilir.

Hattın yapılışı sürecinde, Karaman-Konya hattının yapılışı süresince emeği geçen herkese, hattın hizmete alınmasında uygun bir çalışma gerçekten bugünkü Sayın Genel Müdürümüze ve ekibine çok teşekkür ediyorum.

Yine, Gaziantep açısından çok önemli bir proje daha yakın zamanda işletmeye alınacak; 3,7 milyar TL yatırım bedeli olan Gaziray projesi de Gaziantepli hemşehrilerimizin şehir ulaşımında büyük katkı sağlayacak.

Eski bir demir yolcu olarak benim de yakından takip ettiğim bu projede son yedi sekiz aylık dönemde yoğun bir çalışma gerçekleşti, inşallah en yakın zamanda devreye girer, diğer illerimize de örnek olur. Tüm demir yolcuların bu süreçte emekleri de gözardı edilemez, hepsine ayrı ayrı teşekkür ederim.

Diğer bir önemli bir gelişme ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu'nun nisan ayında ifade ettiği üzere yakın zamanda Ankara-İstanbul arasında YHT işletmeciliğinin her saat başında bir tren olacak şekilde başlayacak olması. Bu hat, tabii -bazı sıkıntılar- şimdi dört saat ama bu yavaş yavaş bitmek üzere, bittiği zaman da üç saat on beş dakikaya düşecek ve yolculuklar artacak. Bu süreçte de Doğançay Ripajı da tamamlanacak. Genel Müdürlüğünü yaptığım dönemde dikkatimi çeken en önemli husus, mütevazı demir yolcuların yaptıkları başarılı işleri anlatmak ihtiyacı görmemeleri. Bu yıl yoğun kış şartlarında yürüttükleri çalışmalar bunlardan biri. Gerçekten çok derin kışlarda Demiryolları hiçbir zaman aksamadı ve çalışmalarına devam etti, bunu biz belki göremiyoruz ama bu çok önemli bir meseleydi, bu sene başarıyla yaptılar, teşekkür ederim.

Şimdiki Genel Müdürümüz Sayın Metin Akbaş sunumunda bahsetti ancak demir yolu sektörü açısından emniyet ve güvenlik önemli, nedenini de ben tekrar vurgulamak istiyorum. Eryaman'da yapımı devam eden Veri Merkezi projesi, işletmecilik, yapılan ve yeni açılacak hızlı tren hatlarının tamamını kontrol edebilmek açısından oldukça önemli bir proje. Big data, yapay zekâ, nesnelerin interneti gibi son teknolojik gelişmelerin tamamının kullanılacağı veri merkezi sayesinde tüm dijital verilerin tek noktadan izlenebilmesi mümkün olacak. Bunun için teşekkür ediyorum.

Genel Müdürlüğüm döneminde yerleştirme adına en fazla önem verdiğim konuların başında sinyalizasyon sistemleri geliyordu. O dönemde TÜBİTAK BİLGEM’le çalışmalar başlattığımız yerleşme süreci bugün TÜBİTAK bünyesinde kurulan Raylı Sistemler Enstitüsü üzerine Genel Müdürümüzün de verdiği destekle devam ediyor. Bunun için de Genel Müdürümüz ve ekibine çok teşekkür ediyorum, gerçekten bu konu çok önemli.

Şimdi, müsaade ederseniz, birazcık İrfan ağabeyden satın aldım beş dakika.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Toparlayın lütfen Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Kazalar çok gündeme geliyor... Kazalar çok gündeme geliyor.

Şimdi, hakikaten mesela kara yolunda bir kaza olduğu zaman hiçbir zaman Karayollarının yönetimi falan gündeme gelmiyor ama demir yollarında olduğu zaman geliyor, hatta “Karayolu zarar ediyor.” diye kimse söylemiyor ama “Demiryolu zarar ediyor.” diye herkes söylüyor, böyle bir şanssızlığı var. Yani genelde vekillerimiz ister Mecliste isterse burada hem destekliyorlar hem de biraz fazlaca kafasına vuruyorlar Demiryollarının.

Şimdi, Sayın Sertel dedi ki “Üst yönetim de yargılanacağına ben inanıyorum.” Üst yönetim yargılandı kazalarda yani Pamukova’dan bahsettiği için oradan biraz bahsetmek istiyorum. Ben mahkemeye gittim ve dedim ki hâkime: Evet, yani biz bu demir yollarını, Ankara-İstanbul demir yollarını standartlara uygun yaptık ve biz standart koyduk, dedik ki bu bölgede 80 kilometre senin maksimum hızın, makinist ne bileyim, ne yaptı bilmiyorum, ben orada değildim, 135 kilometreyle oradan geçmek istedi ama geçmedi, zaten iş bitiren de geçmez o hızla, dolayısıyla devrildi, Pamukova kazası oldu. Şimdi, dedik ki hâkime savunmada: Yol Karayollarının, araç Karayollarının, şoför Karayollarının; hangi Karayolu aracı kaza yaptığında siz Karayolları Genel Müdürünü çağırdınız? Yok böyle bir şey. Karayolu aracı kaza yapar, giderler, neden olduğuna bakarlar, şoförü çağırırlar, sorarlar ya da belki başına bir şey gelmiştir, bulamazlar.

AHMET KAYA (Trabzon) – Arabada 1 kişi var, 2 kişi var; trende binlerce insan var.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Tabii, yok, 30 kişi olan kazalar da var, müsaade et bir... Bir canı gönülden dinlerseniz seviniriz.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Dinleyelim lütfen.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ya, ben konuşurken siz niye bu kadar sabırsızsınız? Benden mi kaynaklı?

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Söz vereceğiz size, söz vereceğiz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Katılıyorum, çöküp de insanlar hayatını kaybediyorsa... Kara yolu çöküp de kaza yapınca...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Müsaade eder misiniz, bir devam etsin, müsaade edin.

Devam edin.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Şimdi, yol belediyenin, şoför belediyenin, otobüs belediyenin, var mı farkı ya?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Çöküp de kaza oluyorsa...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Arkadaşlar, müdahale etmeyin lütfen, dinleyelim.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Dolayısıyla burada bir kaza olduğu zaman yani belediye otobüsü bir kaza yaptı, 10 kişi öldü, 20 kişi... Ben İETT’de de çalıştım, çok kazalar oldu ama hiçbir zaman belediye başkanını çağırmadılar yani “Gel bakalım, bu otobüs niye kaza yaptı?” dedikleri bir belediye başkanı ya da oranın genel müdürü yok.

Peki, hastane Sağlık Bakanlığının, doktorlar Sağlık Bakanlığının, aletler Sağlık Bakanlığının; hangi hasta öldüğü zaman sağlık işleri genel müdürü... Beni niye çağırdınız buraya dedim hâkime, ben ne yapabildim? Ben dedim ki: Ey tren, 80 kilometreyi geçme, geçersen kaza olur, o da geçti kaza oldu, 80 gitseydi olmayacaktı yani hız aşımı bu.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Genelde hep ölen makinistler suçlu olur...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ben Pamukova’dan bahsediyorum, ben Pamukova’dan, diğerlerini bilmiyorum.

Dolayısıyla yani suçlamak için, Demiryollarını suçlamak için “İşte yönetim yargılanmadı, hiç kimse...” Biz yargılandık kardeşim. Sonra dedim ki son bir cümle: Makinist 80 gideceği yerde gitmedi, 135 gitmeye çalıştı, kaza oldu, cezayı bana verdiniz. Bu makinisti sen mi durduracaksın, hâkime dedim ki nasıl bir şey bu? Öyleyse ben işimi buldum, ya beni görevime iade edin, o zaman tabii görevden alınmışım, ya beni görevime iade edin ya da ben işimi buldum, bir büro kuracağım, bundan sonra nerede bir belediye otobüsü kazası olursa, nerede kara yolu olursa onların genel müdürlerine, belediye başkanlarına suç duyurusunda bulunacağım. Ve derdim kendimi kurtarmak değildi, gerçekten Demiryolları bu konuda çok haksızlık yaşıyor. 3 konuda haksızlık yaşıyor. Birisi, kaza olmasın, ben bir şey demiyorum, elbette olmasın yani Almanya’da kaza oldu, hızlı tren kazası oldu, 100 kişi vefat etti Almanya’da, Japonya’da 120 kişi; her yerde oluyor, bizde olmasın, ben istemiyorum. Yani kazayı en çok ben ve Demiryolcular -yani Demiryolcu olan herkes çok üzülür onun için- olmasın istiyoruz ama bir kaza olduğu zaman bu kadar yani “Bu kazayı niye yaptın, sen yap...” Ya, Allah Allah, benim hiç haberim yok, bana sonra...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Belki liyakatsizlikle ilgilidir.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Liyakatsizlikle ilgisi yok, hız aşımı, hız aşımından bahsediyorum. Ben Pamukova’dan bahsediyorum, diğerlerine bakarız, beraber bakarız.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Karaman, toparlayalım.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Aldım İrfan ağabeyden, satın aldım.

Yani son olarak dedim ki: Beni göreve iade etmezseniz... Göreve gelmek için de değil sadece Demiryolunu korumak için. Ya, bir geçit kazası oluyor, geçit kazasına tren ne yapabilir ki?

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Adam kuralı ihlal etmiş.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yani trenin hiçbir zaman rayından -demin de dedim- çıkıp gidip bir arabaya vurduğu vaki değil; araba geliyor tren önüne, trenin yapacağı bir şey yok “Tren arabayı biçti. Tren arabayı ezdi.”

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Marşandiz tren istasyonunda tren uçu, üst köprüyü yıktı.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Karaman, devam edin lütfen; Sayın Karaman, devam edin.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Tamam, ne yapalım? Yani orada görevi yapmadiysa elemanlar olacağı odur.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Her şeye bir kılıf yani ona kılıf, buna kılıf. Böyle olur mu?

Sinyalizasyon çalışmıyordu ki.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bir kere sinyalizasyonsuz da çalışabilir tren. Eğer onu kural olarak koyarsan Kars’a hiç tren gitmez.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sinyalizasyon çalıştırılmadan, sinyalizasyon bitmeden açıldı.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Arkadaşlar, rica ediyorum. Söz hakkı vereceğiz biraz sonra size.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ya, Deniz Bey, sinyalizasyon şartı yok orada.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, çoklu ray sistemi var orada.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Deniz Bey, birazdan söz vereceğiz size.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Kars’ta da yok, şu anda da yok.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Karaman, lütfen.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Kardeşim, Demiryollarında... Diyarbakır’da da yok.

Bakın, Deniz Bey, mühendissin, kural şu: 160 kilometre; nerede sinyalizasyon şartı var? Ama bunu bilmesi lazım, her gün, Demiryolları gündeme gelince söylüyorlar. Makinist gidiyor, kırmızı ışık yandı, göremeyebilir. Ne zaman? 160’ı geçerse; sis olur, hava bulanık...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Çoklu ray sisteminin olduğu yerde kaza olur.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bir dinle ya!

Bir kere bir şey olmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, makinist manuel değiştiriyor.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bir tane, ufak bir şey, dinle, ufak bir şey.

Bak, tren hızla gidiyor, 160 kilometreye çıktı, kırmızı ışığı göremeyebilir, o zaman sinyalizasyon şartı var. 50’yle giderken sinyalizasyon şartı yok ama olsa daha mı iyi olur? Elbette iyi olur. Yani trende sinyalizasyon olsa iyi olur ama şu anda Doğu Ekspresi -biraz önce bir arkadaş “Allah razı olsun, çalışıyor, iyi oluyor Kars’a.” dedi- sinyalizasyonsuz kardeşim. Sen bunun kuralını koyarsan Kars’a tren gitmez. Dolayısıyla da her şeyin bir kuralı var, kuralına göre çalışıyor.

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkür ederiz ağabey, çok bilgilendik, sağ ol.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, makasları manuel değiştiriyorlar.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Arkadaşlar, müdahale etmezseniz...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Şimdi, son olarak, Demiryolları buraya gelmişken 2 tavsiyem var: Biri, hakikaten, bu hemzemin geçitlerini belediyelere vermeyin. Benim tavsiyem o yani kendiniz yapın; evet, masraf olacak, zarar olacak “Karayolları hiç zarar etmiyor, Demiryolları sürekli zarar ediyor.” diye devam edecek ama birazcık daha bilgilendirilirse belki de bu konular, inşallah, toparlanır diye düşünüyorum.

Bir de hakikaten bu Sivas-Erzincan tren hattının temeli ne zaman atılacaksa bize onu da bildirin.

Teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Peki, teşekkür ederim.

Söz hakkı değişikliği oldu, Sayın Kaya’ya söz vereceğim şimdi.

Buyurun.

AHMET KAYA (Trabzon) – Çok teşekkür ediyorum Değerli Başkanım.

Bütün heyeti saygıyla selamlıyorum, misafir olarak aramızda olan arkadaşlara hoş geldiniz diyorum.

Bir söz var arkadaşlar: “Sussan olmuyor, söylesen fayda etmiyor.” Tam o noktadayım aslında ama konuşacağım yine de.

Şimdi, geçen toplantımızda da bu mevzu söz konusu olmuştu -Trabzon Milletvekiliyim öncelikle onu söyleyeyim- sizlerin de bildiği gibi, bir Erzincan-Trabzon demir yolu hikâyesi var. “Hikâye” diyorum çünkü yaklaşık bir yedi sekiz yıldır hep konuşuluyor, hatta AK PARTİ’li milletvekili, Trabzon milletvekili arkadaşlarımız “Trabzon’a müjde.” diye bunu sundular.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Salih mi söylemişti?

AHMET KAYA (Trabzon) – Salih söyledi, diğer arkadaşlar söyledi; müjde verdiler Trabzon’a. Daha önceki AK PARTİ’li Belediye Başkanı Orhan Bey “Temellerini attık, projesini hazırladık, demir yolu çok yakında Trabzon’a gelecek.” diye müjdeyi verdi, sonrasında Sayın Cumhurbaşkanı çıktı, işte “2023’e kadar bu demir yolunu bitireceğiz.” dedi, Binali Bey çıktı açıklama yaptı; o zaman Başbakanı yanılmıyorsam. Her birinin sözleri belleğimizde ve kayıtlarda var.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Atatürk’ün vasiyeti de var onun için.

AHMET KAYA (Trabzon) – Evet, onu da hatırlatacağım.

Fakat yıl 2022, projeyle ilgili ne olup bittiği konusunda hiç kimsenin hiçbir fikri yok. Ben, Ulaştırma Bakanlığı bütçe görüşmelerinde, kitapçığa baktım. Kitapçıkta diyor ki: “2029 proje aşamasındaki hat, 2053 yılında da yapılması düşünülen hatlardan biri.” Böyle bir mesele var.

Şimdi, Trabzon’da tabii, seçmenlerimiz, vatandaşlarımız; sadece Trabzon’da değil aslında, o güzergâh üzerindeki Gümüşhane de... Hattın bize anlatılan şekli: Hat, Erzincan-Kelkit, Kelkit’ten Gümüşhane merkeze, Gümüşhane merkezden Torul ilçesine -Gümüşhane’nin Torul ilçesine-oradan da Trabzon Maçka’ya ve sahile ulaşacak bir hat. Böyle anlatıldı bize fakat hemşehrilerimiz, Gümüşhane’deki hemşehrilerimiz, Kelkit’teki hemşehrilerimiz bu hattın akıbetini sorarlar. Hatta şöyle bir şey de oldu: Bölgede bir tartışma konusu da oldu bu; illeri birbirine düşüren bir şekle de büründü. Haklı olarak Rizeli vatandaşlar “Niye bizim buradan bu hak geçmiyor?” dediler; Ordulu, Giresunlu vatandaşlarımız, hemşehrilerimiz “Bizim bu bölgelere niye demir yolu gelmiyor?” diye sitem ettiler. İller arasında bir rekabete de dönüştü.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bayburt da var.

AHMET KAYA (Trabzon) – Tabii, Bayburt da var.

Fakat ortada gerçekten verilmiş bir söz, “müjde” diye sunulmuş bir proje var ama ortada hiçbir şey yok. Böyle bir gerçeklik var.

Süleyman Bey hatırlattı; 15-16-17 Eylül 1924’te Büyük Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk Trabzon’a geliyor -ilk gelişleri- ve orada şöyle bir şey diyor: “Bir dahaki sefer Trabzon’a geldiğimde, buranın demir ağlarla örülmüş olduğunu görmek nuhbe-i âmalımdır.” Yani “En büyük hayalimdir.” diyor. Şimdi, aradan doksan sekiz yıl geçmiş değerli arkadaşlar, Doğu Karadeniz’de, Samsun’dan Sarp Sınır Kapısı’na kadar -ki bu illerimiz Ordu, Giresun, Trabzon, Gümüşhane, Bayburt ve Artvin- 1 metre ray yok. Sayın Cumhurbaşkanı geçenlerde Samsun’da bir açıklama yapmıştı, 10’uncu Yıl Nutku’na da atıfta bulunarak “Gerçek mana da Türkiye’yi demir ağlarla biz ördük.” demişti. Ben de kendisine

cevaben “Yani nereyi demir ağlarla ördünüz? Karadeniz’de 1 metre ray yok. İsterseniz tren biletinizi ben alayım, buyurun, gelin görün kendi gözünüzle. Belki size yanlış bilgi veriliyor, buralarda 1 metre ray yok.” demiştim. Böyle bir konu değerli arkadaşlar.

Anlaşılan o ki bölgemizde siyaset yapan, ülkemizde siyaset yapan insanlar; insanlarımıza yalan yanlış bilgiler verdiler, doğruları söylemediler yani 2023 yılında bitecek bir demir yolu hattından bahsettiler ama bunun bir hikâyeden ibaret olduğunu yaşayarak gördük. İşte, 2023’e bir yıl kalmış ortada hiçbir şey yok.

Sizlerden ricam şu: Şimdi, sizler devletin bürokratlarısınız, bizlere yalan söylemezsiniz -bundan hiç şeyim yok- bu millete doğruyu siz söyleyin lütfen çünkü siyasiler millete yalan söylediler bu konuda, milleti aldattılar. Devletin bürokratları olarak bu projeyle ilgili doğruyu sizlerden duymak istiyorum. Yazılı olarak da verebilirsiniz Sayın Genel Müdür. Bu projenin akıbeti nedir; bu proje başlayacak mı, gerçekten bir müjde mi? Müjdeyse teşekkür etmeyi de vazife sayan anlayıştayız. Ne aşamadadır; başlayacak mı, proje aşamasında mı, yapımı düşünülen hat mı, yoksa bir hikâyeden ibaret mi? Yani “2023” dalga geçer gibi...

Şimdi, bölgemizin bir gerçeği de bu. Sayın Cumhurbaşkanı, Rizeli, biliyorsunuz; Sayın Ulaştırma Bakanı Trabzonlu, hemşehrimiz, Trabzon’un 4 bakanı var, her birinin bu konuda sözleri var; AK PARTİ’li 4 milletvekili var, her birinin sözleri var; Belediye Başkanının sözleri var ama ortada hiçbir şey yok ve milletin onlara güveni de yok açıkçası. O yüzden, devletin bürokratları olarak sizden duyacaklarımıza inanacağız. Bu konuda ne aşamadayız, ne yapılmış, ne yapılacak; yazılı olarak, lütfen, bunları bildirmenizi rica ediyorum, çalışmalarınızda başarılar, kolaylıklar diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI YAVUZ SUBAŞI – Teşekkür ediyoruz.

AHMET KAYA (Trabzon) – Salih’in açıklamaları var “Müjde, müjde, demiryolu geldi.” diye açıklamaları var.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Vekilim, demek ki Atatürk’ün sözünü dinleyenler Cumhurbaşkanı ile Başbakan.

AHMET KAYA (Trabzon) – Dinleselerdi, yaparlardı, hiç dinlemediler.

OTURUM BAŞKANI YAVUZ SUBAŞI – Süleyman Bey, bir dakika.

Deniz Bey, buyurun.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Ahmet Vekilim kalan süresini bana veriyor. Ben de konuşmamı o şekilde tamamlayacağım.

Şimdi, Sayın Süleyman Karaman “Kazalar olur.” dedi.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Toplantının başlangıcında resmen benim konuşmamı provoke ettin. Ben de senin gibi, konuşman boyunca...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Dolayısıyla da bu kazaların ya yağmurdan, kardan, bir afetten kaynaklandığını veya kendileriyle ilgili kaynaklanmadığını ifade ettiler.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Deniz Bey, bir dakika, bir düzeltme yapalım: “Olur” demedim, “oluyor” dedim. Niye “olur” diyeyim, gelecekte inşallah olmaz, oluyor yani.

OTURUM BAŞKANI YAVUZ SUBAŞI – Süleyman Bey, Deniz Bey’i dinliyoruz.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ama yanlış cümleler kuruyor.

OTURUM BAŞKANI YAVUZ SUBAŞI – Söz alırsın, düzeltirsin.

Buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şimdi, durum şu. Aslında konunun bir sebebi daha var konuşulmayan.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sizin Komisyonlarda, arkadaşlarınızın yaptığı gibi, nasıl ki kitap okudularsa sen konuştuğun müddetçe ben de burada Devlet Demiryollarının raporunu okuyacağım konuşmanızın anlaşılmasına için.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – O da şudur: Liyakatsizlik.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Bana özür borcunu yerine getirmen lazım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayıştay raporlarına göre, Devlet Demiryollarının 2020 yılı Sayıştay Raporu'nda diyor ki: "Görevde yükselme sınavına tabi olan kadrolara sınavsız olarak müdür atılması yapıldığı tespit edilmiştir."

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Deniz Bey istediği kadar duymazlıktan gelsin, ben de aynı şekilde müdahale edeceğim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani eğer sınavla atanması gereken müdürleri sınavsız olarak atarsanız...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Benim kendi seçim bölgemle olan konuşmalarımın anlaşılmasına müsaade etmedi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – ...bunun önünü açarsanız işte, o zaman bu tren kazalarının da önü açılmış olur. Devlet Demiryollarının Sayıştay raporuna göre, bakın burada, 40 personelin sınavla atanması gereken müdürlüklere sınavsız olarak atandığı görülüyor Devlet Demiryollarında. Bunu yapan kim? Bunu yapan Devlet Demiryollarını yöneten üst düzey yetkililer, bunu yapan sizlersiniz. Ne olmuş? Bakın, her biri teslim alma müdürü olmuş sırayla, bir basamak olarak kullanmışlar teslim alma müdürlüğünü, o göreve gelmişler, oradan orayı basamak yapıp zıplayarak geçmiş, şube müdürü olmuş. Bakın, bu 40 usulsüz atanan yetkiliyle ilgili örnek vereyim: Misafirhane müdürü 13 Mayıs 2020 tarihinde bu göreve geliyor, sınavsız olarak da koruma ve güvenlik müdürü oluyor, yapılıyor aynı gün. Teslim alma müdür yardımcısı oluyor 29 Ocak 2020'de, aynı gün sınavla atanması gereken yere sınavsız geçiyor, şube müdürü vekili oluyor. Misafirhane müdürü 15 Mayıs 2020 tarihinde bu göreve geliyor ve sınavla atanması gereken yere sınavsız bir şekilde zıplayarak geçiyor, gar müdürü vekili oluyor ve bu şekilde 40 kişi şube müdürlüğü seviyesinde görevlere atanıyor. Ondan sonra da kaza olduğunda "Niye kaza oldu?" E, sınavla atanmanız gereken yere sınavsız atıyorsunuz, eğitim vermeniz gereken, makas değiştirmesi gereken personele yeterli eğitim verilmiyor; neticesinde de makasları karıştırıyor, 4 tane çoklu ray sisteminin olduğu marşandizde karşılıklı trenler kafa kafaya çarpışıyor ve can kayıpları yaşıyor.

Şimdi, bu söylediğim 40 kişiyle mi kalıyor Devlet Demiryolları? Hayır. Bakın, Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ, 52 kişi de burada aynı şekilde sınavla atanması gereken müdürlüklere sınavsız olarak atanacakları teslim alma müdürlükleri gibi görevlere geliyor. Ya, şu listeye bakar mısınız Sayın Genel Müdürüm. Devlet Demiryollarında ne kadar çok teslim alma müdürlüğü kadrosu varmış ya.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Daha önce de vardı ya, yeni değil, bu hukuki.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Basamak olarak basıyor, bir gün sonra şube müdürü oluyor.

Bununla da kalmıyor, bakın devam ediyor “375 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’nin mülga ek madde 18 hükümleri şartlarını taşımayan personelin müfettiş kadrosuna atandığı tespit edilmiştir.” diyor, Sayıştay söylüyor. Bakın, bu bütün kazalar olmasın diye, güvenliği sağlayacak onu teftiş edecek müfettiş usulsüz olarak atanmış. Sonra, liman işletme müdürü olmak için gerekli öğrenim şartını taşımayan personelin söz konusu kadroya atandığı tespit edilmiştir. Kim söylüyor bunu? Sayıştay söylüyor. Devam edelim. “2016 ve 2017 yıllarına ilişkin sicil ve başarı değerlendirmesi olmayan sözleşmeli personelin daha üst bir görev olan misafirhane müdür yardımcılığına atandığı tespit edilmiştir.” burada. Devam edelim. “Müşavir ve başuzman kadrolarında istihdam edilen personelin tecrübelerine uygun görev tevdi edilmemesi Devlet Demiryollarında...” Devam edelim. Sayıştay raporu yine “Gerekli hizmet süresi şartlarını taşımayan personellerin müdür kadrolarında tedviren görevlendirilmesi” diyor; bu da Devlet Demiryolları. Ya, ben bu kadar liyakatsizliği bir arada hiçbir kurumda görmedim. Hepsi Sayıştay raporu, hiç yorum yapmadan söylüyorum. Bunların tümünü sizler yapıyorsunuz; yapmayın, bunlar yasal değil, bunlar mevzuata aykırı. Ondan sonra birileri çıkıp da “Neden kaza oldu?” diye üst düzey yetkililerde de sorumluluk aransın.” dediği zaman...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ya, mevzuata aykırı değil de yapmasalar iyi olur.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – ...bu şekilde işte bu gibi usulsüz atamalar ve o nedenle de görevin doğru düzgün yerine getirilmemesi nedeniyle kaza oluyor.

Bakın, yeri geldi gösteriyorum. Bakın, bu çocuk kim? Bu çocuk kim arkadaşlar? Bu çocuk Oğuz Arda Sel, 8 Temmuz 2018 tarihinde hayatını kaybetti. Nerede? Çorlu tren faciasında kaybetti. Yazık, günah, bizim çocuğumuz, yazık. Annesi feryat ediyor, bugün bile yazmış, “1.446 gündür yoksun.” diye yazıyor, bir ana yüreği yanıyor.

Bakın, sadece o da değil, isimlerini sayalım, hayatını kaybeden vatandaşlarımız: Ersen Gül, Serhat Şahin, Melek Tuna, Ayşe Başaran, Ergün Kerpiç, Hakan Sel, Oğuz Arda Sel -babasıyla birlikte hayatını kaybetmiş- Özge Nur Dikmen, Gülce Dikmen, Sena Köse, İrfan Kurt, Mavinur Tifliden, Bahar Koçman, Yağmur Laçın, Özcan Cesur, Derya Kurtuluş, Beren Kurtuluş, Emel Duman, Bihter Bilgin, Ömer Alperen Can, Seyfi Ergül, Zübeyde Seven, Gani Kartal, Rubize Kartal, Fethiye Yıldız; 25 vatandaşımız hayatını kaybetti. O yüzden, tren kazalarını konuşurken hepimiz hassas olmak durumundayız başından sonuna. Canı acıyan, hâlâ içi yanan, ana yürekleri, baba yürekleri var. Annelerini babalarını kaybetmiş çocuklar var; onlar hâlâ annesiz, hâlâ babasızlar. Bu, liyakatsiz atamaların bir sonucudur. İşlerin yapım tekniğine uygun yapılmaması, yapılıp yapılmadığının yeterince kontrol edilmemesi neticesinde bu kazaların olması tetikleniyor. Yani her burada dile getirdiğimiz felakette “Yağmur çok yağdı.” “Kar çok yağdı.” “Doğal afet oldu.” “İşte, coronavirus salgını vardı.” gibi gerekçelerle üzeri örtülemez, bu can kayıpları telafi edilemez.

Şimdi, kurumun zararıyla ilgili birkaç şey söylemek istiyorum: Bakın, bu elimde gördüğünüz Sayıştayın 2013 Yılı Raporu, diyor ki: “2013 yılında 1 milyar 280 milyon 554 bin 387 lira zarar.” Kurum zararı etmiş. 2014 yılında 1 milyar 874 milyon 309 bin 739 lira zarar etmiş, 2015 yılında 2 milyar 98 milyon 73 bin 666 lira zarar etmiş, 2016 yılında 2 milyar 506 milyon 465 bin 394 lira zarar etmiş, 2017 yılında 2 milyar 1 milyon 974 bin 74 lira zarar etmiş.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Toparlayalım lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2018 yılında 2 milyar 557 milyon 962 bin 517 lira zarar etmiş, 2019 yılında 2 milyar 546 milyon 895 bin 95 lira zarar etmiş, 2020 yılında 3 milyar 866 milyon 423 bin 656 lira zarar etmiş. Yani 2013-2020 yılları arasında -toplam zararı- 18 milyar 732 milyon

654 bin 531,22 lira zarar etmiş; dehşet verici bir zarar. Bu zararın, bakın benim yaptığım hesaba göre, 200 milyon 142 bin 539,74 doları Ankara-İstanbul Demir Yolu Hattı 2'nci Kesim Projesi'nde yapılan vurgunla ilgili ve bu vurgunun da güncel TL olarak tutarı 3 milyar 474 milyon 474 bin 489 liradır.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Topalıyor muyuz Sayın Vekilim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Toparlıyorum.

Son bir konum var, Ahmet Kaya Vekilimden aldığım süreyle onu tamamlayayım.

Son söyleyeceğim konu da şu...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Ahmet Kaya, Süleyman Karaman'a vermişti süresini ama size de mi verdi?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, o kalan kısmı da ben aldım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Bir şey kalmadı ki Ahmet Kaya'dan.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Birkaç dakika...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Peki, buyurun toparlayın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şimdi, bu yapılan projeler, yatırımlar yapılacak; bunu biz de destekliyoruz. Tabii ki yapılacaklar ama kaç yapıldı, kaç yapılabilirdi, bir kamu zararı var mı, birilerinin orantısız aşırı zenginleşmesi var mı; bunu da denetlemek bizim görevimiz, bu Komisyonunun görevi.

Şimdi, ben bu Komisyonunda... Bakın, bu pazarlık usulüyle yapılan yani “adrese teslim” dediğimiz bizim yani 3 firmayı 5 firmayı çağırarak yapılan ihalelerle nasıl bir zarar oluşturulduğunu size oransal olarak ispat edeceğim. Bakın, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Sayıştay Raporu diyor ki: “Yapı İşleri Genel Müdürlüğü tarafından 4734 sayılı Kanun'un 21'inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında pazarlık usulüyle ihalesi düzenlenmiş ve sonucunda yükleniciyle 3 milyon 300 bin lira bedelle sözleşme imzalanmıştır.” Pazarlık usulüyle... “Ancak yapılan incelemede yaklaşık maliyet için teklif alınan 3 firmayla, pazarlık usulü ihaleye davet edilen 3 firmanın aynı olduğu tespit edilmiştir.” Bakın, aynı.

Bir örnek daha, bir hastalık gibi nasıl pazarlık usulü ihalenin bütün devlet kurumlarını sardığını göstermek için. Gençlik ve Spor Bakanlığı Sayıştay Raporu diyor ki: “Bakanlığın Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğünce yapılan toplam 40 yapım ihalesinden 15'inin açık ihale usulü, 25'inin ise 21/b'yle yapıldığı tespit edilmiştir.” 15 açık ihale usulüyle yapılan ihalede ihale sözleşme bedelinin yaklaşık maliyet oranının ortalaması yüzde 70,6. Bakın, açık ihaleyle yapılırken yüzde 70,6 yaklaşık değere oranı. Ancak 25 pazarlık usulü ihalede bu oran yüzde 97,4'tür yani bütün bu suç duyurusunda bulunduğumuz pazarlık usulüyle yapılan demir yolu ihalelerinin arasında yaklaşık yüzde 30'luk kamunun bir zarar payı var.

Bakın, Millî Eğitim Bakanlığı Sayıştay Raporu diyor ki...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Ahmet Kaya'nın da süresinin sonuna geldiğinizi ifade edeyim. Lütfen son cümlelerinizi alalım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hemen tamamlıyorum, bir dakikada tamamlıyorum.

“Yaklaşık maliyetin hesaplanmasına esas piyasa araştırmasının yapıldığı, ihalelere teklif vermeye davet edilen veya alımın yapıldığı bazı firmalar, ihale tarihinden yaklaşık bir ay önce tarihte kurulduğu görülmüş olup, bu firmaların hangi özelliklerinden dolayı ihaleye davet edildiği konusunda herhangi bir

gerekçe ileri sürülmemiştir. İhaleye teklif veren 3 firmadan 2'sinin adresleri aynıdır.” “21/b kapsamında yapılan bu ihalelerde, ihale/sözleşme bedelinin yaklaşık maliyete oranının ortalaması yüzde 97...” Yüzde 70'e inmesi lazım ama yüzde 97, arada kayıp var.

Son cümlemleri söylüyorum, son cümlem de şu: Bakın, bunu daha da somut hâle getirmek için bir çalışma yaptım. Çalışmada AK PARTİ döneminde 2005-2022 yılları arasında yap-işlet-devret projeleri haricinde yapılan ihaleleri en fazla alan 11 şirketin bunların ne kadarını açık ihaleyle aldığını, ne kadarını pazarlık usulüyle, ne kadarına da belirli isteklilerin davet edildiği -o da pazarlık usulüne benzer bir yöntem- ihaleyle işe aldığını tespit ettim; söylüyorum, bitiriyorum: Firmalar; Limak, Kolin, Cengiz, Kalyon, İC İnşaat, Makyol, Bayburt Grup, YDA, Çelikler, Yapı ve Yapı inşaat, Rönesans. Toplam ihale sayısı 444. Bu ihalelerin sadece yüzde 19'unu açık ihaleyle almışlar, sadece yüzde 19. Pazarlık usulü ve belirli isteklilerin davet edildiği ihalelerin toplam oranı yüzde 81; durum, vaziyet budur. İstisna olan bir ihale usulü artık genel olarak uygulanıyor ve burada devasa bir kamu zararı oluşuyor.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Şimdi, söz sırası Sayın Subaşı'nda.

Buyurun.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Değerli milletvekili arkadaşlar, kurumumuzun saygıdeğer üyeleri, Sayıştay üyeleri; bugün, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları güzide bir kuruluşumuz, bununla alakalı da Sayıştay raporlarıyla ilgili gerekli inceleme ve denetleme çalışmalarını yapıyoruz. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ifade ettiği gibi “Demir yolu güven yolu, bayındırlık yoludur. Ülkemizin her yerini demir yolu ağlarıyla örmeliyiz.” İşte, bu sözden ilham alarak AK PARTİ iktidarlarında Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde demir yoluna gerekli önemi, gerekli hassasiyeti... İlk günden bugüne kadar nelerin yapıldığını, yapılmadığını herkes biliyor, biz de üzerimize düşeni yapmaya çalışıyoruz. Bu sebeple, Türkiye'de ilk hızlı tren 13 Mart 2009 tarihinde sabah saat 09.40'ta Ankara'dan Eskişehir seferiyle faaliyete geçmiş ve tarihe hep beraber tanıklık etmiştik.

Tabii, şöylece bir dünyada hızlı tren kullanan, işleten ülkeleri sayacak olursak -çok fazla vaktinizi almayacağım çünkü gerçekten çok fazla bir ülke yok- Almanya, Amerika, Çin, Fransa, Güney Kore, İngiltere, İspanya, İtalya, Japonya, Rusya, Tayvan ve Türkiye yani dünyada 12 tane ülke hızlı treni kullanırken Avrupa'da sadece 6 ülkeden 1'iyiz hızlı treni kullananlarda, dünyada da 12 ülkeden 1'iyiz. Dünyada hızlı tren hız kilometresine bakıldığı zaman ve yolcu kapasitesine bakıldığı zaman 9 ülkeden 1'i olduğunu çok gururlu bir şekilde görmekteyiz.

Sayın Genel Müdürüm, sosyal medyada veya işte, internette yaptığımız çalışmalarda, araştırmalarda bir ankete rast geldim. Yani bu ankete ben de rast gelseydim çünkü yaptığım görevler çerçevesinde on-on iki sene önce yani Türkiye'de hızlı tren yok iken İspanya'da, işte, Almanya'da değişik yerlerde hızlı trene binmiştim. “Ya, bir gün Türkiye'de hakikaten biz de bunu görebilir miyiz?” demiş iken Türkiye'de İstanbul-Ankara arasında seyahat de ettim ve onu da gördüm. Bu ankette yüksek hızlı trenin yaşanılan kentin, ağlar arasında olan kentlerin turizme olumlu olarak katkı sağladığını söyleyenlerin oranı yüzde 79. Ve halkımız, milletimiz hızlı treni benimsemiş durumda. Yine, araştırmaya katılan kişilerin yüzde 55 kadar kısmı... Ülkemizin geçmiş yılları düşünülünce Türkiye'de bir gün yüksek hızlı trenle yolculuk yapabileceğini akla getirenlerin oranı yüzde 30. Yüzde 70'i -az önce ben de ifade ettim- böyle bir şey düşünmüyor. Tabii, bu çerçevede Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'a, Sayın Başbakanımız Binali Yıldırım'a ve sol tarafımda oturan değerli ağabeyim Genel Müdürümüz Süleyman Karaman'a milletim adına teşekkür ediyoruz çünkü milletimiz treni seviyor, milletimiz raylı

sistemi seviyor. Biz öyle bir milletiz ki ilk demir yolu ağımızı Hicaz Demiryolu olarak yapmışız, orayı da gidip görmek nasip oldu ve orada Efendimiz rahatsız olmasın diye keçeyle raylar döşenmiş. İşte, böyle bir kültürden gelen ve o kültürün temsilcileri olan kişiler olarak bu hizmetleri biz önemsiyoruz.

Tabii, eksiklikler yok mu? Var. Ben şehrimle alakalı, seçim bölgem Balıkesir’le alakalı Sayın Genel Müdürüm birkaç kere sizlerle de temasa geçmiş idik. Sizlerin yaptığı çalışmalarda bölgede olduğum zaman eşlik de etmiş idik. Tabii ki gerek İzmir gerek Ankara gerek İstanbul bağlantılı olmak üzere Bandırma güzergâhında, Bandırma Doğanpınar’da Bandırma-Bursa-Yenişehir hızlı tren hattının 56 kilometrelik kısmı Bursa-Yenişehir hattı olarak yüzde 84 oranında gerçekleşmiş olduğunu hem raporlarda hem sizin konuşmanızda da duyduk. Diğer bizi ilgilendiren kısmı yani Bandırma-Bursa güzergâhında son durum ve çalışmalar hakkında şehri ve hemşehrilerimi bilgilendirme adına yazılı bilgi istiyorum. Yine, Bandırma-Bursa-Osmaneli hızlı tren projesinde Bandırma-Bursa’nın 95 kilometrelik kısmıyla ilgili sözleşme imzalandı, biz de katıldık bunlarla ilgili çalışmalara. Bu süreçle ilgili inşallah, bir sıkıntı olmadan sürecin hızlı bir şekilde tamamlanmasını biz hemşehrilerimiz adına sizlerden talep ediyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, Bandırma-Balıkesir-İzmir tren seferlerimiz bizi ilgilendirmeyen sadece ve sadece Akhisar-İzmir güzergâhındaki bakım onarım nedeniyle geçici bir süreliğine iptal edilmiş idi. Bizim Bandırma’dan Balıkesir’e gerek aradaki güzergâhta da istasyonlarda durmak üzere veya Akhisar’a kadar da uzatabiliriz, bu tren seferleri ciddi manada bizi, hemşehrilerimi sıkıntıya sokmuştur. Bunların en kısa süre içerisinde tekrar gerçekleştirilmesini sizden rica ediyorum, hatırlatıyorum.

Bir de Sayın Genel Müdürüm, şimdi, burada tabii elimize bir not tutuşturulmadı, yapılan hizmetlere teşekkür etmek lazım. Bazı arkadaşlar “İşte, ellerine not tutuşturuluyor, kendi bürokratlarını övüyorlar.” diye... Teşekkürü şu nedenden ediyorum: Ben defalarca internet üzerinden telefonda da -TCDD’nin vardır- Balıkesir-Ankara’ya bilet alamadım. Sizleri de makamınızı da -sizleri, şahsınız diyeyim- özel kalemi de danışmanıma arattırdım, maalesef yer yok. Öyle “Milletvekiliymiş, bakanmış; kotada ona belki satarız.”la alakalı da “Biz, bilet ayırmıyoruz.” dediler. Bu eşitlikçi davranışınızdan dolayı, bilet bulamayan ve bilet bulamamaktan dolayı mağdur olan biri olarak da teşekkür ediyorum. Bu uygulamalarınızın devamını diliyorum.

Ha, tabii, biz, seçim bölgeme giderken, işte, uçak saatleri uymaz ise ya kara yoluyla gidiyoruz ya da hızlı gideceksek İstanbul üzerinden hızlıca geçiyoruz. Eğer mümkünse, vagon sayısının artırılması mı -güzergâh işi sizin işiniz- veya ek sefer konulması mı; bu konuda varsa çözülebilecek, olabilecek, potansiyel müşterilere de dikkat ederek... 5-10 kişi için ek sefer konulup, ek vagon konulup da ilave masrafa girilmesini de ben istemiyorum.

Her türlü kazalardan, her türlü belalardan uzak olmanız dua ve temennisiyle; demir yolları kazalarında vefat eden vatandaşlarımıza Cenab-ı Allah’tan rahmet diliyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Subaşı.

Sayın Kaşıkcı, buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Evet, Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, size ve yönetiminize öncelikle hayırlı günler diliyorum ve bugün Komisyonumuza dışarıdan, ilgili bakanlıklardan gelen arkadaşlarımıza da hoş geldiniz diyorum.

Devlet Demiryolları denetimi yaklaşık beş saattir sürüyor, dolayısıyla uzun ve yorucu oldu. Ben de çok fazla konuşmamı uzatmadan, sadece birkaç tespitimin ve kurumla ilgili merak ettiğim birkaç soruyu yazılı olarak cevaplandırılmasıyla ilgili sizden rica edeceğim. Ama öncelikle, bir borç var üzerinde, o borcu ödeyerek ben kendi konuşmama geçmek istiyorum.

Karaman AK PARTİ Milletvekilimiz Selman Eser Bey'in misafirleri vardı, o yüzden burada kalamadım, giderken de borcu benim üzerime yükleyip gitti. Karaman-Konya arası hızlı tren seyahatinin başlamasından dolayı kurumunuza özellikle çok teşekkür ediyor. Her gün binlerce insanımızın faydalandığı bir ulaşım aracını Karaman'a ulaştırdığınız için de ayrıca tüm Devlet Demiryolları ailesine teşekkürlerini benim aracılığıyla iletmış olsun. Ben de tutanaklara burada bunun geçirilmesine vesile olayım.

Sayın Genel Müdürüm, tespitleri ve eleştirileri, alt komisyonunda bulunduğum Devlet Demiryollarının daha iyi ve milletimize daha güzel hizmetler sunması için yapacağım; lütfen, bu şekilde görmenizi sizlerden rica ediyorum.

Öncelikle şunu belirtmek istiyorum: Millî Savunma Bakanlığından sonra herhâlde ülkemizde en fazla taşınmazı bulunan kurumlardan bir tanesi de Devlet Demiryolları. Devlet Demiryollarının Anadolu'nun birçok şehrinde, çok özel noktalarında çok kıymetli taşınmazlarının olduğunu biliyoruz. Dolayısıyla bu taşınmazların korunması, onların kurumumuza gelir getirecek durumda varlıklarını devam ettirmesi aslında burada birinci dereceden sizi ilgilendiren bir konu. Çünkü milletimize ait olan bu taşınmazların emaneti şu an Hükümetimiz tarafından aslında sizlere verilmiş. Dolayısıyla bu emaneti korumak, bu emaneti muhafaza etmek, bu emaneti gelecek nesillere de ulaştırmak görevi sizlerde. Bu emanetle ilgili, bu taşınmazlarla ilgili gördüğüm bir yaklaşımı üzülerken tespit etmek istiyorum. Aslında Devlet Demiryollarının, Anadolu'nun dört bir tarafındaki taşınmazları belediyelerin imar uygulamasıyla, neredeyse -lütfen sözümü yanlış anlamayın- böyle her bir tarafından bir belediye başkanının tutup çektiği ve nihayetinde, gün sonunda da bir kuş gibi kaldığı bir taşınmaz hâline geliyor. Bir belediye başkanı, ilçesinde veya ilinde bir imar uygulaması yaptığı zaman, "Acaba otopark sorununu nasıl çözebilirim?" dediği zaman hemen işin kolayına kaçıp Devlet Demiryollarına ait bir alanı, bakıyorsunuz, hemen bir otopark ilan ediyor veya ilinde, yeşil alanla ilgili, plan notlarına işlemesi gereken bir yüz ölçümü var, onu tutturabilmek adına, yine, bakıyorsunuz, çok kıymetli, Devlet Demiryollarına ait bir taşınmazın hemen bir yeşil alan ilan edildiği, yine rekreasyon alanı yapıldığı... Aslında rekreasyon alanı yapılması veya yeşil alan ilan edilmesiyle ilgili bir sakınca görmüyorum. Ancak bazen, İstanbul'da, Ankara'da, İzmir'de ve böyle, özellikle, gayrimenkulün çok kıymetli olduğu il merkezlerinde, ilçe merkezlerinde bu tür imar uygulamalarıyla birlikte aslında taşınmazlarımızın fiyatlarının çok alt seviyeye çekildiğini görmekteyiz. Bu hususta ben, Devlet Demiryolları ailesinden, yönetim sizde olduğu için sizlerden... Bu taşınmazları aynı zamanda milletimizin bir emaneti olarak görüp bu manada, imar uygulamasında bir kuş hâline dönüştürülmesine lütfen -belediyelere- müsaade etmeyin. Anadolu'nun birçok yerinde bu şekilde çok kıymetli, çok değerli taşınmazlarımız var. Bunların hakkını, hukukunu savunmak görevi, yine, sizlerde; aynı zamanda da bu bir vebaldir diye düşünüyorum.

Bakınız, Sayıştayın -ki bulabildiğini, yaklaşık 27 tane madde hâlinde- Anadolu'nun birçok yerinde, çok önemli taşınmazlarla ilgili o belediyelerin buraların imarını nasıl değiştirdiğine yönelik tespitleri var. Özellikle 2020 yılı Sayıştay Raporu'nda bunlar tek tek maddeler hâlinde yazılı. Ben burada fazla zaman almasın diye bu maddeleri bir bir geçiyorum ama kurumda bu konuyla ilgilenen birim vardır, o birimin başındaki arkadaşımız kimse ondan rica edelim Komisyon adına, lütfen, şunlara bakalım. Bunlarda kurumumuz adına bir hak gasbı da varsa bunlarla ilgili yasal süreçleri de başlatmamız gerekiyor diye düşünüyorum.

Yine, hızlı bir şekilde, bu rapordan diğer bulgularla ilgili önemli gördüğüm hususlara kısaca değinip geçeceğim. Ama bunun öncesinde, Sayıştay raporlarında bulamadığım, geçen alt komisyon ve üst komisyon toplantılarında dile getirdiğim yine bir taşınmazımızla ilgili bir husus vardı. Devlet Demiryollarına ait Mersin'deki liman özelleşmiş ve özelleştirme kapsamı dışında kalan bir araziniz vardı, bu arazinin durumunu aslında ben gündeme getirmiştım. Özelleştirme kapsamında bu limanı işleten firma, özelleştirme dışında kalan ve mülkiyeti Devlet Demiryollarına ait olan arsayı yaklaşık on dört-on beş yıldır hiçbir kira vermeden kullanıyordu. Dolayısıyla geçmişe yönelik faizleri de üzerine koyup Mersin'deki çok kıymetli limandaki bu alanın kira bedelini, mevcut, şu anki özelleştirme kapsamında limanı alan firmadan tahsil edilmesi gerektiğini ifade etmişim. Hatta, orada çıkan miktarın o günkü ekonomik karşılığı, neredeyse 24 derslikli bir okulu yapabilecek bir tutara karşılık geliyordu. O zaman da şöyle bir tavsiyede bulunmuştım: Eğer bu kira, limanı işleten firmadan tahakkuk edilirse Toroslara, Mersin'e Devlet Demiryollarına ait 24 derslikli bir okul dahi yaptırabiliriz bu parayla demişim. Ben raporlarda son durumu görmedim. Bununla ilgili bize yazılı olarak son durumun ne olduğuyla ilgili bir bilgilendirme notu yollarsanız memnun olurum.

Sayın Genel Müdürüm, yine, 2020 Sayıştay Raporu bulgu 9.2.7'de bir husus dile getirilmiş. Bu da bazı yapım işlerinde yüklenici tarafından sunulması gereken araçların sözleşmede belirlenen şartlara uygun olmamasına rağmen kabul edilmesi meselesi. Burayla ilgili aslında Sayıştay, sorunun cevabına da çok kısa, öz bir cevap vermiş. Bu cevabı da burada okumayacağım ama bu hususun da özellikle kurumunuz tarafından tekrardan bir gözden geçirilmesini sizlerden rica ediyorum.

2019 Sayıştay bulgularında da yine önemli hususlar dile getirilmiş. Bunlardan bir tanesi Erzincan Milletvekilimiz Sayın Süleyman Bey'in dile getirdiği, daha önce Deniz Bey'in de ifade ettiği şu hemzemin geçitlerle ilgili konu ki Süleyman Bey tecrübesini de işin içine katarak aslında bize bu manada Devlet Demiryollarının hak etmediği bir eleştiriyi karşı karşıya kaldığını ifade etti. Burada bu hemzemin geçitler sadece Devlet Demiryollarının sorumluluğunda değil, bunun bir kısmı kara yolları ağı içerisinde, bir kısmı da belediyelere aitken sürekli bu konuda Devlet Demiryollarının bir yatırım yapması konusu gündeme geliyor diye de çok güzel özet bir bilgi paylaştı bizlerle. Evet, bu bilgi çok kıymetli ve bizler için de geçerli. Bu hemzemin geçitler sadece Devlet Demiryollarının uhdesine bırakılmayacak kadar önemli ve büyük de bir mali yük getiren bir mesele. Burada biz Devlet Demiryollarının profesyonelce bir yaklaşım ortaya koyup gerekirse her ilde valilik çatısı altında Karayollarının, Devlet Demiryollarının ve yerel belediyelerin bir araya gelip oluşturduğu bir komisyon marifetiyle bu hemzemin meselesinin Türkiye'nin dört bir tarafında çözülmesiyle ilgili bizim artık ortaya bir vizyon koymamız lazım. Bu sorumluluğu birbirimizin üzerine atmaktan veya hepsini toplayıp topyekûn Devlet Demiryollarının üzerine yüklemektense aslında burada herkesin ortak bir payının olduğu hatırlatılmalı diye düşünüyorum. Bu hususla ilgili de bir kanun değişikliği değil, yönetmeliklerle ancak bu sürecin düzeltilmesi gerektiği hususunu yine Süleyman Bey gündeme getirdi. Bu manada bizlerin de Komisyon olarak üstüne düşen bir vazife varsa -ki bizim Komisyonumuz ancak Bakanlıklara tavsiye niteliğinde kararlar gönderir- bu manada bizlerin de üzerine düşen bir şey varsa Devlet Demiryollarımızın üzerindeki bu yükün aşağı indirilmesi konusunda bizlerin de göreve hazır olduğunı ayrıca belirtmek isterim. Kurumumuzun yanındayız.

Yine, Sayın Genel Müdürüm, demir yolları yapım projelerinde Türkiye-Avrupa Birliği Mali İşbirliği (IPA) desteği kapsamında ayrılan bir fon olduğunu ve bu fonun hepsini kullanamadığımızı, bir kısmının tekrardan iade edildiğiyle ilgili bir tespit var. Tespitin sizin tarafınızdan durumu nedir, onu bilinmemekle beraber Sayıştayın bizim önümüze koymuş olduğu bu rapor doğrultusunda bu fondan tamamına yakınından nasıl faydalanabiliriz meselesi de aslında kıymetli bir konu diye düşünüyorum.

Yararlanamıyor muyuz tamamından veya bu bizim yapım işlerimizden kaynaklanan problemlerden dolayı mı fonun bir kısmı tekrar Avrupa'ya gidiyor? Bu konu üzerinde durulması gereken önemli bir konu diye düşünüyorum.

Yine, komisyonlarımızda sıkça tartıştığımız bir konu var, o da demir yollarındaki sinyalizasyon meselesi. Yine Sayıştay burada aynı demir yolu üzerinde farklı yazılımlarla yapılmış veya desteklenmiş sinyalizasyon modellerinin olduğunu, bunların hepsinin artık tek bir çatı altında toplanması gerektiğini, bu tek çatı kurulurken de mümkünse bizim yerli mühendis arkadaşlarımızdan destek alınıp veya bu manada çalışan devletimize ait şirketlerden destek alınıp -TÜBİTAK gibi, ASELSAN gibi- artık Devlet Demiryollarında yerli bir sinyalizasyon meselesini de gündeme getirip, bunu da bir an önce çözmemiz gerekiyor diye düşünüyorum.

Biz PTT'nin denetiminde şöyle bir acı gerçekle karşı karşıya kaldık: Otoyollarda "HGS" "OGS" dediğimiz ağların aslında yazılımlarının baktığımız zaman çok basit cihazlarla ve mühendislik faaliyetleriyle yapılacak bir proje olarak karşımızda duruyorken biz yabancı ülkeden bu hizmeti almışız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Kaşıkçı, toparlayalım.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Bitirmek üzereyim Başkanım.

Orada da bunu dile getirdik, Sayın Genel Müdüre ifade ettik "Lütfen bu yerleşsin." dedik. Şimdi, bizim demir yolu ağıımızdaki bu sinyalizasyon meselesiyle ilgili de süreci bir an önce toparlayıp... Başka bir ülkeye benzemesine gerek yok, bizim kendi ülkemize özgü, kendi arkadaşlarımız tarafından yapılan bir yazılımla bunun bir an önce devreye girmesi gerektiğini ifade etmek istiyorum.

Sayın Başkanım bitireceğim. Birkaç bulgum daha vardı, onları bırakıyorum. İlimle ilgili bir hususu dile getirip ben de bana ayrılan süreyi noktalamak istiyorum.

Sayın Genel Müdürüm elbette bütün milletvekillerimiz, buradaki sadece Komisyon milletvekillerimiz değil, Türkiye Büyük Millet Meclisinin kulislerine gitseniz sizi gören gerek iktidar gerek muhalefet milletvekilleri hepsi sizin yanınıza gelir ve "Hızlı tren hattı bizim ilimize de gelsin." diye sizlerden ricada bulunur çünkü çok konforlu bir ulaşım aracı. Bunu biz özellikle Konya seyahatlerinde, İstanbul seyahatlerinde bu hızlı treni kullanıyoruz, gerçekten Türkiye'de milletimizin hizmetine sunulan önemli bir ulaşım aracı. Bundan dolayı da her milletvekili kendi iline bu konforlu ulaşım aracının ulaşmasını ister. Bu hususta ben de ilim Hatay'la ilgili böyle bir talebi dile getirmiştım hem sizden önceki yönetime hem Sayın Bakanlarımıza gördüğümüz her ortamda Hataylı hemşehrilerimizin de bu konforlu ulaşım aracından yararlanması gerektiğiyle ilgili, faydalanması gerektiğiyle ilgili bir hususu dile getirmiştım. Ancak geçtiğimiz günlerde Sayın Bakanımızın açıkladığı bir proje vardı, o proje kapsamında -yanlış hatırlamıyorsam- 52 il önümüzdeki yirmi yıllık veya otuz yıllık süreçte hızlı tren hattına erişecek diye bir müjde verildi, o iller arasında baştan sona indim, sondan tekrar başa doğru gittim, Hatay'ı göremedim; göremeyince de insan üzüyor tabii. Dolayısıyla Hatay'la ilgili de aslında çok büyük bir yatırım gerekmiyor. Özellikle Osmaniye'den Gaziantep'e devam eden hızlı tren hattına İslahiye tarafından veya Nurdağı tarafından bir makas verilip yaklaşık 100 kilometrelik bir hatla biz de bu hikâyenin içerisinde geçen bir il olabiliriz çok rahat bir şekilde. Nurdağı ile Antakya arasını birbirine kavuşturacak bu 100 kilometrelik hattın kamulaştırılması da çok kolay, yerin topografik özellikleri de çok rahat, ne bir tünel ne bir viyadük istemeyen bir alan. Burada aslında yatırım maliyetleri de çok düşük olan bu alanın da projelere katılması, Sayın Bakanımızın verdiği o müjde listesine Hatay'ın da eklenmesi hususunda ben bir kardeşiniz olarak sizden destek istiyorum aslında.

Tekrardan size ve yönetiminize başarılar diliyorum. Yapacağınız tüm hayırlı ve güzel işler de sizlerin yanınızdayız, sizlerin duacısınız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

Sayın Durmuşoğlu buyurun.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Sayıştayımızın çok değerli temsilcileri, kamu kurum ve kuruluşlarının çok değerli temsilcileri, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Sayın Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu üyeleri; ben de hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum. Toplantımızın hayırlara vesile olmasını diliyorum, hepiniz hoş geldiniz.

Ülkemizin yüz altmış beş yıllık köklü ve millî kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, ülkemizde yüksek hızlı ve hızlı demir yolu ağının geliştirilmesi, mevcut hatların yenilenmesi, yerli ve millî demir yolu sanayisinin geliştirilmesi amacıyla başarılı işlere imza atmaktadır. Geçmişte bir vizyon, bir hedef olarak ifade ettiğimiz başlıkların birçoğunu bugün tamamlanmış projeler olarak önümüzde görmek milletimiz için büyük gurur verici bir konudur.

Osmanlı'dan ve cumhuriyetin ilk yıllarından kalan demir yolu ağlarımız uzunca bir süre ihmal edilmişti. Yarım asır boyunca neredeyse hiçbir geliştirme ve ilave yapılmayan demir yollarımız, ülkemizin uygarlık yolundaki yürüyüşünde demir yollarının önemini bilen Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde yeniden öncelikli sektör hâline gelmesi ve önemli derecede yatırım ödeneği ayrılmasıyla birlikte bu güzide kuruluşumuz ulaşım yatırımlarında kısa sayılabilecek sürelerde çok önemli gelişmelere imza atmıştır.

Ülkemizde ilk defa yüksek hızlı tren hatları inşa edilmiş oldu. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattı sayesinde Batı Avrupa'dan Uzak Asya'nın en ucuna kadar kesintisiz tren seferi yapılabilmesi mümkün hâle geldi. Marmaray'ın da entegre olduğu bu hat, küresel ticaret ağlarında yeni ve önemli bir alternatif olarak giderek daha da öne çıkmaktadır.

Türkiye tarih boyunca tüm büyük değişimlerin yaşandığı coğrafyada yer alan bir ülke olarak önümüzdeki yeni sürecin de öncülüğünü yürütme sorumluluğuyla karşı karşıyadır. Uzak Doğu'yu Batı'ya bağlayan Baharat Yolu ve Çin'den Akdeniz'e uzanan İpek Yolu gibi önemli ticaret hatları bu coğrafyadan geçiyor. Bugün üretimden lojistiğe yeniden merkez olma konumunu güçlendiren bu coğrafyada, insanlığa sunacağımız katkıları artırmak için gece gündüz çalışıyoruz.

Yüksek hızlı tren işletmeciliğinde Avrupa'da 6'ncı, dünyada ise 8'inci ülke olan Türkiye, demir yollarında artık yeni hedeflere yelken açmış durumdadır. Yaptığımız yatırımlarla 2003 yılında 10.959 kilometre olan demir yolu uzunluğumuzu 2021 yılı sonu itibarıyla yüzde 19 artışla 13.022 kilometreye çıkardık. Yeni yüksek hızlı ve hızlı tren hatları inşa ederken mevcut hatlarımızın yenileme ve modernizasyon çalışmalarını da sürdürüyoruz.

Ayrıca mevcut tarihî ve kültürel garlarımız modernize edilip yenileniyor. Diğer taraftan büyük şehirlerimizde yaşanan trafik tıkanıklarına çözüm üretmek amacıyla, yerel yönetimlerle iş birliği yaparak kent içi ulaşımında metro standardında konforlu bir ulaşım imkânı sağlıyoruz. Asya ve Avrupa kıtalarını denizin altından demir yoluyla birbirine bağlayan dünyanın en özgün projelerinden Marmaray'yla Avrupa ile Asya arası yolculuk süresinin dört dakikaya inmesi bu büyük başarının bir örneğidir.

Seçim bölgem Osmaniye ilinin ekonomisi son yıllarda büyük bir ivme kazanmış olup verilen teşviklerin yatırıma dönüşmesi ve lokasyon olarak da liman bölgesine yakın olması nedeniyle ihracat potansiyeli önemli ölçüde artmıştır. Bu başarılı ihracat performansını devam ettirmek, daha fazla yatırımcının bölgemize gelmesi, sanayicilerin teşvik edilmesi amacıyla Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından yapımı planlanan ve projesi hazırlanan Adana İmamoğlu-Kozan-Sumbas-

Kadirli-Osmaniye Demir Yolu Projesi'nin öncelikli olarak 47,1 kilometre uzunluğundaki Osmaniye-Kadirli Organize Sanayi Bölgesi Hattı'nın 2023 Yılı Yatırım Programı'na alınmasını özellikle talep ediyorum.

İstanbul, Ankara, Konya'dan Karaman, Mersin, Adana, İncirlik, Osmaniye ve Gaziantep illerine hızlı tren projesi için emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Temennimiz, en kısa zamanda bu projenin hizmete alınmasıdır.

Sözlerime son verirken Hükümetimizin desteği ve demir yolcularımızın çalışmaları sonucunda ülkemizin tarihiyle, kültürüyle, kaderiyle etle tırnak gibi olan güzide kurum bu noktaya geldi ve demir yolları Türkiye'de tekrar ulaşım sisteminin belkemiği olmaya başladı. İnanıyorum ki doğru politikalar üzerine inşa edilen çalışmalar ve yatırımlarla demir yollarımız gücüne güç katarak tarihindeki başarılarına nicelerini ekleyecek, hem ülkemiz hem de bölge ülkeleri için bereket, kardeşlik ve barış köprüsü olmaya devam edecektir diyor, toplantımızın bir kez daha hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Bu kazalarda hayatını kaybeden demir yolcularımızı da rahmetle anıyorum. Bugüne kadar bu başarılı hizmetlerde emeği geçen başta Sayın Cumhurbaşkanımıza, son Başbakanımız Sayın Binali Bey'e Ulaştırma Bakanlarımıza, Süleyman Karaman ağabeyimize ve tüm genel müdürlerimize ve yöneticilerimize yürekten teşekkür ediyorum.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Durmuşoğlu.

TAMER DAĞLI (Adana) – Sayın Genel Müdürüm, “Osmaniye-Kadirli Organize Sanayi” dedi Mücahit ağabey ama Adana olmadan onların olmayacağını siz biliyorsunuz zaten.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

Buyurun Sayın Peköz.

TAMER DAĞLI (Adana) – Sadece diyorsun ki “Orayı yapın.” Hepsini yapın.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Devam ediyor, oranın hepsi bütün.

BAHA ÜNLÜ (Osmaniye) – Ama Adana'yı geçirmek lazım yine de.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Ama bunu belki imkânlar ölçüsünde...

TAMER DAĞLI (Adana) – Mücahit ağabey'in bazen Kadirliliği tutuyor.

BAHA ÜNLÜ (Osmaniye) – Adana'yı geçirmek lazım yine de, Adana'sız olmaz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, buyurun Sayın Peköz.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Uzun bir oturum oldu, arkadaşlar çoğu şeyi dile getirdiler, onun için çok fazla ayrıntıya girmek istemiyorum doğrusu ama birkaç şeyi yine de söylemek lazım.

Şimdi 2020 yılı itibarıyla bu sinyalizasyon çok konuşuluyor ya, o ciddi bir problem gerçekten. Şu ana kadar bitirilmiş olan, sinyalizasyonu tamamlanmış olan hat uzunluğu 6.828 kilometre. 1.394 kilometre sinyalizasyon çalışması devam ediyor, 2.728 kilometreyse proje aşamasında; dolayısıyla sinyalizasyon önemli ölçüde bir eksiklik içeriyor.

Son on sekiz yıl içerisinde meydana gelen kazalarda 98 insan hayatını kaybetmiş, 649 kişi de yaralanmış. Bu da dolayısıyla tren kazalarının ne kadar önemli olduğunu ve ne kadar kayba sebep olduğunu hep beraber gösteriyor, maddi kayıplar da bunun dışında ayrıca.

Şimdi “Demiryolları niçin zarar ediyor?” diye başta çok fazla sormayacağımızı söyledik ama “Niçin çok zarar ediyor?”u sorabiliriz. Mesela önümde bir belge var; Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketi -Demiryollarının alt birimi, bağlı kuruluşu daha doğrusu- şu ana kadar 65 tane ihale almış, bunları genel olarak doğrudan temin yoluyla almış ve ihale bedeli 463 milyon 758 bin 479 lira ama hiçbir tanesini kendisi yapmamış, başka kuruluşlara yaptırmış. Bir anonim şirket var, yöneticileri var, personeli var, kurumu var, konumu var, aleti var, edevatı var, ihale alıyor Demiryollarından ama kendisi yapmıyor hiçbirini, dışarıdaki insanlara yaptırıyor. Bunun anlamı da şudur: Yani bu tür şeyler olduğu sürece de doğrusu zarardan kurtulmak çok fazla mümkün değil.

Şimdi, Demiryollarındaki yine doğrudan temin yoluyla alınan şeylerin de tabii ki bir yasal yönü var, yasalara uygun ama meşruiyeti genellikle tartışılıyor hem bu hem de personelle ilgili şeylerde, ve bugüne kadar alınan personelde genellikle, özellikle kademe yükselmelerinde liyakate uygun davranılmayıp...

(Uğultular)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Peköz’ü dinleyelim lütfen.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – ...kayırmaların yapıldığı daha çok basına yansıyor zaman zaman. Mesela mevzuatta öngörülen şartları taşımayan personelin müfettiş kadrosuna atanmasının 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’nin mülga ek maddesi madde 18 hükümlerine uymayan koşullarda gerçekleştirildiği Sayıştay raporlarına yansımış durumda. Yine, müfettiş kadrolarına atamalar aynı şekilde yapılıyor.

Şimdi, doğrusu bir şeyi çok merak ediyorum, geçen dönem de sormuştum ama yeteri kadar uygun bir cevap almadım. 2019’da özellikle İstanbul’da yerel seçimlerde belediyenin el değiştirmesinden sonra çok sayıda üst düzey yönetici Demiryollarında üst düzey yönetime getirildi yani bu arkadaşların hepsi gerçekten demir yolu konusunda uzman, yetişmiş insanlardı da belediyede mi çalışıyorlardı yoksa o insanlara, o kadrolara mutlaka yeni kadrolar bulmak gerekiyordu da onun için mi Demiryollarına aktarıldılar diye merak ediyorum. Bu merakımı makul ve mantıklı bir şeyle giderirseniz doğrusu sevinirim çünkü bu kadar insanın aynı anda yetenekli, becerikli, bilgili, birikimli olup başka bir kurumda çalışıyor olması bana makul ve mantıklı gelmiyor doğrusu.

Yine, Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği’ne tabi müdür atamalarının yönetmelikte öngörülen görevde yükselme sınavıyla yapılmamış olduğu, Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği’ne tabi olmayan kadrolara atama yapıldıktan kısa bir süre sonra görevde yükselme sınavına tabi olan kadrolara sınavsız olarak atama yapıldığı tespit ediliyor. Bu kadar sıkıntının yaşandığı Demiryollarının zarar etmesi de doğrusu çok mümkün ama -dediğim gibi, kamu hizmeti veren kuruluşların bir ölçüye kadar zarar etmesi makul ama- bunun mantıklı, belirli bir düzeyde olması gerekir. Bu kadar yanlış yaşandığı bir ortamda zararın çok olması da kaçınılmaz oluyor. Onun için de, çok zarardan kurtulmak, kaçınmak için mutlaka ve mutlaka bilen kişilerle ve olması gerektiği gibi, kurallarıyla, kaideleriyle yapmak lazım.

Hepimiz demir yollarını seviyoruz. Avrupa ülkelerine gittiğimiz zaman işte, Brüksel ile Paris arasını bir saat yirmi dakikada katedebiliyoruz. Biz de treni seviyoruz, ben de çok seviyorum ama zamanında giden bir treni, daha doğrusu zamanında ulaşanı yani İstanbul-Ankara arasını dört saat yirmi beş dakikada değil de iki saatte, bilemedin iki buçuk saatte alan bir tren olmasını tercih ediyorum. Adı yüksek hızlı tren ama dört saat yirmi beş dakikada 420 kilometre gidebiliyor. Bunun da dikkate alınması gerekir diye düşünüyorum.

Yine arkadaşlarımız fondan söz etti. Alınan fonlar belirli bir süreyle sınırlı olarak alınıyor. Demiryollarındaki zararın bir nedeni de zamanında işlerin yapılamaması ve ek ücretlerin, ek fiyatlandırmaların yapılıp ödemelerin yapılması. Onun için de alınan fondan 73 milyon eurosu iyi değerlendirilemediği ve zamanında kullanılmadığı için tekrar iade edilmek zorunda kalıyor. Oysaki böyle bir günde, özellikle ekonomik sıkıntı yaşadığımız bir dönemde 73 milyon euro çok işe yarardı.

Hepimizin esas amacı tabii ki ülkemizin daha müreffeh, daha rahat, daha iyi bir seviyede yaşam standardına kavuşmuş olmasıdır. Demir yolları da bu bakımdan çok önemlidir ama bunun yaygınlaştırılması, her tarafa aynı şekilde yaklaşılması gerekir; o nedenle de ben de ifade edeyim, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hattının mutlaka en kısa zamanda yapılması lazım. Ben Osmaniye’yi de özellikle katıyorum hem hat olduğu için hem de Osmaniye’nin fahri vekilliğini de yapıyorum bizim orada vekilimiz olmadığı için. Tabii, Hatay da ayrı bir hat ama yine de o da o bölgededir, Hatay’ın da buna katılması gerekir diyorum.

İyi yapacağınız şeyler için size teşekkür etmeye devam edeceğiz ama eksikler için de eleştirmeye devam edeceğiz ve bunların geliştirilmesi için sizin katkınızı istemeye devam edeceğiz. İyi şeyler için başarılarınızın devamını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Peköz.

Buyurun Sayın Gündoğdu.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) - Sayın Başkanım, çok değerli KİT Komisyonu üyeleri, Sayın Genel Müdürüm, Genel Müdür Yardımcılarımız, Sayıştayımızın temsilcisi ve üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, öncelikle Devlet Demiryollarının bugüne kadar yapmış olduğu çalışmalardan dolayı Devlet Demiryolları yönetimine, Genel Müdürümüze ve bugüne kadar hizmeti geçen, kurulduğu günden itibaren bugüne kadar hizmeti geçen, görevde bulunan tüm arkadaşlara teşekkür ediyorum.

Tabii, burada arkadaşların eleştirileri vardı, söylediği önemli hususlar da vardı. Tabii, eleştirilerine de, bulundukları eleştiride de biz de bir şeyler söylemek istiyoruz. Mesela, Samsun hattının neden yedi yıldır bitmediğine dair İYİ Partiden arkadaşlar onu dile getirmişti, hem de aynı zamanda bölgeyle ilgili talepleri olmuştu. Ben şöyle bir örnek vermek istiyorum: Diğer arkadaşlar da, konuşan arkadaşlar da 21/b usulüyle ihaleyle ilgili söz söylediler. Bu ihaleleri tamamen farklı bir şekilde anlatmaya çalışıyorlar; sanki bu ihaleler üzerinde, hepsinde bir yanlışlık varmış gibi. Ben burada kimseyi korumak için söylemiyorum yani asla şunu da kabul etmiyorum, tasvip etmiyorum. Yani bir firmaya 1’den fazla ihalenin verilmesini tasvip etmiyorum, bir gruba 1’den fazla ihale verilmesini tasvip etmiyorum; bu doğru değil, buna asla katılmıyorum. Ama 21/b usulünün de yanlış bir usul olmadığını dile getirmeye çalışıyorum çünkü kendi ilimde bir başka kurumdan örnek vereceğim: Karayolları yaklaşık on beş yıl önce Ordu-Gürgentepe-Gölköy yolunun ihalesini yaptı, 100 milyonluk ihaleyi bir firma çıktı -açık ihaleydi- 50 milyona aldı; 100 milyonluk ihale 50 milyona alındı. Sonra, aradan dört yıl geçti, bir arpa boyu yol alınamadı.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Demek ki yaklaşık bedel yanlış hesaplanmış.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) - Beş yıl geçti, yine hiçbir şey yapamadı. En son biz gittik milletvekilleri olarak, denildi ki: “Bu arkadaşın ihalesini feshedin çünkü biz burada yaşayan hemşehrilerimize söz verdik bu yolun yapılması lazım, bu arkadaşın da aldığı ihaleyle bu işi yapma şansı yok, yapamıyor, ortada.” Bu sefer ihale feshedildi, aradan bir yıl geçti, arkadaş itiraz etti, bir yıl da öyle geçti, tam yedi yılına mal oldu o yolun, yedi yılına.

Şimdi, 21/b'yle yapılan ihalelerde ise ihaleyi yapıyorsun -usulüne göre yapıldığı takdirde- bir ay içerisinde yer teslimi yapıp, yer teslimi yapıldıktan sonra iş başlıyor ve hızlı bir şekilde iş devam ediyor.

Şimdi, Samsun yoluyla ilgili de, Samsun yük treni hattıyla ilgili de -yapılan tadilatla ilgili öğrendiğim kadarıyla, 21/b değil, açık ihaleyle yapılan bir ihale. Bu ihalenin yedi yıl sürmesi herhâlde bizim Ordu-Gölköy-Gürgentepe yolunun hikâyesine dönmüş gibi geliyor bana çünkü işlerin hızlı yapılabilmesi için alan müteahhidin de bu işten düzgün bir şekilde para kazanması lazım ki işi zamanında, hızlı bir şekilde teslim edebilsin.

AK PARTİ iktidarının en büyük başarısı, hızlı bir şekilde işi yapıp milletin hizmetine sunmasıdır.

DENİZ YAVUZİYİLMAZ (Zonguldak) – Açık ihale olunca hızlı yapılamıyor mu?

METİN GÜNDÖĞDU (Ordu) - Biz iktidara gelmeden önce Bolu Tüneli yılan hikâyesine dönmüştü, iktidara geldikten sonra hızlı bir şekilde Bolu Tüneli'ni de bitirdik, ondan sonra tünel sayısını... Şu anda 300 ile 400 arasında Türkiye'de tünel yaptık.

Şimdi, elbette açık ihaleyle de olabilir, ben buna itiraz etmiyorum ama benim dediğim şu: İşlerin hızlı bitebilmesi için, hızlı yol alınabilmesi için açık ihale yapıldığı takdirde... İhale yapıyorsun, süresi var, dört ay, dört ay sonra ihaleye biri geliyor itiraz ediyor, üç, dört ay da öyle uzuyor, sonra yüksek kırımla alınıyor çünkü yasa buna müsaade ediyor, alan adam zarar ediyor, işi yapamıyor, devlet daha büyük bir zarar görüyor.

Şimdi, yedi yıl bir işin teslim edilmemesinde devletin gördüğü zararı göz önünde bulundurun, millet hizmet alamıyor, onu da bulundurun ama hızlı bir şekilde yapılan işte hem devlet kazanıyor, hizmete açılıyor hem de millet kazanmış oluyor, hizmet alıyor. O nedenle ben bu şekilde değerlendiriyorum ama "21/b" dediğimiz ihalelerin de usulüne göre yapılması gerekir, fahiş fiyatlar asla olmamalı yani yüksek fiyatla yapılmamalı, buralarda dolambaçlı işler olmamalı, bunu da dile getiriyorum.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Çok güzel temenniler Başkanım.

METİN GÜNDÖĞDU (Ordu) – Şimdi, bu temenni değil, birçok işte böyle ve yapılan işlerin tamamı da... Siz de bu işi biliyorsunuz çünkü bu sektörün içerisindesiniz, sizin de bildiğiniz bir sektör. Ben içinde değilim, bu işlere de hiç girmedim ama benim için önemli olan, millete hızlı bir şekilde hizmetin sunulması ve devletin de bu süre içerisinde zarar etmemesi.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bravo! Tarihi bir konuşma.

METİN GÜNDÖĞDU (Ordu) – Tarihi ya da başka bir tarih, ne dersiniz deyin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Tarihi bir konuşma.

TAMER DAĞLI (Adana) – Atıla ağabey, yayınlaman lazım.

METİN GÜNDÖĞDU (Ordu) – Bunu yayınlatabilirsin, evet, siz zaten onu yapıyorsunuz; İzmir'in hizmetlerini değil de bu tür olayları yayınlıyorsunuz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sataşma var, isim veriyor ya.

METİN GÜNDÖĞDU (Ordu) – İsim vermedim, isim vermeden konuşuyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Durduk yere şimdi...

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Verilen hizmet var da yayınlamadı mı?

METİN GÜNDÖĞDU (Ordu) – Onu, Kemal ağabey, sen sorarsan iyi olur. Kemal ağabeye sataştım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Devam edin Sayın Gündoğdu.

METİN GÜNDÖĞDU (Ordu) – Burada şu var...

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Ben de dedim ki: “Verilen hizmet var da yayınlamadı mı?”

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bizim burada söylemek istediğimiz şu: Bizim millete hizmeti hızlı bir şekilde vermemiz lazım, devletin de zarar etmemesi lazım. O nedenle ihalelerde, evet, ya yeni bir usul belirlenmeli ya da... Bu şekilde, ben, 21/b usulüyle yapılan ihalelerin de yanlış bir ihale olmadığını, bu ihalelerin de hukuka uygun, doğru bir ihale olduğunu dile getiriyorum.

İkincisi şu: Buradan, tabii, Sayın Genel Müdürümüz de açıklayacaktır söz ona geldiğinde ama burada ne olduğu tam bilinmeden, para nereye geldi, sadece altyapıya mı geldi, Devlet Demiryollarına mı geldi, hangi kuruma geldiği bilinmeden yapılan bir açıklama üzerinden yargılama yapmak doğru bir yargılama değil, doğru bir şey olduğunu da düşünmüyorum. Onun için burada, evet, biz KİT Komisyonu üyeleri, gelen kurumları inceleyeceğiz, Sayıştayın bulguları üzerinde biz de sözümüzü söyleyeceğiz, eksikler varsa onu da dile getireceğiz, getiriyorsunuz zaten, biz de yapılan hizmetleri anlatacağız.

Allah’a çok şükür, AK PARTİ iktidarıyla birlikte Türkiye Cumhuriyeti devleti hızlı trenle tanıştı ve hızlı tren, şükürler olsun Eskişehir’le başladı, Konya’yla devam etti, Karaman’a uzandı, İstanbul’la devam etti, inşallah şimdi Sivas tarafı yapılacak, açılacak yakında ve bundan sonra İzmir gibi büyükşehirlerimize hızlı trenler devam edecek.

Ben şimdi Sayın Genel Müdürümüzden şunu talep ediyorum: Bir, Sayın Genel Müdürüm, Ordu-Giresun hızlı trenle ilgili bir çalışmanız var mı? Bu çalışmanız varsa ne boyutta, proje aşamasında mı yoksa farklı bir aşamaya geçildi mi; bunun cevabını rica ediyorum. İki, bu hızlı trenin sahil güzergâhından -Samsun’a gelecek olan hızlı trenin- Samsun üzerinden Hopa’ya kadar devam etmesi gerektiğini... Şu anda programda, evet, Erzincan’dan Trabzon’a bir hızlı tren projeniz var fakat bu projenin aslında Samsun’dan Hopa’ya kadar olması gerekir. Sahil bölgesinde bulunan bizim bölgenin hem turizm açısından hem doğal güzellikler açısından, hızlı treni kullanan müşteriler açısından da bu bölgenin daha etkili olacağını, hızlı tren yapıldığı takdirde hızlı trenin işletimi açısından da daha kârlı olacağını dile getiriyorum ve bizim Ordu-Giresun-Trabzon güzergâhının yapımının bir an önce hızlandırılmasını... Ve bununla ilgili de bölgede yaşayan Ordulu hemşehrilerimiz, Giresunlu hemşehrilerimiz, bölgedeki Rize’ye kadar olan bütün sivil toplum kuruluşları da bu konuyla ilgili sürekli talepte bulunuyorlar, bu taleplerini ben de bu vesileyle size iletmış olayım. Bunun hızlandırılmasını ve bir an önce bölgeye hızlı trenin -proje boyutu da olsa, 1 liralık yatırım programına alınmış olsa, 1 lira da konulsa- yapılmasını talep ediyorum ve rica ediyoruz.

Bu hususları belirttikten sonra şunu da belirtmek istiyorum: Sayın Bakanımız Adil Bey, şu anda hem illerde hem kara yolu hem demir yolu hem de hızlı tren üzerinde gerçekten çok güzel projelerimizi her gittiği ilde hizmete alıyor ve milletimizin hizmetine sunmuş oluyor. Bu vesileyle kendilerine de buradan teşekkür ediyorum, inşallah bu hizmetlerin artırarak devam ettirilmesini talep ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Gündoğdu.

Sayın Yavuzıılmaz, kısa bir söz almak istediğinizi söylemiştiniz.

Buyurun.

DENİZ YAVUZİYILMAZ (Zonguldak) – Komisyon toplantısının başında kurumun 2021 yılı zararıyla ilgili bir kriz yaşandı, tartışmasını biliyorsak gönül almasını da bilmeliyiz. Benim gibi Sayın Ziver Özdemir de mağdur oldu. Kendisi benim Meclisin millî futbol takımından aynı zamanda takım arkadaşım. Kenya’da, Kenya, Ukrayna ve Romanya maçlarında birlikte millî formayı terlettik. Ben

eğer gönlü kırıldıysa, benden yana bir durum olduysa kusura bakmasın diyorum ve bir sonraki Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'deki süre hakkımın yarısını Sayın Vekilime şimdiden vereceğimin sözünü veriyorum.

Teşekkür ediyorum.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Arttırıyorum ben abi, ben tamamını veriyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Özdemir, buyurun.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Teşekkür ediyorum.

Değerli Başkanım, tabii, evet, Türkiye’de siyaset kurumunun itibarlı olması, siyasette sorumluluğu omuzlarında taşıyan insanların o sorumluluğun bilincinde, farkında olarak o duruşu sergilemeleri elbette ki hepimiz için bir zorunluluktur. Tabii, bu Komisyon toplantıları aracılığıyla zaman zaman gerginlikler de olur, sataşmalar da olur, espriler de olur. Tabii, ben de Deniz kardeşime hakkımı helal ediyorum, o konuda herhangi bir şeyim yok, alınganlığım yok ama bir usulde de hakikaten ölçülü olmamız gerekiyor. Bazen olabilir, zaman zaman ölçüyü hafif de olsa kaçırma hakkımız olmalı ama çok da birbirimizi rencide etmeden, saygı çerçevesinde yürütürsek iyi olur.

Burada birbirimize suçlama getirdiğimizde şu siyaset kurumuna itibar meselesini ben şahsen çok önemsiyorum. Her birimizin bu toplumda birer örnek teşkil ettiğimizi öngörerek ben, ön kabulle bu şekilde bütün arkadaşların da çok saygıdeğer ve saygın olduğunu kabul ediyorum. Bu önemli, hele hele bazı süreçlerde çok çok daha önem arz ediyor bu süreçlerdeki milletvekillerinin saygınlığı çünkü bazen şöyle oluyor: Hem Genel Kurulda hem de komisyonlarda en ufak bir şeyde milletvekilini ve siyaset kurumunu tartışır hâle getiriyoruz. Kim getiriyor? Biz milletvekilleri getiriyoruz. Aklımızca yani bazen biz muhalefeti eleştiriyoruz, muhalefet bazen muhalefet eder gibi gözüküyor ama siyasetin altına dinamit koyuyoruz hep birlikte: Bunları yapmamamız lazım, hep birlikte kaçınmamız lazım bundan diyorum.

Ben, seçim bölgemle ilgili birkaç soruyu... Evet, işin başlangıcındaki sorum belki çok anlaşılmadı, tutanaklara da baktım ama. Hemzemin geçitleri çok önemli. Bakın, biz diyelim ki bir kuruluşun son dört beş yıldaki zararlarından söz ediyoruz. Olabilir, kurum yatırım yapıyor ve bu yatırımların işletmeye alınıncaya kadar bir yatırım bütçesi var ve bu bütçe de kurumda zarar olarak gözüküyor olabilir. Bu zararsa da şu hemzemin geçitleri meselesi çok önemli çünkü illerimizin içinden âdeta ikiye bölerek geçiyor. Niye geçiyor demiyoruz, elbette ki medeniyettir ulaşım ve Devlet Demiryolları da özellikle o konuda her şehre bir katkı sunuyor ama bence bizim bu hemzemin geçitlerini bir başka belediyeye, bir başka valiliğe, Karayollarına havale etmememiz lazım. Devlet Demiryollarının geçtiği her güzergâhta çok ciddi olarak bir çalışma yapıp, etüt yapıp, projelendirip bunu getirmek lazım, önümüze koymak lazım; bir hedef ve program koymak lazım ve bu hedefe göre yürümek lazım. Ha, bundan sonraki süreçlerde de eğer yeni imar alanlarında gelişmeler olduysa ve demir yollarının, rayların geçtiği bölgeden eğer geçtiyse de bunu yükümlülük olarak getirip o kurumların -işte belediyeyse, valilikse veya bir başka kurumsa- onu da o imar planı çerçevesinde, o alt geçitleri, hemzemin geçitleri yapması gerekiyor. Ben özellikle kendi ilimle ilgili... Çünkü bu süreçlerde ufak ölçekli de olsa çok kazalarla artık karşılaşyoruz. Bununla ilgili Batman’da, özellikle şehir geçişlerinde yeni yerleşim alanlarında çok ciddi sıkıntılarımız var. Buna lütfen bir el atın, bir önceleyin çünkü kazalar yaşanıyor yani 17 yaşındaki bir gençten hemen toplantının başlangıcında söz etmiştim.

İkincisi bizim Batman’la ilgili. Diyarbakır-Batman arası, bizim iki buçuk yıla yakındır raybüs talebimiz vardı. Ulaştırma Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu Bey, Batman’a geldiklerinde ısrarla bizim kamuoyunun taleplerini iletmıştik kendisine ve sağ olsun, kendileri de o dönemde bir beyanda bulundu ve biz bunu kamuoyuyla paylaştık. Kamuoyuyla paylaştıktan sonra gecikmeli de olsa raybüs sefere konuldu Batman ve Diyarbakır arası ama Sayın Genel Müdürüm, orada hepimizin de, Batmanlıların ve Diyarbakırlıların öngörmediği bir şeyle karşılaştık. Şimdi bundan sanırım yedi sekiz yıl önceydi, Batman-Diyarbakır arası rayların iyileştirilmesi, standartların yükseltilmesi yatırımı yapıldı ve bu yatırımla güya raylar daha standardı yüksek hızdaki trenlerin ulaşımına imkân sağlayabilecek pozisyona gelmişti ama şu anda adı bizde raybüs, konforlu, teşekkür ediyoruz yani minnettarlığımızı dile getiriyoruz ama biz eskiden Diyarbakır-Batman arası ara trene yoğurt treni diyorduk, şu anda vatandaşlarımız biraz daha konforlu bir yoğurt treni hâline geldi diyorlar. Yani bu rayların standartlarının mutlaka yükseltilmesi lazım veyahut da yükseltilmediyse niye, o zaman o yatırımlar ne oldu? Niye bu, sebebi ne? Bu standartlar niye düştü veyahut da o yüksek hıza niye yükselmiyor? Yani bunu, bu soruları ben Sayın Genel Müdürüme sorup bununla ilgili mutlaka bir çözüm... Ben sadece sorunun cevabını istemiyorum yani orada o rayların, en azından hızlarını yükseltebilecek pozisyona getirilmesini istiyoruz bu konuda.

Ayrıca, yine Batman ve Siirt’le ilgili yüksek hızlı trenin veyahut da hızlı trenin... Şimdi, teşekkür ediyoruz, İstanbul-Ankara arası, Konya arası, işte Eskişehir-İzmir yapıyor, Sivas Erzincan’a kadar yapıyor, Gaziantep’e kadar yapıyor. Peki, Batman’a Ankara’dan 1.100 kilometre mesafemiz var, 1.100 kilometre. Buraya en uzak, üçra noktalardan, illerden biriyiz. Bizden sonra da bir 100 kilometre ilave edin, 1.200 kilometre Siirt. Burayla ilgili bir programda bir etüt yapılmış mı? Bir programa dâhil edilmiş mi? Eğer programdaysa, bir çalışma varsa hangi seviyededir? Varsa böyle çalışmalar sizin öngörünüz nedir? Ne zaman için... Yani Batman’a, Siirt’e, Diyarbakır’a standardı yüksek veyahut “hızlı tren” diye tabir ettiğimiz veyahut da “yüksek hızlı tren” diye tabir ettiğimiz trenlerden biz de faydalanacak mıyız, Batmanlılar olarak biz de faydalanacak mıyız? Bunları bir sormak istiyorum.

Teşekkür ediyoruz.

Tabii, Komisyon toplantısının başlangıcındaki bir tatsızlık da olsa bütün arkadaşlarımız da kusura bakmasınlar, belki biz de onlara rahatsızlık vermiş olduk.

Çok teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, takım ruhu içerisinde karşılıklı birbirinize konuştunuz.

Ben de teşekkür ediyorum Sayın Özdemir.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Sayın Tamer de futbol takımında, Ahmet Kaya Vekilimizle birlikte.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Esen...

Sayın Kaşıkçı, Sayın Esen’in...

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Sayın Esen giderken, iletmem gereken notu bana verdi ben de sözümün başında...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – İletmiştiniz zaten, konuşmanızda söylediniz yani.

Buyurun Sayın Bakanım.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sayın Başkanım. Komisyonumuzun değerli üyeleri; eleştiriler oldu, lehte konuşmalar oldu, aleyhte konuşmalar oldu, gerginlikler oldu ama sonu tatlıya bağlandı. Bu da hepimiz için mutlu bir sonuç oldu.

Ben fazla bir şey söylemeyeceğim, söylenecek her şey söylendi ancak gerek Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğümüze gerek Taşımacılık Genel Müdürlüğümüze, TÜRASAŞ Genel Müdürlüğümüze ve ekibine çalışmalarından dolayı ayrı ayrı teşekkür ediyorum ve kendilerini yürekten tebrik ediyorum.

Merak ettim; acaba Demiryollarıyla ilgili bu kadar hararetli bir konuşma, geçmişte, 2003 öncesi Demiryolları gündeme geldiğinde KİT Komisyonunda ne konuşuluyordu, ne hissediliyorlardı? Merak ettim, gidip buna bakacağım Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ben o gün buradaydım ağabey yani...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – 2003 öncesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, devam edin.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben onu merak ediyorum.

Şimdi, 1071’den bu yana, bu toprakları bize vatan yapan bütün şehitlerimizi, gazilerimizi minnetle, şükranla anıyorum. Ayrıca bu Komisyonunda millet adına denetleme yapan, KİT’lerde görev yapan, Komisyonunda görev yapan arkadaşlarımıza da teşekkür ediyorum, sağlıklar diliyorum; ahirete intikal eden varsa Allah rahmet eylesin diyorum.

Cumhuriyetin ilanıyla, millî sınırlarımız içerisinde kalan demir yolu miktarı 4136 kilometre. Osmanlı Devleti 1856 yılında demir yoluyla tanışmış, Kurtuluş Savaşı’ndan sonra 4.136 kilometre demir yolu kalmış millî sınırlarımızın içerisinde. Süleyman Bey’le çok anlaşmasak da ben “1946” derim, o “1950” der, bazen o 1946’ya iner, ben 1950’ye çıkarım. 1923’ten 1946’ya kadar 3.764 kilometre -Sayın Bedri Bey’in de ifade ettiği gibi- imkânsızlıklar ve teknolojinin en azından ülkemizden son derece uzak olduğu bir dönemde, 3.764 kilometre demir yolu yapılmış. 1946’dan 2003 yılına kadar yapılan demir yolu miktarı ise yalnızca 945 kilometre. Bu 945 kilometre yolu, diyelim -biraz önce Adana Milletvekili Kemal Bey bu sinyalli yollardan bahsetti- 945 kilometre demiryolunu yaparken acaba Osmanlı’dan kalma ve 1923 ile 1946 arasında yapılan yolların da bakımını, onarımını, sinyalinin yaptıkları için mi geciktiler? Maalesef hayır. 2003 yılında, raylar yürür, vagonlar durur hâlde bir demir yolu teslim aldı Ulaştırma Bakanlığı, AK PARTİ’nin Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım’ın teslim aldığı demir yollarına bir asra yakın zaman ne bağlantı elemanlarına ne raylarına ne traverslerine ne de balanslarına el değmemiş; raylar yürür, vagonlar durur hâlde; Kurtalan tarafında saatteki hızı 5 kilometreye kadar düşen kesimler, genelde 20 ile 30 kilometre arasında süratle giden bir demir yolu aldık.

Sayın Sertel, biliyorsunuz, türküler, bizim ülkemizde ağıtlar çoktur; aşılamayan dağ için, geçilemeyen vadi için, köprüsü olmayıp da geçilemeyen sel için ağıtlar yakılmıştır. Demir yollarıyla da ilgili ağıtlar yakılmıştır: “Kara tren gecikir, belki de hiç gelmez.” Evet, kara tren gecikir ama Sayın Sertel, hızlı tren yetişti, inşallah, sizi de İzmir’e götüreceğiz; Allah nasip ederse.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sen önce bir Sivas’a git. (Gülüşmeler)

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sivas’la ilgili madem şey yaptık; ben aslında, bölgesel olarak bir şey söylemek istemiyordum çünkü ben eminim, Bakanlığımızın, ilgili Genel Müdürlüğümüzün üzerine düşeni eksiksiz yaptığından en ufak bir endişem yoktur. Burada, klimalı yerde, ışıkların altında, masanın başında, rahat alanda bunları söylemek, tenkit etmek kolaydır ama o arazinin, kışların ne olduğunu bilen bir arkadaşınızım, kardeşinizim. Onun için, ben o tarafa bir şey demeyeceğim ama madem Süleyman Bey laf attı; 17 Kasım 2007 -Bedri Bey de tarihini söylediği için söylüyorum- Sivas-Ankara yüksek hızlı treni yatırıma alındığında, yatırım için Bakanlar Kurulu kararı geçtiğinde, daha

ilan edilmeden Süleyman Bey’e Başbakanlıktan bir faks çektim “Sayın Karaman, bundan böyle Sivas yollarında gıcır gıcır kağı sesleri değil, yüksek hızlı tren sesleri gidecek. ‘Erzincan nerede?’ dersen, Sivas’a varmadan Erzincan’a gitmek mümkün değildir.” diye.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Trabzon da vardı.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Yani biz, hakikaten büyük bir heyecanla çalışıyorduk, Ulaştırma Bakanlığının bütün birimleri, bütün genel müdürlükleri, bütün üniteleri yaptığı işten büyük mutluluk duyuyordu. Yine, Süleyman Karaman -işte buradadır- Türkiye saatiyle 12’de Pekin’den aradı -ben Müsteşardım- gece üç buçukta Bakanlar Kurulu kararını Pekin’e faksладık bu demir yolu için ve orada bir pazarlık vardı; İstanbul-Hicaz demiryolu, artı, 2023 yılı hedeflerinde, Çinlilerle yapacağımız, 25.000 kilometreye ulaşacak bir demir yolu hedefi vardı, 30 milyar dolarlık da bir pazarlık vardı. Çin Demiryolları ve EXIMBANK’la ilgili bir yerlere geldik ama maalesef neticeye gelemedik, neticeye gelemediğimiz için de fazla bir şey söylemeye gerek yoktur.

Rayları yürüten, vagonları duran 2003 yılındaki Demiryollarıyla ilgili, AK PARTİ Genel Başkanı, o zamanki Başbakanımız, şu andaki Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan’ın son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım’a bir talimatları oldu: “Bu rezalet kabul edilemez, Devlet Demiryolları yeniden devlet politikası hâline getirilmelidir; projelerinizi, hesaplarınızı ona göre yapın.” ve bütün ulaşım modlarıyla ilgili de entegrasyonunu sağlayacak şekildeki talimatları üzerine, 2003 yılında 1,3 milyar olan demir yolu yatırım ödeneği 2021’de 12,6 milyara çıkmış. Bu, kullanılabilir ödenek, ödenek üstü ne kadar iş yaptılar, onu bilemiyorum ki mutlaka yapmışlardır. Bunu da ayrıca ifade etmek isterim. 2003’ten bugüne 331 milyar TL, Devlet Demiryolları yatırım yapmış; küçümsenecek bir rakam değil.

Sayın Vekilimizin ifade ettiği sinyalizasyon ve elektrikli hatlara gelince dünyanın her yerinde, demir yolu olan her ülkede elektrikli sinyalli hat da vardır, konvansiyonel hatlar da vardır. İlla da “Konvansiyonel hat Türkiye’de olduğu için kaza oldu.” diye getirip oraya bağlamak doğru değildir. Ama burada da yine arkadaşlarımız, var gücüyle yeni yapımdan tek farkı, eski hatlarımızın yeni yapımdan tek farkı yalnız istimlak parası vermedik Kalın-Samsun da buna dâhil, Sayın Bedri Bey de gayet yakinen biliyor. Rayları kaldırdık, altyapıyı yaptık, yeniden yeni rayla o güzergâhları yeniledik, bunların yüzde 55’i yüzde 60’ı elektrikli, sinyalli hâle getirildi. Ayrıca, yeni yapılan 2 bin küsur kilometre hatlarımızın da tamamı hem elektrikli hem sinyallidir, oralarda herhangi bir şey söz konusu değildir.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Oran daha düşük olur diye düşündüğüm için söylüyorum.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Aksini iddia etmedik, “Sadece vardır.” dedik ikisi de. Elbette ki sinyalli olunca şey olur.

Ben, çok uzadı, fazla uzatmak istemiyorum. Özellikle TÜRASAS Genel Müdürlüme... Onlar için de söylemiş olayım bu TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ’taki birleşmeden dolayı Devlet Demiryollarının genel müdürlüklerinin birleşerek TÜRASAS Genel Müdürlüğünün devreye girmiş olması bu 3 genel müdürlüğün birleşmesiyle... TÜVASAŞ’ta yolcu vagonlarının, millî vagonlarımızın imalatları sürüyor. TÜLOMSAŞ’ta GE’yle birlikte lokomotif imalatı yapılıyor ve yurt dışına ihraç ediliyor. Ayrıca, TÜDEMSAŞ’tan da daha geçen gün de Sivas’tan davul zurnayla Almanya’ya yük vagonları ihraç ettik. Türkiye’ye birazcık da böyle olumlu gözüyle bakarsa sayın milletvekili arkadaşlarımız, çok şeylerin yapıldığını göreceklerdir. Bunlar da elbette ki harcamakla oluyor, başka türlü mümkün değildir.

Yirmi yılda yalnızca bu 13 bin kilometre demir yolunu yapmakla kalmadık, yeni yollarla kalmadık, demir yolu yan sanayisini de geliştirdik, kurulan makas fabrikası, ray bağlantı elemanları, travers, ön germeli travers fabrikası, ray ve tren tekerlekleriyle ilgili de dışa bağımlılığı, ithalata bağımlılığı hemen hemen sıfırlayarak bunları da yurt dışında imal eder hâle getirdik millî trenimizle birlikte, bunlar da devam ediyor.

Dilerseniz ben işi bir farklı boyuta çekeyim ve bırakayım. Özellikle de Deniz kardeşime:

“Gideriz, nur yolu izde gideriz.

Taş bağırda, sular dizde gideriz.

Bir gün akşam olur, biz de gideriz.”

Buralar hiçbirimizin babasının malı değil, bize mülk olmaz; birbirimizi kırmayalım, özellikle de bürokratları -bürokrat dilsizdir siyasetin karşısında- bürokratlarımızı da fazla ezmeyelim diyor, hepinize saygılar sunuyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayatımda ilk kez biri bana şiir okudu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Soluk.

Böylece, geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık.

Şimdi, sözü Sayın Genel Müdürümüze vermeden önce bazı hatırlatmalarda ben bulunmak istiyorum. Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulardan yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi “web” sayfasında yayımlanmasından itibaren on beş gün içinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi sayın milletvekillerimizin sorularını yanıtlamak üzere sözü size veriyorum.

Buyurun.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Taşımacılıkta da büyük atılımlar var, bunu da unuttuk dolayısıyla her birini ayrı ayrı kutluyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ederim.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Sayın Başkanım, uygun görüşünüzle soruların bir kısmına sözlü olarak, yarım kalan kısımlarına da yine yazılı olarak, cevaplamadığım sorulara da yine yazılı olarak cevap vermek istiyoruz.

Sayın vekillerimizden hedeflerimizle ilgili herhangi bir şey belirtilmediği, İzmir özelinde, İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi’yle ilgili detay verilmediği şeklinde ifadelerde bulunuldu. Bize üst komisyon sekreteryası tarafından on beş dakikalık bir süre ifade edilmişti sunum için. Ben az önce videoya da baktım, on sekiz dakika on saniye olarak hazırlanmış, videoyla da eş güdümlü olarak sunumumu bitirdim. O nedenle, tabii, anlatacağımız aslında demir yolu sektörü itibarıyla TCDD ve bağlı ortaklıklarımız itibarıyla çok şeyimiz var yapmış olduklarımız, yapmakta olduklarımız ve yapacaklarımız şeklinde, maalesef ki bunları hani on sekiz dakikaya sığdırmamız mümkün değil. Ben buradan o eksik kalan kısımlarla ilgili konuları tamamlamaya çalışacağım.

Geçtiğimiz aylarda Sayın Bakanımız tarafından kamuoyuyla paylaşılan 2053 Yılı Lojistik ve Ulaşım Master Planı’nda demir yolu sektörü özelinde bize birtakım hedefler talimatlandırıldı. Biz bu hedefleri yakalamak için var gücümüzle çalışıyoruz. Hedeflerimiz nedir? Şu an var olan 13.022

kilometrelik demir yolu ağıımızı 2053 yılına kadar 28.590 kilometreye çıkaracağız inşallah. 15.500 kilometre kadar daha demir yolu yapacağız. Bu 15.500 kilometrenin zaten şu anda -demin sunumunda da ifade ettim- 4.721 kilometresini inşa hâlinde devam ettiriyoruz yani yaklaşık üç dört sene içerisinde, beş sene içerisinde bu inşaatımızı da tamamlayacağız. Bunun büyük bir kısmı da yüksek hızlı ve hızlı tren hatlarımız yani TCDD olarak hedeflerimiz var, bu hedeflerimize bağlı kalarak çalışmalarımızı devam ettiriyoruz. Bu şekilde yolcudaki payımızı yüzde 2’den yüzde 6’ya, yükteki payımızı da yüzde 5’ten yüzde 23’e çıkaracağız inşallah, bu hedefler için çalışıyoruz.

Ankara-Samsun Projesi’yle ilgili bilgilendirme istemişti Sayın Vekilimiz. Ankara-Samsun Proje’miz şu anda yüzde 95’te, ÇED sürecimiz tamamlanmış durumda; malum ifade de edildi, Sivas Hızlı Tren güzergâhımız üzerindeki Delice’den Çorum’a, Merzifon’a ve Samsun’a değin uzanan bir hattımız. Bu, o şekilde.

Yenilenebilir enerji kaynaklarıyla ilgili ifadeler, sorular olmuştur. Bu konuda da çalışmalarımızı devam ettiriyoruz. Dün bile TENMAK Başkanımızla beraber yerli ve millî yenilenebilir enerji noktasında ne yapabiliriz bunun toplantısını gerçekleştirdik.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2021 yılı zararını artık herhâlde söyleyebilirsiniz.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Şunu söyleyebilirim müsaadenizle Sayın Başkanım, Sayın Vekilim: 2021 yılı zararı 2020 yılında TÜRASAŞ şu an bölge müdürlükleri olan ve 2019-2020 yılı görüşmelerinde de birazdan görüşülecek olan, o dönemde bağlı ortaklığımız olan TÜDEMSAŞ, TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ bağlı ortaklık kendimizden ayrılarak Bakanlığımıza bağlı bir TÜRASAŞ Genel Müdürlüğü kurulmuş idi. Bu nedenle, muhasebesel açıdan ödenmiş sermayeyle ilgili hususu bertaraf ettiğimizde 2020 yılından 2021 yılı daha iyi. Bunu biz şu an süreç tamamlanmadığı için faaliyet raporumuzu yayımlamadık, geçmiş yıllara da az önce baktık, genelde mayıs ayı ve haziran ayı içerisinde faaliyet raporu yayımlanmış, bunu da yakın zamanda yayımlayacağız inşallah, bunu da ifade etmiş olayım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – En başında alsaydık bu cevabı keşke.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Vekilim, usulümüze uygun olmadığı için biz size o anda söz vermedik Sayın Genel Müdürümüzün de yanıtlamasını sonrasında istediğimiz için.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Sayın Başkanım, az önce Diyarbakır-Batman raybüsten yola çıkarak hani hızın artırılması ve o tarafa doğru da hızlı trenlerle ilgili bilgi verilmesi ifade edilmiş idi. Biz Sivas-Çetinkaya arasında 92 kilometrelik hızlı tren projemizin ÇED sürecini; yine, Çetinkaya-Malatya arası 132 kilometre, buradaki hızlı tren projemizin de ÇED süreçlerini tamamlamış durumdayız. Malatya-Elâzığ arası proje ilerlememiz yüzde 82’lerde, Elâzığ-Diyarbakır arası da yüzde 55’ler mertebesinde; projelerimizi devam ettiriyoruz. Ayrıca, Kurtalan-Siirt arası 34 kilometrelik kısımda da yüzde 95 ilerleme sağlamış durumdayız, “ÇED Gerekli Değildir” kararı da alınmış durumda.

Raybüslerin hızlarıyla alakalı da Yolçatı’dan Ergani, Leylek, Diyarbakır ve Kurtalan’a kadar uzanan hat kesiminde altyapı iyileştirme ve üstyapıyla ilgili 2022 yılı yatırım programımızda var, oradaki o çalışmaları da inşallah, en yakın zamanda başlatmış olacağız Sayın Başkanım.

Engellilerle ilgili soru gelmişti. Biz tabii, yeni yaptığımız tüm projeleri o zamanki başbakanlık genelgemiz doğrultusunda tamamen engellilere uygun bir şekilde yapıyoruz. Var olan konvansiyonel hatlarımızdaki engellilerle ilgili, engellilerin erişimine uygun hâle getirilmesi hizmetleri noktasında

2022 öncesi 11 milyon liralık bir harcama yapmışız. 2022 yılı bütçemizde de 10 milyon liralık bir ödeneğimiz var ve bu yıl içerisinde 2 milyon küsur milyon da engellilerle ilgili, engellilerin erişimiyle ilgili projelerimizi gerçekleştirmiş durumdayız.

“Aksaray-Ulukışla hızlı tren hattı” dendi, o kısmı Bakanlığımıza bağlı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü yürütüyor. Hani, o konuda benim bir detay bilgim şu an için yok.

Sayın İzmir Vekilimiz Atıla Bey’in bir ara düzeltme amacıyla ikinci kez söz aldığı hususla ilgili de yani yanlış anlaşılmasından dolayı bir açıklama yapmak istiyorum. Hani, İzmir yüksek hızlı tren projesiyle alakalı kredi konusunu sormuşlardı. O bizim TCDD’nin uhdesinde olan sözleşmesel olarak bir konu değil, o Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün konusu. Sayın Başkanımız uygun görürse burada ilgili temsilciler de var, onlardan da görüş alınabilir. İzmir yüksek hızlı tren bizim, TCDD’nin yaptığı kısımla ilgili altyapı işleri noktasında yüzde 52,7’ler mertebesinde şu anda. Hatlarımızı sürekli kontrol altında tutuyoruz ölçüm araçlarımızla.

Obrukla ilgili de yine Konya hattımızda yaklaşık bir yıldır devam eden tetkik ve proje çalışmalarımız var. Şu ana kadar öyle kritik, sıkıntılı herhangi bir durumla karşılaşmadığımızı da ifade etmek istiyorum.

Tabii, enerji konusunu konuştuk, demin yenilenebilir enerjiyle ilgili bilgi vermiştim. Hatlarımızın yaklaşık yüzde 47’si şu anda elektrikli, sunumda da ifade etmiştim. Az önce tekrar güncelleme babında istatistiklere baktım yani Avrupa ortalamalarının...

ATILA SERTEL (İzmir) – İzmir yolunda hangi hatlarda çalışılıyor Sayın Genel Müdürüm?

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Efendim?

ATILA SERTEL (İzmir) – İzmir tren yolunda hangi hatlarda çalışılıyor?

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – İşte, Afyonkarahisar, Eşme, Banaz, Salihli, Manisa şeklinde çalışmalar devam ediyor, altyapı çalışmalarımız.

Enerjiyle ilgili, 600 milyon kilovatsaat enerji tüketimimiz var yüzde 47’lik hat kesimimizde. Bu konuda öneri doğrultusunda da Sayın Başkanımız ifade ettiler, bu konuda da ben ayrıca teşekkür etmek istiyorum. “Sadece yazıyla yapılmamalı.” demişti Sayın Vekilimiz. Bizzat ben yaklaşık bir yıldır Genel Müdürlük yapıyorum, öncesinde Genel Müdür Yardımcısı olduğum dönem de dâhil olmak üzere, EPDK Başkanımızla ve Bakan Yardımcımızla Enerji Bakan Yardımcımız huzurunda da bu konuları konuştuk. Hani, sadece yazıyla değil gidip yüz yüze de görüşüp istişare ediyoruz.

Ben çok fazla uzatmak istemiyorum Sayın Başkanım. Bu arada 3 kuşak demir yolcu olarak; rahmetli dedem 1937 yılında bu kuruma girmiş, 1971 yılında emekli olmuş, ben doğduktan yaklaşık altı ay sonra; babam hamdolsun sağ, 92 yaşında, 1955’te girip 1988 yılında emekli oldu; ben de 1987 yılında Demiryolu Meslek Lisesi mezuniyeti sonrası kurumda çalışmaya devam ediyorum ara vermeden, üniversiteyi de çalışarak tamamladım. Bu konuda az önce ifade edilen o tüm hassasiyetleri, tüm ekibimle beraber paylaşıyoruz ve o hassas olunan noktalarda da çalışmalarımızı devam ettiriyoruz.

Atamalarla ilgili konuşulmuştu, yaklaşık beş altı ay kadar önce görevde yükselmeye ilgili süreci başlatmıştık, KİT alt komisyon toplantısında da yine mevzubahis olmuştu. Yakında bir iki hafta içerisinde görevde yükselme sonuçlarını da açıklayacağız, yazılı sınavları yapmıştık, mülakatları da gerçekleştirdik, adilane bir şekilde bu sonuçları da yakında açıklayacağız, bunu da ifade etmiş olayım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Usulsüz atamalara müdahale ettiniz mi?

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Sayın Vekilim, o atamaların hepsi -Sayın Vekilimiz Süleyman Bey, eski Genel Müdürümüz de ifade etti- mevzuata uygun. Hani, yaparsınız, yapmazsınız, Sayıştay eleştirir ama mevzuata uygun bir şekilde yapılmış.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani kılıfına uydurulmuş.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Kılıf değil Sayın Vekilim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen karşılıklı...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayıştay bulgusunda var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama Sayın Yavuzyılmaz, bakın, Sayın Genel Müdürümüz bizi saat on birden bu yana dinliyor, ekibiyle beraber dinliyor, yani lütfen.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜR VEKİLİ METİN AKBAŞ – Sayın Başkanım, bu vesileyle, yaklaşık bir yıldır Genel Müdürlük görevini bana tevdi eden Sayın Cumhurbaşkanımız başta olmak üzere, Sayın Bakanımıza ve bugün burada bizlere destek sunan siz Başkanımıza ve KİT Komisyonumuzun değerli üyelerine ve Sayıştayımızın değerli temsilcilerine, kamu kurum ve kuruluşlarımızdaki temsilcilere ben çok teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ederim Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2019 ve 2020 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ibraya sunacağım.

Önce 2019 yılı sonuç bölümünü okutuyorum, buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2019 yılı bilançosu ve 2 milyar 546 milyon 895 bin 095,79 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Şimdi 2020 yılının sonuç bölümünü okutuyorum, buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2020 yılı bilançosu ve 3 milyar 866 milyon 423 bin 656,01 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2019 ve 2020 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır. Tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Teşekkür konuşması için son sözü tekrar size veriyorum Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ METİN AKBAŞ – Sayın Başkanım, ben aslında teşekkürü de ifade etmiştim, öncesinde ifade etmiş olayım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Olsun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ METİN AKBAŞ – Bir daha tekrarlamış olalım. Sayın Başkanım, KİT Komisyonumuzun değerli üyeleri, sayın vekillerimiz, Sayıştayımızın değerli temsilcileri, Bakanlığımızın ve diğer Bakanlıklarımızın kıymetli temsilcileri; desteklerinizden dolayı çok teşekkür ettiğimi ifade ediyor, saygılarımı arz ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, biz de çalışmalarınızda başarılar diliyoruz, kolaylıklar diliyoruz. Biz de teşekkür ediyoruz.

Evet, bir sonraki kuruma geçiyoruz.

2.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin, 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin 2019 ve 2020 yıllarının bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam ediyoruz. Sayın Genel Müdürlüğümüzden başlamak üzere toplantımıza katılan kurum temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

Sayın Genel Müdürlüğüm, sunum ne kadar sürecek?

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – On beş dakikadan biraz az, hızlandırırım Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Genel Müdürlüğüm, sunum için söz sizde.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Sayın Başkanım, KİT Komisyonunun saygıdeğer üyeleri, Sayıştay Başkanlığının ve Bakanlıklarımızın kıymetli temsilcileri; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bilindiği üzere, demir yolu tren işletmecisi olarak görevlendirilen TCDD Taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğümüz, 14 Haziran 2016 tarihinde tüzel kişilik kazanmış, 1 Ocak 2017 tarihinden itibaren de kendi kaynakları, plan, program ve bütçesiyle faaliyetlerine başlamıştır.

Sermayesinin tamamı devlete ait olan TCDD Taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğümüz, yolcu ve yük taşımacılığı kapsamında; yüksek hızlı tren işletmeciliği, konvansiyonel ana hat ve bölgesel tren işletmeciliği, kent içi banliyö tren işletmeciliği, yük treni işletmeciliği ve lojistik hizmetler ile demir yolu araçlarının bakım, tamir ve revizyon faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Genel Müdürlüğümüz bu faaliyetleri merkez ve taşra teşkilatında bulunan yaklaşık 10 bin personelle gerçekleştirmektedir.

Çeken araç filomuzda 659 adet lokomotif, 31 adet yüksek hızlı tren seti, 99 adet dizel tren seti ile 88 adet elektrikli tren seti bulunmaktadır. Çekilen araç filomuzda ise 757 adet yolcu vagonu ve yaklaşık 17 bin yük vagonu bulunmaktadır. Ülkemizdeki liman ve iskelelerin 21 adedinde demir yolu bağlantısı mevcuttur. Taşımalarımızın ise yaklaşık yüzde 20'sini demir yolu bağlantılı limanlar üzerinden gerçekleştiriyoruz. Ülkemizdeki organize sanayi bölgelerinin 12 adedinde demir yolu bağlantısı mevcuttur. Yine, taşımalarımızın yaklaşık yüzde 10'u demir yolu bağlantılı organize sanayi bölgeleri üzerinden yapılmaktadır.

Ülkemizde demir yolu yük taşımacılığı için önemli tesislerden bir diğeri de lojistik merkezlerdir. 12 adet lojistik merkez sayısı devam edenlerle birlikte 23'e çıkarılacaktır. Toplam taşımalarımızın yaklaşık yüzde 13'ü lojistik merkezlerden gerçekleştirilmektedir. Limanlar, organize sanayi bölgeleri, lojistik merkezler, fabrikalar ve maden sahaları gibi yük merkezlerini iltisak hatlarıyla mevcut demir yolu ağına bağlayarak blok tren taşımacılığını artırmayı hedefliyoruz. 13.022 kilometrelik demir yolu ağında 439 kilometre uzunluğunda toplam 284 adet iltisak hattı mevcuttur. Taşımalarımızın yaklaşık yüzde 44'ü iltisak hatları üzerinden gerçekleştiriyoruz. Bakanlığımızın altyapı yatırımlarından sorumlu birimleri ile birlikte yapılan fizibilite ve önceliklendirmeye göre yeni iltisak hatlarının planlama ve yapım çalışmaları devam etmektedir.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Genel Müdürlüğümüzün yolcu taşıma faaliyetlerine baktığımızda tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisi kapsamında alınan tedbirler nedeniyle 2019 yılına göre 2020 ve 2021 yıllarında yolcu sayılarımız azalma göstermiştir. Normalleşme süreciyle birlikte ise yolcu taşımalarımız her geçen gün artmaktadır. Günlük taşınan ortalama yolcu sayımız; 2019 yılında 450 bin, 2020 yılında 306 bin, 2021 yılında 379 bin iken 2022 yılının ilk beş ayında

600 bini aşmıştır. 1 Nisan 2022 tarihinde Marmaray’la günlük 648.060 yolcu; 8 Mayıs 2022 tarihinde yüksek hızlı trenle günlük 30.123 yolcu; 13 Mayıs 2022 tarihinde Başkentray’la günlük 60.828 yolcu taşıyarak rekorlarımızı yenilemeye devam ediyoruz. 2019 yılında, pandemi öncesinde 164,5 milyon, 2020 yılında 99,5 milyon ve 2021 yılında 136 milyon olan toplam yolcu sayımızı 2022 yılında 193 milyonun üzerine çıkarmayı hedefliyoruz.

Yük taşımacılığında ise 2020 yılında 2019 yılına göre yüzde 2, 2021 yılında ise 2020 yılına göre yüzde 11 oranında artış gerçekleştirilmiştir. 2021 yılında toplam 33,2 milyon ton yük taşınarak tüm zamanların en yüksek taşıma rakamına ulaşılmıştır.

2009 yılından itibaren başarılı bir şekilde yürütülen Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliği 2021 yılı sonuna kadar Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir ve Konya-İstanbul olmak üzere 4 farklı destinasyonda gerçekleştirildi. 8 Ocak 2022 tarihinde Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı’nın işletmeye açılmasıyla Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliği Karaman ilimize kadar uzatıldı.

Ankara, Eskişehir, Konya, Bilecik, Sakarya, Kocaeli, İstanbul ve Karaman olmak üzere doğrudan 8 ilimizin yanı sıra İzmir, Denizli, Bursa, Kütahya, Afyonkarahisar, Antalya, Mersin ve Adana gibi şehirlerimize otobüs ve konvansiyonel tren bağlantılı olarak yüksek hızlı tren seferleri yapıyoruz. Hâlen 31 yüksek hızlı tren setiyle nüfusun yüzde 33’üne doğrudan, nüfusun yüzde 47’sine ise otobüs ve konvansiyonel tren bağlantılı olarak yüksek hızlı tren hizmeti veriyoruz. Hâlihazırda günlük 44, hafta sonları 46 olan sefer sayımızı Temmuz ayından itibaren 56’ya çıkarmayı planlıyoruz.

Yüksek hızlı tren taşımacılığında; 2021 yılında toplam 4,4 milyon yolcu taşınarak 2020 yılına göre yüzde 57 oranında artış gerçekleştirilmiştir. 21 Haziran 2022 tarihi itibarıyla ilk açıldığı 2009 yılından günümüze kadar yüksek hızlı trenlerle 64 milyonun üzerinde yolcu taşındık. 2022 yılında ise 8,8 milyon yolcu taşıma hedefimiz var.

Marmaray’da 2021 yılında toplam 115,3 milyon yolcu taşınarak 2020 yılına göre yüzde 35 oranında bir artış gerçekleştirilmiştir. Günde 292 seferle ortalama 491 bin yolcu taşınan Marmaray’da 21 Haziran 2022 tarihi itibarıyla ilk açıldığı günden günümüze kadar 717 milyonun üzerinde yolcu taşındık. 2022 yılında Marmaray’la yaklaşık 157 milyon yolcu taşıma hedefimiz var.

Başkentray’da 2021 yılında toplam 10,7 milyon yolcu taşınarak 2020 yılına göre yüzde 36 oranında bir artış gerçekleştirilmiştir. Günde 130 seferle ortalama 44 bin yolcu taşınan Başkentray’da 21 Haziran 2022 tarihi itibarıyla ilk açıldığı 2018 yılından günümüze kadar toplam 49 milyon yolcu taşındık. 2022 yılında Başkentray’la 14,4 milyon yolcu taşımayı hedefliyoruz.

Yolcu taşımacılığında hizmet kalitemizi artırmak ve yolcuların hayatını kolaylaştırmak amacıyla iletişim ve bilişim teknolojilerinden faydalıyoruz. Bu kapsamda yolcularımızın biletlerini gişelere gelmeden, bulundukları her yerden alabilmeleri amacıyla e-bilet uygulamasını başlattık. Yüksek hızlı tren yolcularımızın yüzde 87’si ve ana hat yolcularımızın ise yüzde 54’ü biletlerini bilgisayar, tablet ve mobil telefonlarını kullanarak kolaylıkla alabilmekte, gişelere gelmelerine gerek kalmamaktadır.

Vatandaşlarımızdan gelen talep, şikâyet ve önerilerin bir merkezde toplanarak hızlı ve etkin bir biçimde değerlendirilmesi ve ilgililerine en kısa sürede geri bildirimde bulunulması amacıyla Genel Müdürlüğümüz bünyesinde 7/24 esasına göre çalışan “Çözüm Merkezi” uygulamamız 4 Ağustos 2021 tarihinde devreye alınmıştır. Çözüm Merkeziyle kurumsal WhatsApp hattı, sosyal medya hesapları, mobil uygulama ve kurumsal internet sitesi gibi iletişim kanallarından gelen talepler tek elden yönetilmekte, ilgili birim ve kişiler tarafından en kısa sürede ilgisine cevap verilmesi sağlanmaktadır. Müşteri memnuniyeti anlamında yolcularımızdan aldığımız olumlu geri dönüşler projenin hedefine ulaştığını göstermektedir.

Engelli vatandaşlarımızın daha kolay bilet alabilecekleri profesyonel gişeler oluşturulmuş, işaret diliyle iletişim sağlayabilen personelimiz bu gişelerde görevlendirilmiştir. Ayrıca, işitme engelli yolcularımızın telefon ya da tablet üzerinden görüntülü görüşmeyle çağrı merkezlerimize ulaşarak daha kolay danışma hizmeti alması ve bilet temin etmesi sağlanmıştır. Engelsiz ulaşım hizmeti sağlamak için yüksek hızlı trenlerimizin duruş yaptığı gar ve istasyonlarda engelli ve hareketi kısıtlı yolcularımıza 3 Aralık 2019 Dünya Engelliler Günü'nden itibaren turuncu masa yardım hizmeti verilmeye başlanmıştır. Bugün itibarıyla 14 gar ve istasyonda 50 personelle verilen turuncu masa hizmetinden 2022 yılı Mayıs ayı sonu itibarıyla yaklaşık 25 bin engelli ve hareketi kısıtlı yolcumuz faydalanmıştır.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Genel Müdürlüğümüzün yük taşıma faaliyetlerine baktığımızda 2020 yılında 2019 yılına göre yüzde 2, 2021 yılında ise 2020 yılına göre yüzde 11 oranında artış gerçekleştirilmiştir. 2021 yılında toplam 33,2 milyon ton yük taşıyarak tüm zamanların en yüksek taşıma rakamına ulaştık. bu taşıma rakamlarına ulaşmada uluslararası taşımalarımızdaki artışın katkısı çok önemlidir.

2021 yılında Bakü-Tiflis-Kars Hattı yük taşımalarımızda yüzde 80, Avrupa yönü yük taşımalarımızda yüzde 23, İran yönü yük taşımalarımızda ise yüzde 7 olmak üzere, uluslararası taşımalarımızda 2020 yılına göre toplamda yüzde 24 oranında artış sağladık. Sektörün toplam taşımalarına baktığımızda ise 2020 yılında Genel Müdürlüğümüzce taşınan 29,9 milyon tona ilave olarak, özel demir yolu yük treni işletmecileri tarafından da taşınan 4,7 milyon ton ile birlikte, sektörde taşınan toplam yük miktarı 34,6 milyon ton olmuştur 2021 yılında ise Genel Müdürlüğümüzce taşınan 33,2 milyon tona ilaveten özel sektörün taşıdığı 5 milyon ton ile birlikte, sektörde taşınan toplam yük miktarı 38,2 milyon tona ulaşmıştır. Özel sektörün tren işletmeciliği yapmasına katkı sağlamak amacıyla, lokomotif ve vagon kaynaklarımızın bugün itibarıyla yüzde 3'ü diğer demir yolu tren işletmecilerine kiralanmıştır.

Avrupa-Asya arasında kuzey koridora alternatif olan, ülkemizin de üzerinde yer aldığı orta ve güney koridorların önemi her geçen gün artmaktadır.

Uluslararası yük taşıma coğrafyamızda yer alan Avrupa'daki birçok ülkeye, Bakü-Tiflis-Kars Hattı üzerinden Rusya'ya, Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine ve Çin'e, İran üzerinden Afganistan ve Pakistan'a blok tren taşımacılığı operasyonlarını başarılı bir şekilde gerçekleştiriyoruz.

Her geçen gün farklı coğrafyalardaki lojistik yük operasyonlarını çeşitlendirerek geliştiriyoruz.

Orta koridorun en önemli ayağı olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı kullanılarak ilk etapta Kazakistan-Türkiye arasında 4.700 kilometrelik hatta başlayan taşımacılık, Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan- Kazakistan-Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan-Tacikistan-Rusya ve Çin güzergâhında her geçen gün artarak devam etmektedir.

20 Haziran 2022 tarihi itibarıyla Bakü-Tiflis-Kars koridorunda toplam 1.650 tren ile 1 milyon 160 bin net ton yük taşındı. Hedefimiz, ülkemizin Asya, Avrupa, Orta Doğu ve Afrika coğrafyasında lojistik üs olması için ana koridorlardaki demir yolu lojistiğine öncülük etmek, özel sektörün gelişimine katkı sağlamak ve uluslararası paydaşlarla çalışarak bu koridorlardaki ticaretin, taşımacılığın ve lojistik faaliyetlerin büyümesini desteklemektir.

Araç bakım ve revizyon süreçleri, kurumsal kaynak yönetimi sistemimizde on-line olarak takip edilmektedir. Tüm çeken ve çekilen araçların bakım işlemleri, arıza tamirleri ve bakım geçmişleri düzenli olarak sisteme işlenmekte, geçmiş ve güncel bakımlar ile yaklaşan bakımlarının planlanması kurumsal kaynak yönetimi sistemi üzerinden yapılmaktadır. Yolcu ve yük taşıma faaliyetlerinde kullanılan çeken ve çekilen araçların bakım ve onarım hizmetleri Genel Müdürlüğümüze ait 84 atölyede, yaklaşık 4.400 işçiyle uluslararası standartlarda başarıyla yürütülmektedir

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; ihtiyacımız olan tren seti, lokomotif ve vagonların yerli veya yüksek yerlilik oranlarıyla üretilmesini sağlamak için paydaşlarımızla birlikte çalışıyoruz. Artan yerlilik oranlarımız yolcu ve yük taşımacılığımıza sürdürülebilir katkılar sağlayacaktır. Bu kapsamda, yatırım programımızda, TCDD'nin elektrifikasyon projelerinin bitiş tarihleriyle uyumlu olarak, 2026 yılına kadar TÜRASAŞ Genel Müdürlüğümüzden 64 adet millî elektrikli ana hat lokomotifinin temini planlanmıştır.

Yine, benzer şekilde, ihtiyacımız olan 20 adet dizel elektrikli ana hat lokomotifinin de TÜRASAŞ Genel Müdürlüğümüzden temin edilmesiyle ilgili çalışmalarımız devam etmektedir.

Yerli ve millî sermayeyle üretilen 3 adet millî elektrikli yolcu tren setini de bu yıl içerisinde teslim alacağız. TCDD'nin elektrifikasyon projelerinin bitiş tarihleriyle uyum içerisinde 20 adedi 160 kilometre/saat, 36 adedi ise 225 kilometre/saat hıza uygun toplam 56 adet millî elektrikli yolcu tren setinin, 2022-2027 yılları arasında TÜRASAŞ Genel Müdürlüğümüzden yerli ve millî olarak temini planlanmıştır.

Genel Müdürlüğümüzün öncelikli ve en önemli hedefi kurumsal emniyet kültürünün geliştirilmesi, emniyetli çalışmayla ilgili farkındalığın artırılmasını sağlamaktır. Bu amaçla eğitim çalışmalarımızı yeniden ele alarak daha zengin içeriklerle yoğun bir eğitim programı uyguluyoruz. Emniyetli işletmecilik yapılmasına yönelik faaliyetlere özel önem veriyor, gerekli teknolojik sistemlerin kurulması çalışmalarıyla birlikte eğitim, denetim ve turne çalışmalarını da eş zamanlı olarak yürütüyoruz.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri, tüm kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli temsilcileri; yaptığımız çalışmalarda bizlere desteğini esirgemeyen değerli heyetinize, Meclisimize, Sayıştay Başkanlığımızın çok kıymetli yetkililerine şükranlarımı arz ediyor, çalışmalarımızın hayırlı ve uğurlu olmasını diliyor, hepimize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, önerilerin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2019 yılı alt komisyon raporunda 2, 2020 yılı alt komisyon raporunda 1 öneri bulunmaktadır.

2019 ve 2020 yıllarının 1 no.lu önerileri benzer mahiyette olduğundan birlikte işleme alacağız.

Şimdi, daha güncel olan 2020 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

Tren kazaları sonucunda kusur oranlarını belirlemeye yönelik olarak TCDD Genel Müdürlüğü ve TCDD Taşımacılık AŞ tarafından kurulacak ortak komisyon tarafından idari soruşturma raporları da göz önünde bulundurularak, tren kazalarında oluşan hasar bedeli ve diğer masrafların tazminine esas olmak üzere kusur oranlarının belirlenmesi ve kusuru oranında altyapı işletmecisine yönelik rücu işlemlerinin başlatılması.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği'nin 13'üncü maddesi doğrultusunda yaptırılan mali sorumluluk sigortası kapsamında, Genel Müdürlüğümüz sorumluluğu hâlinde verilen zararlar teminat altına alınmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından tren kazalarındaki sorumlulukların tespitine ilişkin usul ve esasların düzenlenmesi hususunda, Genel Müdürlüğümüz ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından ayrı ayrı yazılarla Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğüne yazılı talepte bulunulmuştur. Tren kazalarındaki sorumlulukların

tespitine ilişkin sürecin sağlıklı bir şekilde işletilebilmesi için, ulusal emniyet otoritesi olan Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yasal dayanağı oluşturulmuş bir kaza kusur tayin mekanizma yapısının kurulması ihtiyacı bildirilmiştir. Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, demir yolu altyapı işletmecisi ve demir yolu tren işletmesince müşterek komisyon kurulması ve bu komisyonca demir yolu kazalarında kusur oranının tespitine yönelik karar alınmasının ihtilafları ortadan kaldıracıcağını taraflara bildirmiştir.

Bakanlığımızın görüşü doğrultusunda bir komisyon kurulmuş olup çalışmalar devam etmektedir.

Öneri doğrultusunda konu titizlikle takip edilmektedir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ederim.

Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hoş geldiniz.

Evet, ben çok kısa soru soracağım: Bulguda tren kazalarından ve bu kazalar nedeniyle ödenen masraf ve tazminatlardan söz ediliyor. Son yirmi yılda ülkemizde kaç tren kazası oldu, kazalarda kaç kişi yaşamını yitirdi, kaç kişi yaralandı?

Yine, yirmi yılda meydana gelen kazalar nedeniyle yaşamını yitirenlerin ailelerine ve yaralılara ne kadar tazminat ödendi ve bu kazaların kuruma toplam maliyeti ne oldu maddi olarak? Bu konuda bilgi verirsiniz teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Evet, Sayın Genel Müdürüm, geneli üzerinde görüşmeler bittiğinde size söz verdiğimde Sayın Milletvekilimizin sormuş olduğu soruyla ilgili yanıtınızı o zaman verirsiniz yazılı veya sözlü.

Evet, Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Bu öneriyi izlemeye devam ediyoruz.

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

Şimdi, 2019 yılının 2 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 2:

2019 Yılı Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK - 2019 Yılı Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesi hususunda gerekli hassasiyet gösterilecektir.

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

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

Böylelikle, 2019 yılı önerilerinin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, 2020 yılı önerilerinin görüşülmesine başlıyoruz. Kurumun 2020 yılına ait 1 no.lu önerisini görüşmüştük, bu nedenle geneli üzerindeki görüşmelere geçiyoruz.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize ben söz vereceğim.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyemiz yok.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Pardon, göremedim.

Buyurun.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, sayın vekil arkadaşlarım, değerli Demiryolları Taşımacılık AŞ Genel Müdürü ve ekibi, Sayıştay temsilcileri; hepinizi sevgi, saygı ve hürmetle selamlıyorum, hoş geldiniz, sefalar getiriniz.

Evet, bu kurum, bildiğiniz gibi yeni bir kanunla, Demiryollarının altyapı ve işletmecilik olarak ayrılması dolayısıyla kurulan yeni bir kuruluş Taşımacılık AŞ. Hakikaten son dönemlerde yaptığı atılımlarla kayda değer iyileşmeler görüldü, 2022 yılında da görülüyor ama bizim asıl hedefimiz Demiryollarından beklentimiz, özel sektöre de biraz daha destekleyerek özel sektörün taşımacılığı bilhassa yükte artırmasını bekliyoruz.

Bu arada, ben daha çok bu turistik ekspreslerle ilgili söz almak istedim. Hakikaten turistik Doğu Ekspresi o bölgede, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars'ın ekonomisine çok büyük katkıda bulunuyordu, bu ara biraz duraladı galiba, diğer bölgelerimize de planlamanız var biliyorum yani işte, Elâzığ, Malatya, Van tarafına da. Bu turistik doğu ekspreslerinin hakikaten o bölgelere, doğunun turizmini kaldırmak için gerçekten büyük katkısı oluyor, onun için bunun devamını rica ediyorum.

Sayın vekillerim, daha çok size şunu açıklamak, arz etmek istiyorum: Şimdi, Doğu Ekspresi ya da Güneydoğu Ekspresi ya da bu ekspresleri daha çok devlet sübvansı ederek yolculuk ücretlerinin ucuz olmasını istiyor. İnsanlar gezmek için bu ucuz treni tercih ediyor. Hâlbuki turizme açılırsa gördük ki bunlar çok daha Demiryollarına gelir de getiriyor, gittiği şehirlere de hakikaten katkıda bulunuyor, onun için burada biraz gayret istiyorum. Şu ana kadar yaptığınız çalışmalara teşekkür ediyorum ama bu konuya çok önem verdiğimi belirtmek için söz aldım.

Hepinize bugüne kadar olan çalışmalarınızdan dolayı çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) - Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri, Sayıştayın kıymetli temsilcileri, kurumun değerli yöneticileri; öncelikle hoş geldiniz.

Benim öğrenmek istediğim, 2 kurumun bir araya gelerek... Bu hasar tespiti konusunu gündeme getirmiştiniz. Normal şartlarda yolcuların bireysel sigortaları veya bu kazalara karşı yapılan bir sigorta yöntemi var mı? Sigorta şirketleri kazalar karşısında nasıl bir refleks gösteriyorlar veyahut siz bunların tamamını sigortalıyor musunuz yoksa kendi içinizde daha önce Süleyman Bey'in söylediği, işte, bu sigorta rakamları çok yüksek dolayısıyla bizim kendi içimizde oluşturduğumuz bir havuz var, onun üzerinden bu işlemleri...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Daimî fon...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Evet.

Bu konuyla ilgili son durum nedir?

Tabii, bizim burada en fazla sorduğumuz sorulardan biri de kurumların daha çok ve engellilerle ilgili çalışmaları. Kurumunuzda, işte, kanun çerçevesinde yaklaşık yüzde 4 civarında engelli çalıştırma yükümlülüğünüz var. Kurumda şu an engellilerle ilgili durumunuz nedir? Bu kapasiteye uygun şekilde eleman istihdam ediyor musunuz?

Yine, tabii, “yolcu” deyince, engelli yolcular var, engelli yolculara yönelik nasıl bir çalışmanız var? Yani engelli yolcuların seyahat etmesine yönelik, inerken binerken veyahut rezervasyon yaparken veya bunlara refakat edenler açısından bir uygulamanız var mı?

Özellikle Bakü-Tiflis-Kars demir yolundan ciddi oranda taşımacılık yapıyorsunuz, yaptığımızı ifade ediyorsunuz. Normal şartlarda Rus coğrafyasındaki taşıma yani ray genişlikleri bizden biraz daha farklı, bundan kaynaklanan belli sıkıntılar yaşanıyor, aynı zamanda diğer ülkelerde de yani bizim Türkiye sınırından itibaren özellikle Tiflis tarafında, Bakü tarafında belli şikâyetler geliyor bize de yani ağır gittiğine dair; bununla ilgili yine bir çalışmanız var mı?

Özellikle yerli kullanımına yönelik gerek yolcu vagonlarında gerekse lokomotiflerle ilgili, tabii, sizin ilgi alanınızda olmamakla beraber, yerli üretimi teşvik etmek açısından muhakkak bu alanla ilgili onlara da destek olmak lazım. Yine, ciddi oranda, siz, bu mevcut “çeken ve çekilen” diyorsunuz işte, bunların tamiri, bakımı... Burada da daha çok, mesela daha yeni Türkiye’de belli sektörler gelişmeye başladı, buna da ciddi rakamlar ödüyorsunuzdur muhakkak çünkü sürekli kullanılan, sürekli hareket hâlinde olan bir sistemin ciddi oranda da bakıma ihtiyacı var. Mesela bakım bütçesine harcadığınız miktar ne kadar? Bunun ne kadarını yerli kaynaklardan, ne kadarını ithalata dayalı bir sistemle bu tamir ve bakım işlerini devam ettiriyorsunuz?

Birinci turda yaptığımız konuşmalarda da yani bugün içinde bulunduğumuz şartlar itibarıyla taşımacılık açısından hem yolcu hem yük taşımacılığı açısından rakamlar daha düşük. Yani bugün ihracat açısından baktığımız zaman size çok ciddi oranda ihtiyacımız var. Bugün özellikle tırların belli sınır kapılarında beklemeleri veyahut da özellikle konteyner konusunda çok ciddi sorunlar yaşanıyor; bununla ilgili kurumun durumu nedir? Mesela konteyner konusunda da bir çalışmanız var mı? Lojistik merkezlerinden bahsettiniz, endüstri bölgelerinden bahsettiniz; muhakkak bunlarla demir yolu bağlantısının yapılması lazım. Bu bölgelerden daha çok, ihracat açısından olsun veya oraya ulaşım üzerinden ihracat açısından olsun çok ciddi ihtiyaç var. Önümüzdeki beş yılda, on yılda, on beş yılda biz sizi nerede göreceğiz? Bununla ilgili, gelecekle ilgili projeksiyonlar konusunda da bize bilgi verirseniz memnun oluruz. Sizin söylediğiniz rakamlardaki artışlar yaklaşık yüzde 10 gibi yolcu taşınması, yük taşınması ama gelecekte...

Samsun’dan bahsedeyim. Mesela, “Özellikle yolcu taşımacılığı açısından bir an önce devreye alın.” diyor Mesela, şimdi Amasya’dan başladı, Amasya üzerinden gitmesi mümkün ama bu Türkiye’nin genelinde muhakkak yolcu taşımacılığı açısından da demir yolları önem arz edecek yoksa bugün asgari ücretli ki bugün Türkiye’deki çalışanların yüzde 45’i, yüzde 50’si asgari ücretle çalışıyor. Samsun-İstanbul bileti 350 lira, gidiş- dönüş 700 lira, hanımla beraber giderse 1.400 lira; adamın ocağı batar. Dolayısıyla, demir yolu fiyatları açısından da bir rakam verebilir misiniz? Yani İstanbul’dan bir hemşehrimiz Ankara’ya demir yoluyla geldiği takdirde... Muhakkak internette vardır, siz on-line bilet sattığınızı da ifade ettiniz. Tahmin ediyorum, demir yolu lehine fiyatların çok uygun olduğunu düşünüyorum, taşımacılık açısından da uygun olduğunu düşünüyorum. Bu manada size çok ciddi oranda ihtiyaç var hem ihracatçıları açısından hem yurt içi taşımacılar açısından; bununla ilgili ciddi bir projeksiyonunuz olması lazım; bununla ilgili beklentileriniz nelerdir?

Yeni açılan bir kurum yani yeni açılan kurumların çok fazla bir şeyi olmaz, onun için size biraz marjlı davranıyoruz ama önümüzdeki dönemlerde, inşallah, hem projelerinizi duymak isteriz hem yolcu ve yük taşımacılığı açısından nereye doğru gideceğimiz konusunda da bize bilgi verirseniz memnun olurum.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Buyurun Sayın Yavuzyılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Genel Müdür, değerli yönetim kurulu üyeleri, kıymetli bürokratlar, Sayıştay temsilcileri ve KİT Komisyonunun kıymetli milletvekilleri; hepiniz Komisyona hoş geldiniz.

Sunumda, lojistik merkezleri gösterdiniz, lojistik limanları gösterdiniz. Bunlardan bir tanesi Rize İyidere Lojistik Limanı.

Şimdi, Rize İyidere Lojistik Limanı inşaatı işi nasıl ihale edildi, buna bir bakalım. Pazarlık usulüyle 17 Temmuz 2020 tarihinde ihale ediliyor, yine pazarlık usulüyle. Aslında istisnai bir usul olan pazarlık usulü bir kez daha genel bir kaideymiş gibi, kuralmış gibi yine uygulanmış yani sadece, bakın, 5 tane şirket çağırılmış, fiyat alınmış ve bu şirketlerin içinden kim ihaleyi kazanmış? Cengiz İnşaat ve Yapı ve Yapı şirketleri kazanmış. İhaleyi kazandıkları tutar 1 milyar 370 milyon 106 bin 30,20 TL. İş almışlar. İş bu şekilde devam ederken Altyapı Yatırımları Genel Müdürünün bir yazısı var, o da burada elimde, diyor ki: “Rize ili Merkez ilçesi 1’inci etap kıyı ve dolgu alanı ilave ve revizyon uygulamayı imar planı kapsamındaki alanın millet bahçesi olarak düzenlenmesi, Rize İyidere Lojistik Limanı inşaatı işi bünyesinde ilave iş olarak yaptırılması şeklinde gerekli çalışmaların yapılarak tarafıma gönderilmesini rica ederim.” diyor. Kim? Altyapı Yatırımları Genel Müdürü Yalçın Eyigün. Ya, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün millet bahçesi yapmak gibi bir yetkisi, bir görevi var mı? Böyle bir görevi yok, böyle bir yetkisi yok. Kim yapıyor millet bahçelerini Türkiye’de? Çevre ve Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı yapıyor, TOKİ eliyle yapıyor. Burada Rize İyidere Lojistik Limanı inşaatı işini kazanan şirketlere baktığımız zaman ne görüyoruz? Aynı zamanda “Atatürk Havalimanı pistini kırıp millet bahçesi yapacağım.” diyen ve yine o ihaleyi, yine pazarlık usulüyle alan Yapı ve Yapı inşaat şirketini görüyoruz, o da 29 Nisan 2022 tarihinde 2 milyar 174 milyon 978 bin TL bedelle Atatürk Havalimanı’nın bulunduğu alana millet bahçesi yapmak için ihaleyi aldı, sonrasında da pistleri kırmaya başlayan Yapı ve Yapı inşaatın iş makinelerini gördük.

Şimdi, AYGM Genel Müdürü, Rize İyidere Lojistik Limanı inşaatı işine 20 kilometre mesafedeki tamamen bu işten bağımsız olan bir işi...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Vekilim, altyapı ama orası, Genel Müdürlüğün konusu değil mi?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yine, Devlet Demiryollarının sunumunda olup kendi hizmetleri olarak sundukları için, dolayısıyla o işin de yapımındaki aksaklıktan bahsediyorum.

Tamamlıyorum zaten, toparlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani bir başka konu konuşmayacağım için bununla birlikte konuşmamı tamamlayacağım.

Ve diyor ki yazdığı yazıda... AYGM Genel Müdürü verdiği olur yazısında, bakın, diyor ki: “Rize İyidere Lojistik Limanı inşaatı işinin 1 milyar 370 milyon 106 bin 30,20 TL olan sözleşme bedelinin yüzde 7,16 oranındaki artışıyla birlikte toplam 1 milyar 468 milyon 252 bin 273,95 TL olacağı belirtiliyor. “Bu suretle de millet bahçesi yapım işi bu Rize İyidere Lojistik Liman inşaatı işine ilave iş olarak ekleniyor ve 98 milyon TL’lik yapılan yeni birim fiyat, bugün itibarıyla, 2022 yılı güncel fiyatlarıyla yurt içi üretici fiyat endeksine göre güncellenmiş tutarıyla 277 milyon 932 bin 569,49 lira bir bedele ulaşmıştır.

Konuyla ilgili olarak yani Kamu İhale Kanunu'nun ilgili hükümlerine aykırı davranarak Rize İyidere Lojistik Limanı inşaatı işine, anılan işten tamamen bağımsız nitelikte olan ve 20 kilometre uzaklıkta bulunan millet bahçesi işinin ilave edilmesi ve 98 milyon TL'lik, 2022 fiyat güncellemesiyle birlikte 277 milyon TL'ye ulaşan tutardaki yeni birim fiyat hazırlanması suretiyle oluşturulan kamu zararıyla ilgili olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığındaki görevli kişiler, Rize Belediyesinde görevli, ilgili kişiler, Yapı ve Yapı İnşaat ve Cengiz İnşaatın yetkilileriyle ilgili suç duyurusunda bulunduk. Yani Rize bir lojistik merkezi, lojistik limanı inşaatı yapılacaksa bu işin içine, bir torba gibi bu iş değerlendirilerek ondan tamamen bağımsız, kilometrelerce uzaklıktaki başka işlerin yetkisiz bir makam oluruyla eklenmesi mevzuata da kanuna da aykırıdır. Yargı yoluna konuyu ilettik. Dolayısıyla, bu konuyla ilgili AYGM'nin kendi yetkisinde olmayan bir konuya girmemesi, bu konuyla ilgili iş ve işlemleri Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının yürütmesi gerekiyor.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Yavuzylmaz.

Sayın Kara, buyurun.

ESİN KARA (Konya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştayımızın değerli üyeleri, sayın yönetim kurulu üyelerimiz; yaklaşık yedi saatir uzun bir toplantıdayız, herkes çok yoruldu, ben de farkındayım; inşallah, bir an önce kavgasız gürültüsüz Komisyonumuzu tamamlarız diyorum.

Benim konuşmak istediğim alan, diğer bulgularda 9.2.1'de, engelliler tarafından ücretsiz olarak satın alınan biletlerin bir kısmının kullanılmaması nedeniyle şirketin gelir kaybına uğraması, yanılmıyorsam geçen yıl da aynı öneri Sayıştay tarafından verilmişti. Uygulamada engellilerden küçük bir cüzi ücret alınsa, sonra indikleri yerde geri iade edilse, emin olun yüzde 95, yüzde 98, belki bu tarzdaki bir gelir kaybının engellenmesi sağlanacaktır diye düşünüyorum. Görüşlerim bu kadar.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kara.

Sayın Kartal, buyurun.

İRFAN KARTAL (Van) – Sayın Başkan, çok kıymetli Taşımacılık mensupları, Genel Müdürleri, yetkilileri, diğer kurum kuruluşların mensupları, sayın Sayıştay mensupları; hoş geldiniz. Toplantımızın hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Bu demir yolu taşımacılığı ve tren, gerçekten dünyada tercih edilen ilk sıralarda bir taşıma yoludur. Özellikle ülkemizde bu yüksek hızlı trenin de olması gerçekten bir imkândır. Biz bu konuda kurumunuza teşekkür ediyoruz, çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Bunun yanında, seçim bölgem olan Van'da, üç günlük Van Gölü turizm treni diye tren seferleri vardı. Bu, diğer Kars ilimizde, gerçekten o ilimizin gerek ekonomisine ve gerek yolculuk yapmak isteyenlere büyük hizmet sunulmaktadır. Bu konuda bölgenin ve ilin bir milletvekili olarak bu sefer sayılarının mümkünse artırılmasını rica ediyoruz, bu konu da vatandaşımızın bir talebidir. Gerek Van'ın turizmi açısından ve gerek görmek isteyenler için bu hizmetin tamamlanmasını talep ediyoruz.

Çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Saygılar sunuyoruz. Allah'a emanet olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kartal.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben de Sayın Kartal’a katılıyorum. Özellikle bu Doğu Ekspresi turları vatandaş arasında çok beğeni kazanan, Kars biletlerinin çok satıldığı ve çabuk tükendiği, hatta bilet bulmak için vatandaşın birbiriyle yarıştığı bir organizasyon, pandemi döneminde biraz aksamaya uğrasa da çok önemli. Yine, Adana çıkışlı bu Van Gölü Ekspresi’yle Hakkâri, Yüksekova, Şırnak, Cizre, Siirt yani İzmir çıkışlı Doğu Ekspresi’yle Divriği, Kemaliye, Tunceli, Munzur Vadisi o bölge. Yine, Van Gölü Ekspresi; Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Malatya, Elâzığ, Muş, Tatvan gibi Ankara çıkışlı Doğu Anadolu turları tutuyor. Burada, sayısal rakamlar aslında sizin önünüzü açacak ve planlamanızı sağlayacak noktadadır diye düşünüyorum. Ben de bu turların vatandaşın memnuniyet temelinde artırılması, fiyatlarının da çok zamlanmaması noktasında bakıyorum çünkü bazı tur şirketleri tabii, üç dört günlük, altı günlük konaklamalı turlarda biraz yükseğe doğru gidebiliyor ama onların da talepleri var mutlaka. Vatandaşın beyni olan bu turların devamından yanayım. Ayrıca, o kentlerimizi diğer kentlerde yaşayan insanların görmesi, toplumdaki ön yargıların kırılması açısından da çok önemlidir.

Bu buluşmayı sağladığınız için ve artırarak sürdüreceğiniz için teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Böylece geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık.

Evet, Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulara yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı, tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içerisinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Sorulan soruları yanıtlamak üzere sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK - Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Genel Müdürlüğümüzün çalışma alanlarıyla ilgili olarak Komisyonumuzca yapılan görüş, öneri ve eleştirilerle ilgili arkadaşlarımızla birlikte detaylı notlarımızı aldık. Yapacağımız bundan sonraki çalışmalara ışık tutması açısından, iyileştirilecek alanlarımızı görme açısından, biz, bu görüş, öneri ve yapıcı eleştirileri gerçekten çok önemsiyoruz, zaten bir görevimiz de bu.

Gündeme gelen sorulardan bir kısmını müsaadenizle burada cevaplayacağım, bir bölümünü de daha detaylı olarak yazılı olarak sunmak istiyorum.

Engelli vatandaşlarımızın hayatlarını kolaylaştıracak ve erişilebilirliklerini artıracak çok sayıda projeyi sivil toplum kuruluşlarımızla, diğer bakanlıklarımızla birlikte ele alarak sürekli faaliyet olarak yapmaya çalışıyoruz. Bu konuda yaptığımız ve devam ettiğimiz projelerimiz var. Biraz fazla ama ben çok özetleyerek okumak istiyorum: Yüksek hızlı trenler, dizel ve elektrikli tren setleriyle konvansiyonel hatlarımızda toplam 821 adet tekerlekli sandalye alanlarımız mevcut. Ayrıca, 69 adet istasyonda da tekerlekli sandalye hizmetini veriyoruz.

Yine, yüksek hızlı tren setlerimiz yürürlükteki bütün mevzuata göre engelli vatandaşlarımıza göre dizayn edildi; koltuklar, WC’ler, yine görme engelli vatandaşlarımız için Braille alfabesi de dâhil olmak üzere. Yeni imal edilen setlerimizde de ayrıca, engelli yolcularımız için tuvalet sistemleri var. İlave olarak 63 seyyar engelli rampa alanı da alarak sistemdeki ilgili yerlerimize dağıttık. 31 adet yüksek hızlı tren seti, Marmaray, Başkentray’da kullanılan 86 adet elektrik tren setinin tamamında engelli yolcularımız için yer ayrılmış durumda. Ayrıca, konvansiyonel yolcu taşımacılığımızdaki 64 adet dizel tren seti ile 35 adet konvansiyonel yolcu vagonunda da engelli yerlerimiz mevcut. Yüksek hızlı

trenlerimizin duruş yaptığı 14 gar ve istasyonda engelli yolcularımız ve hareketi kısıtlı yolcularımıza “Turuncu Masa” hizmeti veriyoruz 50 personelimizle; bugüne kadar 25 binin üzerinde yolcuya bu hizmeti sağladık, çok da olumlu geri dönüşler alıyoruz bu konuda.

Yine, görsel ve işitsel engelliler için tren içi bilgi sistemlerimizi standartlara uygun olarak düzenledik. Engelli vatandaşlarımızın kolaylıkla bilet alabilecekleri profesyonel gişeler oluşturduk, işaret dili bilen, iletişim sağlayabilen personelimizi de bu gişelerde görevlendirdik, burada da olumlu geri dönüşlerimiz var. Yine, eski vagonlarımızı da engelli erişimine uygun hâle getirmek için de yoğun bir çalışma yaptık. 36 adet vagonumuzla engelli yolcularımıza erişimle ilgili dönüşümü tamamladık, bu konuda da memnuniyetimiz var.

Yine, engelli ve hükümlülerin istihdamıyla ilgili sayın vekilimizin bir sorusu vardı. Burada da biz özellikle engelli ve hükümlülerle ilgili bu istihdamlara büyük önem veriyoruz. Bünyemizde 146 engelli, 70 eski hükümlü personel istihdam etmemiz gerekirken bu yıl personel hareketlerinden dolayı 10 engelli, 20 eski hükümlü personel açığımız var şu anda. Oransal olarak yüzde 93 oranında engelli istihdamımız şu an dolu, eski hükümlü doluluk oranımız ise yüzde 71 seviyesinde. Bu açığı kapatmak için 2021 yılı sonunda 11 engelli ve 21 eski hükümlü personelle ilgili alım ilanlarına çıktık ama bir bölümüyle ilgili yeterli başvuru alamadık, aldıklarımızı da başlattık. Haziran ayı içerisinde görevlerine arkadaşlarımız başladı, açık kalan kontenjanlarla ilgili de tekrar ilana çıkarak bu açıklarımızı da kapatmayı planlıyoruz.

Yüksek hızlı tren setlerinde “Wi-Fi” internet bağlantısıyla ilgili bir soru gelmişti. Şirketimiz bünyesindeki hızlı tren setlerinin tamamında yolcularımıza bu hizmeti sağlıyoruz ancak sunulan “Wi-Fi” hizmetinde, güzergâhta coğrafi şartlara göre bölgesel noktalarda kısmi kesintiler yaşanabiliyor; bu konuda da gerekli çalışmaları yaparak GSM şebekesindeki firmalarla görüşmelerimizi sürdürüyoruz, bu alanları da azaltmaya çalışıyoruz.

“Yüksek hızlı trenlerde sarsıntıları ölçen bir sistem var mı?” diye bir soru gelmişti. Yüksek hızlı tren hatlarımızda çalışan trenlerimizde konfor ve sarsıntıları ölçen uluslararası standartlara uygun sensör sistemleri var. Sensörler limit değerlere geldiğinde sistem tarafından makinistler otomatik olarak uyarılıyor, daha sonra sistem hızını düşürerek belli hız düşümlerinden sonra duruyor ve arızanın giderilmesine bakılıyor. Bu araçlardaki ölçüm sistemleri yolla ve araçla ilgili olabiliyor. TCDD Genel Müdürlüğümüzün ilgili birimleri ile Taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğünün bakım personelleri, bu konuda hem yol altyapısı hem araç yapısında bu anlık verileri paylaşarak gerekli müdahaleleri ve değerlendirmeleri yapıyorlar, bu konuda standartlar da oldukça iyi.

Modernizasyonu tamamlanarak işletmeye açılan Samsun-Kalın hattındaki yük taşımacılığı gerçekten limanları birbirine bağlaması, orta koridorla bağlantısı olması, Avrupa tarafına da entegrasyonu olması sebebiyle de son derece önemli. Kısa, orta ve uzun vadede bu hattan önemli yük taşımacılığı ve gelirleri bekliyoruz, burada da gittikçe artan bir yük talebimiz var zaten.

Yolcu taşımacılığında 21/6/2022’de -iki gün önce- Amasya-Havza arasında 6 sefer, Amasya-Samsun arasında da 2 sefer yapacak şekilde seferlere başladık. Bu bölgede de eskiden bir tren kültürü olması sebebiyle de büyük bir memnuniyet olduğunu yerinde de gördük, bu da bizi demiryolcular olarak ayrıca mutlu ediyor.

Bandırma-İzmir hattının çalışmalar sebebiyle kapalı olması nedeniyle tren seferlerinin iptal edildiği, Bandırma-Balıkesir arasında trenlerin çalıştırılabilirliğiyle ilgili bir soru vardı. Arkadaşlarımızla bu çalışmayı bitirdik, hafta başı, pazartesi günü itibarıyla bu hafta da seferlerimizi başlatmayı planlıyoruz. Güzergâh üzerindeki yoğun bölgelerde de ilave vagon aktarımlarıyla ve ilave seferlerle de yoğunlukları azaltmaya çalışıyoruz.

Turistik tren talepleriyle ilgili gerek arkadaşlarımızla gerek sivil toplum kuruluşlarıyla gerek ilgili belediyelerimizle gerek turizm acenteleriyle olası güzergâhlar üzerinde detaylı çalışmalar yapıyoruz. Yeni planladığımız, sayın vekillerimizin de ifade ettiği Van Gölü Ekspresi, Güney Ekspresi yine Karaelmas ve Göller Ekspresi bölgelerinde de çalışmalar yapıyoruz. Kaynaklarımızı hangi dönemde, nereye, nasıl harcayabiliriz, en verimli nasıl bu turistik hatları çalıştırabiliriz, bunun da yoğun bir şekilde arkadaşlarımızla planlamasını yapıyoruz, burada da iyi gelişmelerin olacağını öngörüyoruz.

Sayın Başkanım, ben tekrar, bu vesileyle, çalışmalarımıza destek olan değerli heyetinize ve Sayıştayımızın değerli temsilcilerine saygılarımı, şükranlarımı sunuyorum.

Bu arada Sayın Milletvekilimizin de çocuğu yeni doğmuş, arkadaşlar biraz önce ilettiler. Allah analı babalı büyütsün, tebrik ediyoruz.

Teşekkür ediyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin 2019 ve 2020 yılı hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunacağım.

Önce 2019 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Taşımacılık AŞ'nin 7/5/2020 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 2019 yılı bilançosu ve 1.087.052.678,47 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - 2019 yılının sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

Şimdi 2020 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Taşımacılık AŞ'nin 5/7/2021 tarihindeki genel kurulda kabul edilen 2020 bilançosu ve 1.333.170.620,33 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2020 yılı sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin 2019 ve 2020 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ediyorum.

Teşekkür konuşması için söz yine sizde Sayın Genel Müdürüm.

Buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK - Sayın Başkanım, kıymetli Komisyon üyeleri; burada, biraz önce de ifade ettiğim gibi, faaliyet alanlarımızla ilgili Komisyonumuzun çok değerli görüş, öneri ve yapıcı eleştirilerini not aldık, bundan sonraki çalışmalarımızda da bu eleştiriler bizlere ışık tutacak. Çalışmalarımızı yürütürken gerçekten yolcu tarafında ne kadar fazla yolcu taşıyoruz, yolcu memnuniyetini nasıl en üst düzeylere çıkarabiliriz; yük tarafında ihracatçımıza, sanayicimize, ticarete nasıl daha fazla destek olabiliriz yurt içi ve yurt dışında, tamamen bütün enerjimizi, faaliyetlerimizi buralarda yoğunlaştırmış durumdayız. Gerçekten bunları yaparken emniyetli işletmecilik konusunda yapabileceğimiz her şeyi yapmaya çalışıyoruz, olası bütün eleştiri ve yorumları gerçekten dikkate alıyoruz. Bizim için emniyetli işletmecilik bunları yaparken en önemli konu.

Ben desteklerinizden dolayı tekrar teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, biz de teşekkür ediyoruz, çalışmalarınızda başarılar ve kolaylıklar diliyorum.

3.- Türkiye Vagon Sanayii AŞ'nin (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ'nin (TÜLOMSAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ'nin (TÜDEMSAŞ) 2019 yılına ait bilanço ve netice hesapları ile 1/1/2020-30/7/2020 hesap dönemine ait bilanço ve netice hesaplarının; Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ'nin (TÜRASAŞ) 30/7/2020-31/12/2020 hesap dönemine ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bir sonraki toplantımız için, değerli Komisyon üyelerimiz, toplantımıza, Türkiye Vagon Sanayi AŞ, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi AŞ, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi AŞ ile bu kuruluşların 2020 yılında birleşmesiyle kurulan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi AŞ'nin 2019 ve 2020 yıllarının bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam ediyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, önceki toplantıda buradaydınız zaten, sizden başlamak üzere toplantımıza katılan kurum temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

(Katılımcılar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Genel Müdürüm, sunumumuzu yapabilirsiniz.

Buyurun.

TÜRASAŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR - Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeleri; sözlerime başlarken başta zatinalinizi ve Komisyonun değerli üyelerini, burada hazır bulunan diğer yetkilileri şahsım ve kuruluşum adına selamlıyor, saygılarımı sunuyorum.

Sayıştay Başkanlığınca büyük özveriyle hazırlanmış bulunan 2019 ve 2020 yıllarına ait raporlarda yer alan temenni ve görüşlerin bizim için çok yararlı, yönlendirici ve sorunların çözümünde de yardımcı olduğunu ifade etmek isterim.

Bu Komisyonda ortaya çıkacak temenni, görüş ve önerilerin de yine çalışmalarımızda bize yol göstereceğini belirterek, izninizle şirketimizin faaliyetleri hakkında bilgiler arz etmeye çalışacağım.

Bilindiği üzere, 4 Mart 2020 tarih ve 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı'yla TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklıkları olan TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ bağlı ortaklık statüsünden çıkarılarak, merkezi Ankara'da kurulan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü altında birleştirilmiştir.

TÜRASAŞ'ın kuruluş amacı, raylı sistem araçlarının yerli ve millî bir şekilde üretimi ve tasarımı ile kritik bileşenlerindeki yerlilik oranının artırılması esas olmak üzere, yerli sanayinin AR-GE, tasarım ve üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi, her türlü raylı sistem araçlarının ve alt bileşenlerinin imalatı ile bakım ve onarımının yapılması ve yaptırılması. Amaç ve faaliyetlerini doğrudan doğruya veya müessese, bağlı ortaklık, işletme, iştirak ve diğer birimleri eliyle yerine getirmesi. Amaç ve faaliyetleri doğrultusunda öncelikli olarak ülkemiz ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü raylı sistem araç ve bileşenlerinin proje ve prototip çalışmalarını herhangi bir siparişe bağlı olmaksızın kendi mali kaynaklarını kullanarak gerçekleştirmesi olarak belirlenmiştir.

Bu doğrultuda hedeflerimiz, kârlı ve verimli bir kuruluş olmak, ülke ekonomisine katma değer sağlamak, sektörde karar verici ve yönlendirici olmak, tüm paydaşlar bazında güven tesis etmek, yerli ve millî ürünlerle dışa bağımlılığı azaltmak, gelişmiş teknolojiye sahip ürünler sunarak sektörde söz sahibi olmaktır.

TÜRASAŞ, merkezi Ankara’da olmak üzere 3 Bölge Müdürlüğüyle birlikte, demiryolu sektöründe yüz yılı aşan tecrübe ve bilgi birikimi, yaklaşık 4 bin yetmiş insan gücü ile toplam 400 bin metrekare kapalı alanda millî ve yerli teknolojiler üreten tesisleriyle, ülkemizin raylı sistemler sektörünün en büyük temsilcisi hâline gelmiştir.

Raylı sistem araçları sektöründe bugüne kadar uluslararası standartlarda yeni nesil lokomotifler, dizel ve elektrikli tren setleri, yük ve yolcu vagonları, raylı sistem araçları kritik alt bileşenleri; boji, dizel motor ve cer motoru gibi ana ve alt ürünleri üreten TÜRASAŞ’ın vizyonu; raylı sistem araç sektöründe kendi markasını taşıyan ürünlerle sektöre yön veren ve tercih edilen bir kuruluş olmaktadır.

TÜRASAŞ’ın bölge müdürlüklerinde toplam üretim kapasitesi; hızlı tren araçlarında 80 araç/yıl, lokomotiflerde 45 lokomotif/yıl, kent içi raylı sistem araçlarında 150 araç/yıl, DMU tipi araçlarda 75 araç/yıl, yük vagonu üretiminde ise 1.200 vagon/yıldır.

TÜRASAŞ’ın bakım onarım kapasitesi ise; yük vagonu bakım onarımı 3.250 vagon/yıl, lokomotif bakım onarımı 120 lokomotif/yıl ve dizel tren seti yolcu vagonu bakım onarımında ise 500 araç/yıldır.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; TÜRASAŞ’ın önemli projeleri hakkında kısa bilgiler paylaşmak isterim.

Bilindiği üzere, On Birinci Kalkınma Planı politika ve tedbirleri, yeni ekonomik program, Cumhurbaşkanlığı yıllık programları, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 gibi üst politika belgelerinden, metro ve tramvay üretimi dâhil olmak üzere, tüm raylı sistem araçlarının kritik ve alt bileşenlerinin millî imkânlarla tasarımı ve üretilmesi hedef olarak belirlenmiş ve yürütülen faaliyetler izlemeye alınmıştır. Bu kapsamda, projelerimiz etkin olarak sürdürülmektedir.

Millî Elektrikli Tren Seti Projesi’nde prototip aracın TSI sertifikasyon çalışmaları devam etmekte olup prototip 3 setin üretimi tamamlanmıştır. Seri üretim çalışmalarına da devam edilmekte olup 2022 yılı içerisinde 3 tren setinin, 2024 yılı sonuna kadarsa 19 tren setinin TCDD Taşımacılık AŞ’ye teslimi planlanmıştır.

225 kilometre/saat işletme hızına sahip Millî Hızlı Tren Seti Projesi tasarım çalışmalarının 2022 yılı içerisinde tamamlanması planlanmış olup tedarik süreçlerine de başlanmıştır. 2023 yılında prototip üretiminin tamamlanması ve 2026 yılı sonuna kadar 8 hızlı tren setinin TCDD Taşımacılık AŞ’ye teslim edilmesi planlanmaktadır.

Millî tasarım ve ileri teknoloji ve elektrikli ana hat lokomotif üretiminde dışa bağımlılığın ortadan kaldırılması için çalışmalar devam etmektedir. E5000 Projesi’yle elektrikli ana hat lokomotif imalatında tasarım kabiliyeti kazanılması ve yerlilik oranının yüzde 60’a çıkarılarak ülkemizin bu alanda dışa bağımlılığının azaltılması hedeflenmektedir. 2022 yılı içerisinde prototip üretiminin tamamlanarak 2024 yılı sonuna kadar 20 adet lokomotif üretimi ve teslimi planlanmıştır.

Millî Elektrikli Banliyö Tren Seti Projesi 2021 yılı itibarıyla başlamıştır. Proje kapsamında tasarlanıp üretilcek olan her biri 4 araçlı, bin yolcu kapasiteli ve 2 sürücü kabinli olacaktır. Projeye birlikte Gaziantep Büyükşehir Belediyesiyle yapılan sözleşme kapsamında toplam 8 set elektrikli banliyö aracı üretilcektir.

TÜBİTAK, TCDD Taşımacılık AŞ, Marmara Üniversitesi ve özel sektör iş birliğiyle raylı sistem araçları için 8 silindirli, 1.200 beygir gücünde millî tasarıma sahip özgün motor geliştirilmesi projesi, ülkemizin özellikle ilk yerli motoru olacak ve dışa bağımlılık ortadan kaldırılacaktır. Projeye ait tasarım çalışmaları tamamlanmış olup analiz ve tedarik çalışmalarına devam edilmektedir.

E5000 Projesi’nde elde edilen tecrübeyle birlikte Türkiye coğrafyasına daha uygun Co-Co Aks Tertibatına Sahip -3 akslı boji- Millî Lokomotif Platformu Projesi devam etmektedir.

Ayrıca, dizel motor modernizasyonu, yataklı vagon, VIP yataklı vagon, cer konvertörü, lokomotif izleme sistemi, platform vagon ve tank vagonu projeleri devam etmektedir.

Gelecek on yıl içerisinde Türkiye'nin 7 bin adetten fazla şehir içi raylı sistem aracına ihtiyacı olacağı öngörülmektedir. Bu büyüklükte şehir içi raylı sistem ihtiyacının yurt içinde üretilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda Metro Aracı Projemizi yatırım planımıza aldık.

TÜRASAS'ın kuruluş amacında da ifade edildiği gibi, şirketimiz ülkemizin raylı sistem araçları ihtiyacını tespit edip herhangi bir siparişe bağlı olmaksızın kendi mali kaynaklarını kullanarak her türlü raylı sistem araç ve bileşenlerinin proje ve prototip çalışmalarının gerçekleştirilmesi görevini yürütecektir.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Komisyonun yaptığı çalışmaların hedefine ulaşmasını temenni ediyor, saygılarımı sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

Şimdi önerilerin görüşmelerine başlıyoruz.

Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi ile Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayii Anonim Şirketinin 2019 yılı alt komisyon raporlarında öneri bulunmamaktadır.

Bu kuruluşların 2020 yılında birleştirilmesiyle kurulan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin (TÜRASAS) 30 Temmuz 2020-31 Aralık 2020 hesap dönemine ilişkin alt komisyon raporunda 2 öneri bulunmaktadır.

TÜRASAS'ın 30/7/2020-31/12/2020 hesap dönemine ilişkin 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

TÜRASAS'ın gelirlerinin sürdürülebilirliği açısından TCDD ve TCDD Taşımacılık AŞ'ye olan bağımlılığının azaltılarak rekabet gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması için gerekli hedef ve politikaların oluşturulması, yurt dışı ihalelere katılabilmek için gerekli olan izin sürecini hızlandırıcı tedbirlerin alınmasını teminen Bakanlık nezdinde gerekli girişimlerde bulunulması, yurt dışı ihalelerin takibi noktasında yaşanan olumsuzlukların giderilmesi açısından yurt dışı temsilcilik sayısının artırılması önerilir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

Genel Müdürüm, cevaben buyurun.

TÜRASAS GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Öneriye iştirak edilmektedir. Şirketimiz, kuruluş amacı ve faaliyet alanı kapsamında rekabet gücünün artırılmasını, alternatif pazarlara yönelik çalışmalara hız verilmesini, raylı sistem araçları üretim ve bakımlarında özel sektör payının artırılmasını hedeflemektedir. Bu kapsamda, özellikle hafif raylı araçların yerli ve milli imkânlarla üretilmesi için çalışmalar başlatılmış ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesiyle Gaziray araçlarının üretilmesi için sözleşme imzalanmıştır. Ayrıca, TCDD ve TCDD Taşımacılık AŞ dışında yeni pazarlarda yer almak için potansiyel müşteriler nezdinde girişimlerde ve tanıtım faaliyetlerinde bulunulmakta, yurt dışı ve yurt içi ihaleler takip edilmektedir.

Özellikle yurt dışı potansiyel işlerin daha etkin takibi amacıyla Bulgaristan, Karadağ, Hırvatistan, Sırbistan, Makedonya, Arnavutluk, Kosova, Bosna Hersek, Yunanistan, Romanya, Avusturya, Almanya, Slovakya, Kazakistan, İsviçre, Azerbaycan, Pakistan, Mısır, Rusya, İsviçre, Fas, Cezayir, Tunus, Tayland, Bangladeş, Tanzanya, Senegal, Zimbabve, Kenya, Uganda, Ruanda, Burundi ülkeleri için tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinde bulunmak üzere yurt dışı temsilcilikler verilmiştir.

Tanıtım faaliyetleri kapsamında Abu Dabi’de 17-18 Mayıs 2022 tarihlerinde düzenlenen Middle East Rail Fuarı’nda stant açılarak ürünlerimiz tanıtılmış olup ayrıca Eylül 2022’de düzenlenmesi planlanan ve uluslararası demir yolu fuarı olan InnoTrans’a yurt içinde düzenlenen Euroasia Rail Fuarı’na iştirak edilmekte ve ürünlerimiz pazara sunulmaktadır.

Arz ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

Öneri hakkında söz almak isteyen üyemiz var mı? Yok.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, bu öneriyi izlemeye devam ediyoruz.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi TÜRASAŞ’ın 30/07/2020-31/12/2020 hesap dönemine ilişkin 2 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 2:

30 Temmuz 2020-31 Aralık 2020 dönemi Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Genel Müdürüm, cevaben buyurun.

TÜRASAŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyeler doğrultusunda hareket edilecektir Sayın Başkanım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

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

Böylelikle önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi geneli üzerindeki görüşmelere geçeceğiz.

Söz almak isteyen üyelere söz vereceğim.

Deniz Bey, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Genel Müdür, değerli Yönetim Kurulu üyeleri, kıymetli bürokratlar, Sayıştay temsilcileri, milletvekili arkadaşlarım; hoş geldiniz.

Ben aslında diğer kurumlarda da mümkün olduğunca soruyorum, o yüzden hem TÜRASAŞ Genel Müdürüne soruyorum hem Devlet Demiryolları Genel Müdürüne dolayısıyla soruyorum: Ben kurulun yönetim kurulunda görev alan kişilerin aldıkları aylık ücret, prim, kâr payı, huzur hakkı, ikramiye gibi gelirlerin ne olduğunu, hangi tutarda olduğunu soruyorum. Aynı zamanda, bir başka kamu görevi olan veya özel sektörde yine geliri olan, görevi olan kişilerin de aylık ücret, maaş, prim, ikramiye, huzur hakkı, kâr payı ne kadar aldıklarını ve bu görevlerin ne olduğunu soruyorum.

Tabii, TÜRASAŞ; TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ’ın bir araya gelmesiyle oluştu, çok önemli bir adım, çok önemli bir atılım. Tabii, bu atılımın başarıyla çalışmasını devam ettirmesi, geçmişte bu 3 ayrı kurumda ayrı ayrı yapılan bazı yanlışlar veya bu 3 ayrı kurumun ayrı olmasından kaynaklı oluşan senkronizasyon probleminin şu anda TÜRASAŞ’la giderilmesi durumunu ortaya çıkarıyor. Zaten bir araya gelinmesinin nedeni de zannediyorum bu. O yüzden, ben hem çalışmalarınızda başarılar

diliyorum hem de bu 3 kurumun hangi gerekçelerle bir araya getirildiğini bize gerek sözlü gerek yazılı olarak biraz daha detaylı açıklamanızı istiyorum. Çünkü kurumlar zaman zaman bir araya geliyorlar, bir bütün oluşturuyorlar, bir süre öyle faaliyet gösteriyorlar, daha aktif, daha dinamik bir sonuç veriyor ama bazen de o kadar büyüyorlar ki artık tek merkezden idare edilemeyecek hâle geliyor ve o zaman da bu kez birkaç kuruma ayrılabilirler. Demek ki o aşamada bir olgunlaşma seviyesinde diyorum ben Devlet Demiryollarının bu kanadı ama başarılı olması diğer çeşitli kurumlara da örnek olacaktır diyorum.

Çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Biz de KİT Komisyonu olarak artılarınızı, eksilerinizi, geliştirilebilir yönlerinizi hem Sayıştay raporları üzerinden, aynı zamanda kurumun genel mali durumu ve faaliyetleri yönünden incelemeye, yakından takip etmeye devam edeceğiz.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

Söz sırası Sayın Karaman'da.

Buyurun.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, çok değerli TÜRASAŞ Genel Müdürü, yardımcıları ve diğer kamu kurum, kuruluşları; hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum, hoş geldiniz.

Hakikaten hem öneride var hem de bu kurumun birincil işi, yerli ve millî hızlı tren, yerli ve millî lokomotif, vagon yapmak; bunu biliyorum. 2012'den beri büyük bir çaba gösteriyorsunuz ve bunu yapmak için de elinizden gelen her şeyi yapıyorsunuz. Bu öneri çok önemli. Gerçekten Türkiye'de demir yolu imalat sektörü 2000'li yıllara kadar hemen hemen yok gibiydi, yeni yeni gelişmeye başladı. Bunu geliştirmek gerektiğini düşünüyorum. Ayrıca da demir yolu yan sanayisi için yerleştirirken biraz daha kolaylık göstermenizi istiyorum. Bu çalışmalarınızda da başarılar diliyorum. Hem Demiryolları Taşımacılığı AŞ'nin hem de Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün size biraz daha destek vermesini istiyor, hepinize saygılar sunuyorum.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Başka söz isteyen üyemiz yok.

Böylece, geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık.

Şimdi sözü Sayın Genel Müdüre vermeden önce bazı hatırlatmalarda bulunmak istiyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulardan yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi milletvekillerimizin sorularını cevaplamak üzere sözü size veriyorum.

Buyurun.

TÜRASAŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Vekilimizin sorduğu birinci soruyu yazılı olarak cevaplamayı tercih ediyoruz.

İkinci olarak; 3 kurumun bir araya getirilmesinin gerçek sebebiyle ilgili bir soru yönelttiler. Ben kısaca bir değerlendirme yapmak isterim.

Bu esasında 11'inci Şûra'da alınan stratejik bir karardı. Bu kararın sebebi de şu: Şimdi, biraz evvel Genel Müdürümüz anlattı, yaklaşık 28 bin kilometre hat imalatı söz konusu. O şûrada sorulan soru şuydu yanlış hatırlamıyorsam: “Bu 28.500 kilometre hattın üzerinde koşacak araçlar kimin araçları olacak?” Dolayısıyla burada her türlü araç imalatı söz konusu. Sadece, tabii, konvansiyonel hatlar değil, aynı zamanda kent içi raylı sistem hatları da ciddi anlamda bir hız kazandı. Dolayısıyla bir kapasite oluşturmak gerekiyordu. Bu kapasiteyi oluşturup bütün bu talebi yönetecek bir üst yapı, bir çatı kuruluş kurulması fikri ortaya çıktı bildiğim kadarıyla ve bu stratejik karar alındı. Arkasından TÜRASAŞ bu kapasiteyi oluşturarak gelecek bu talebi karşılamak adına, yönetmek adına kurulmuş oldu. Dolayısıyla burası bir çatı kuruluş, bir entegratör yapı hâline gelecek ve kendi ekosistemini kurarak çatıyı yükselteceğiz. Hedefimiz budur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum.

Şimdi Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi ile Türkiye Demiryolu Makinaları San. AŞ'nin 2019 yılı 1/1/2020-30/7/2020 hesap dönemine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunacağım.

Şimdi söz konusu kurumların 2019 yılı sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup birlikte işleme alacağım.

Sayıştaya söz veriyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Vagon Sanayii AŞ'nin 24/3/2020 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 2019 yılı bilançosu ve 6.386.588,87 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ'nin 24/3/2020 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 2019 yılı bilançosu ve 6.829.982,26 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ'nin 7/4/2020 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 2019 yılı bilançosu ve 101.225.884,15 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi ile Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2019 yılı sonuç bölümleri genel görüşmeye sunulmuştur.

Şimdi söz konusu kurumların 1/1/2020-31/7/2020 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup birlikte işleme alacağım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Vagon Sanayii AŞ'nin 20/10/2020 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 30/7/2020 tarihli bilançosu ve 39.491.000,47 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ'nin 20/10/2020 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 30/7/2020 tarihli bilançosu ve 35.790.871,60 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ'nin 20/10/2020 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 30/7/2020 tarihli bilançosu ve 86.418.948,71 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi ile Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 1/1/2020-30/7/2020 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümleri genel görüşmeye sunulmuştur.

Şimdi Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin 30/7/2020-31/12/2020 hesap dönemine ilişkin sonuç bölümünü okutup ibraya sunacağım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ’nin 30/7/2020-31/12/2020 dönemine ilişkin 31/12/2020 tarihli bilançosu ve 109.743.063,09 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Böylece, Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi ile Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin 2019 ve 2020 yıllarına ait üst Komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, teşekkür konuşması için sözü kısaca size bırakıyorum.

TÜRASAS GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri; TÜRASAS’ın gelirlerinin sürdürülebilirliği açısından rekabet gücünü uluslararası piyasada ortaya koyması önem arz etmektedir. TÜRASAS olarak rekabet gücünü artırmanın millî ve yerli teknolojilere dayalı ürünler üretmekten geçtiğini bilerek bütün gücümüzü bu yönde taksif ettik. Sunumda da ifade ettiğimiz gibi, yürüttüğümüz projelerle bir iki yıl içerisinde bu konudaki açığımızı kapatmış olacağız; bunu ifade etmek isterim.

Komisyonunda ortaya çıkan temenni, görüş ve önerilerin çalışmalarımızda yol göstereceğini belirtmek isterim. Hassaten Sayıştay Başkanlığımızın konu hakkındaki hassasiyeti noktasında da kendilerine teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, sizleri, Komisyon üyelerini ve katılımcıları saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyoruz, biz de sizlere başarılar diliyoruz.

4.- Raylı Sistemler Mühendislik ve Müşavirlik Sanayi ve Ticaret AŞ’nin 2019 yılına ait bilanço ve netice hesapları ile TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ’nin 2020 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza, 2020 yılında unvanı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketi olan Raylı Sistemler Mühendislik ve Müşavirlik Sanayi, Ticaret ve Anonim Şirketinin 2019 ve 2020 yıllarının bilanço denetici hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

Sayın Genel Müdürümüzden başlamak üzere, toplantımıza katılan temsilcileri bir tanıyalım değerli arkadaşlar.

Buyurun.

(Katılımcılar kendilerini tanıttı)

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sunumunu yapması için sözü Sayın Genel Müdüre vermeden önce bir hatırlatmada bulunmak istiyorum. Konuşmanız bizlere daha önceden dağıtıldı ve 10 sayfaya yakın bir sunum gördüm Sayın Genel Müdürüm, bu nedenle, zamanı efektif kullanma anlamında, önemli vurgularla sunumunuzu bekliyoruz.

Buyurun, söz sizde.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK AŞ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Teşekkürler Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri, Sayıştayın ve Bakanlığımızın değerli temsilcileri; şirketimizin 2019-2020 yıllarına ait denetim raporunu görüşmek adına bir araya gelmiş bulunuyoruz. Öncelikle, görüşmelerimizin başta ülkemiz, ardından da şirketimiz için hayırlı olmasını temenni ediyorum. Sizleri şahsım ve TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ Şirketi adına saygıyla selamlıyorum.

Zamanı hızlı kullanmak adına, TCDD Tekniği hızlıca tanıtacağımdan sunumda bazı bölümleri hızlı geçmek istiyorum. Firmamız 10 Temmuz 2017 yılında kuruldu. Bakanlığımızın yani Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının mühendislik ve müşavirlik AŞ'yle ilgili ilk yüzde 100 kamu sermayeli firması. Bu anlamda, hızlı bir şekilde gelişen ve büyüyen yapısıyla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının ve sektördeki tüm paydaşların ihtiyaçlarını giderme noktasında önemli bir aktör hâline gelen firmamız 2020 yılında ismini TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ olarak değiştirmiş bulunmaktadır.

Şirket olarak kendimize biçtiğimiz misyon: TCDD Teknik mühendislik tecrübesi ve yenilikçi teknolojileri projelere aktarma tutkumuz ve Türk demir yolu sektörünün gelişimine katkı sağlama, müşterilerimizin ihtiyaçlarına entegre, uygulanabilir, sürdürülebilir ve yönetebilir çözümler sunma misyonuyla yola çıkmış bulunmaktayız. Vizyonumuz, geleneksel demir yolu birikimiyle Endüstri 4.0 teknolojisini birleştirerek sektörün ihtiyaçlarına yaratıcı çözümler getiren bölgemizde öncü firma olmaktır.

Resmî Gazete’de yayınlanan faaliyet amaçlarımızdan bahsetmek istiyorum. Ulaştırma sistemlerinin ve araçlarının işletme ve işletilmesine yönelik faaliyetlerde bulunmak, proje ve müşavirlik hizmetleri yapmak, taahhüt işleriyle ilgili faaliyetlerde bulunmak, demir yollarına ilişkin mühendislik faaliyetlerinde bulunmak, enerji sistemleriyle ilgili mühendislik faaliyetlerinde bulunmak, kurumsal kaynak yönetimi, ulaşım, yönetim, enerji, mühendislik, varlık yönetimi alanlarında da eğitim ve danışmanlık hizmetleri olarak tanımlanmıştır.

Bu konumlandığımız alan içerisinde kuruluşumuzun amacını şu şekilde özetlemek isterim: Demir yollarında uzmanlık gerektiren mühendislik hizmetlerine odaklanmak, yeni hat ve revizyon gerektiren proje hizmetlerinde kamu bakış açısıyla devletimize kurmay destek sağlamak, özellikle test ve devreye alma süreçlerinde, ölçüm mühendisliği ve sertifikasyon hizmetleri alanlarında hem cihaz yatırımı yaparak hem de uzman kadroyu yetiştirerek yurt dışına bağımlılığı azaltmak arzusundayız. Bakımları bütünsel ve sistematik şekilde, bir mühendislik bakış açısıyla bakım yönetimi gerçekleştirmek noktasında da çalışmalar yürütüyoruz ve yurt dışına Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının tecrübesini ve birikimini aktarmak üzere yola çıktık.

Kıymetli üyeler, şirketimiz 2017 yılında kurulmuş, 2018 yılında da ticari faaliyetine geçmiştir. 2019 yılında ilk tasarım, ilk danışmanlık, ilk proje, ilk eğitim faaliyetleri hayata geçmiştir. 2020 yılında şirketimiz mühendislik ve teknolojik kapasitesini inşa etmiştir. 2021 yılına geldiğimizde özellikle teknoloji alanında kapasite çalışmalarımız devam etmiş ve sistematik çözümler, modeller artık ürün vermeye başlamıştır. İnşallah, bu yıl içerisinde başlatmış olduğumuz projeleri tamamlayarak zeminimizi

daha da güçlendirmiş olacağız. Bu vesileyle, hem bölgemizde hem de yakın coğrafyamızda ulaşım alanlarında söz sahibi bir mühendislik şirketi olmayı hedeflemekteyiz. Bu kuruluş ve örgütlenmemizin devam ettiği 2020 yılında yaklaşık 77 milyon TL civarında bir hasılatımız yani satışımız gerçekleşti ve yaklaşık 6 milyon civarında bir kârla da 2020 yılını kapattık. Kapasitemiz; inşa ettiğimiz yılda, devamında 2021 yılında bazı yatırımlar yaparak, ölçüm kapasitemizi, sertifikasyon kapasitemizi güçlendirerek makine parkımızı güçlendirdik. Artık kendi makine parkımızla da ölçüm cihazlarımızla da hizmet vererek demir yolları altyapısında hem bakımlı bakımlar ve öncesinde ve sonrasındaki ölçüm faaliyetlerimizi sürdürmekteyiz. Bu anlamda, son iki yıl içerisinde yaklaşık 33 milyon civarında da bir ölçüm makine parkımızı şirketimize kazandırmış bulunmaktayız.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik, işletme bakım yönetimi, sinyalizasyon ve teknoloji, varlık yönetimi ve demir yolları araçları ile enerji yönetimi konusunda organizasyon yapısını şekillendirmiş bulunmaktadır. Hızlanmak adına bazı kısımları hızlı geçiyorum. Bu proje hizmetlerinin yanında, aslında TCDD Teknik olarak en önemli faaliyet alanımız, ISA süreçlerinde sertifikasyon ve ölçüm alanlarında Devlet Demiryollarına destekler vermekteyiz. Bu kapsamdaki süreçler, şu anda “notified body” olan firmalar tamamıyla Avrupa firmaları. Biz de burada, Türkiye’de bir kapasite inşa edip ilerleyen zamanlarda da inşallah, Avrupa’da raylı sistemleri yöneten kuruluş olan ERA’ya başvurup Türkiye’de de, inşallah, bir “notified body” olmak noktasında gayretlerimizi sürdürüyoruz. Bu kapsamda yapmış olduğumuz önemli çalışmalarından biri, yine Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı’nda karma işletmecilikteki sertifikasyon süreçlerinde Devlet Demiryolları ve diğer paydaşlarımızla beraber biz de görev aldık.

Alt komisyonda yine Sayın Genel Müdürümüz Süleyman Bey’in hatırlattığı, bu şirketin en önemli misyonlarından biri de yurt dışı faaliyetleriydi. Bu kapsamda, yaklaşık dört buçuk yıl içerisinde Tanzanya’da, Sudan’da, Senegal’de ve şu anda Zambiya’da... Şu anda 5 mühendisimiz Demiryolu Rehabilitasyon Projesi kapsamında ultrasonik muayene ve raylardaki aşınmaları ölçerek Zambiya’da hizmet veriyorlar. Bu dört buçuk yıl içerisinde yüzde 100 kamu sermayeli bir firma olarak toplam 1 milyon doların üzerinde, Türkiye’imize, memleketimize bir katkı sağlamaya çalıştık. İnşallah, yalnızca bu bölgelerde değil, Orta Doğu’da ve ilerleyen zamanlarda kapasitemizi daha da güçlendirerek “Niye Avrupa olmasın?” diyoruz, oralarda da mühendislik kapasitesini devam ettirmek arzusu içerisindeyiz.

Direktörlük bazlı çalışmalarımızın detaylarına çok girmek istemiyorum ama şunu söylemek istiyorum: Projelerimizin tamamını iş zekâsı yöntemiyle takip ediyoruz, proje yönetim felsefemizi -şirketimiz çünkü proje yönetimi üzerine kurulmuş bir şirket- iş zekâsıyla takip ediyoruz, tüm projelerin performanslarını takip ediyoruz ve bunları performans yönetimi şeklinde raporluyoruz ve bunu da kendimize bir kurum kültürü hâline getirdik. Bu anlamda çalışmış olduğumuz önemli projelerin bazılarından da bahsetmeden geçemeyeceğim. Özellikle İstanbul’da Marmaray hattının, sinyalizasyon başta olmak üzere, tüm sistemlerinin bakımlarında görev yapmaktayız. Teknoloji anlamında, yine TÜBİTAK RUTE’yle birlikte, özellikle “sinyalizasyon” başlığı altında, araç üstü “onboard” konusunda çalışmaları birlikte yürütmekteyiz. Yine, teknoloji alanında, sahada sinyalizasyon konusunda ATS yer magnetlerinin üretimi, araç üstü “onboard”ların tasarlanması noktasında sinyalizasyon ve haberleşmedeki sistem tasarımları, elektronik gabari sistemlerinin revizyonu, kalibrasyonu ve otomatik muayene istasyonları konusunda faaliyetlerimizi devam ettirmekteyiz. Bununla birlikte, varlık yönetimi kapsamında da kurumsal kaynak planlaması, coğrafi bilgi sistemi tasarımı, entegre yönetim sistemi kurulumu ve yalın yönetim uygulaması kapsamında Devlet Demiryollarındaki ve bağlı ortaklıklarındaki projelerimiz devam etmektedir.

Enerji başlığında da birkaç cümle söylemek isterim. Sayın Genel Müdürümüz dün söyledi, dün beraber TENMAK'taydık. İnşallah, Sayın Bakanımızın açıkladığı TCDD'nin enerji tüketiminin yüzde 35'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanması noktasında da bir öz kapasite oluşturduk. Burada, teknik konularda Devlet Demiryollarına danışmanlık yapmak, süreçleri takip etmek, hızlandırmak ve hızlı bir şekilde sonuçlandırarak enerji noktasında atılımlara bizler de destek vermeye çalışıyoruz. Ben genel anlamıyla hızlı bir şekilde bitirmeye çalıştım.

Meclisimizin kıymetli üyelerine, Sayıştay Başkanlığımızın değerli temsilcilerine, Bakanlık temsilcilerine ve TCDD'nin değerli yöneticilerine bu denetim ve bugünkü toplantı hakkındaki, benden önceki süreçlerdeki katkıları, özverileri ve bizlere yol gösterici olmaları açısından rehberlik etmelerini de çok değerli buluyorum, çok kıymetli buluyorum. Biz, inşallah, bu aşk ve şevkle, ilerleyen zamanlarda, Türkiye'yi yurt dışında, özellikle yurt dışı projelerinde çok daha iyi yerlere götüreceğiz, bunun da sözünü vermiş oluyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ederim Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, önerilerin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2019 yılı Alt Komisyon Raporu'nda bulgu ve öneri bulunmamaktadır.

2020 yılı Alt Komisyon Raporu'nda 1 öneri bulunmaktadır. Şimdi 2020 yılının 1 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 1:

2020 yılı Sayıştay Denetim Raporu'nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yanıt için, buyurun.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK AŞ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN – Yerine getirilecektir efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

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

Diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı sayın üyelerimiz? Yok.

Böylelikle önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, geneli üzerinde görüşmelere geçiyoruz.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı? Yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Var, var.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Var mı?

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Ben de söz alacağım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Yaşar.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Siyasetçi gözüyle değil ama mühendis gözüyle konuşmanız lazım.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ben de tam mühendis gözüyle bakıyorum ama yönetime baktım, maalesef mühendis sayısı çok az.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Genel Müdürümüz makine mühendisi, senin meslektaşın.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Mühendis mi? “Hoş geldin.” diyelim.

Kurumun değerli yöneticileri, tabii, meslektaş olarak, her şeyden önce hoş geldiniz, sefa geldiniz, ne iyi ettiniz de geldiniz, ne iyi ettiniz de böyle bir kurumu kurdunuz çünkü sabahdan beri eleştirdiğimizde demiştik ki: Kurum yatırımlarını yaparken mühendislik ve müşavirlik konusunda net hizmet almalı çünkü yapılan yatırımlardaki maliyet hesaplarını tutturamıyoruz, projelerde hatalar var. Bunu işaret etmişken böyle bir kurumun kurulmasından da mutlu olduk ama kurumun Yönetim Kuruluna şöyle baktım, 2 mühendis var, avukat var, güzel sanatlardan var yani şöyle söyleyeyim: Tabii, 115 süresiz personeliniz var, bunun yüzde 85’i mühendis, 40’ı idari personel. Tabii, mühendisler çoğunlukta olmalı, adı üstünde zaten, mühendislik ve müşavirlik hizmeti veriyorsunuz, teknik elemanlardan oluşmasından daha doğal bir şey yok. O diğer 424 kişi, onlar nasıl bir personel -yani vasıfları açısından- onu bilemiyorum, onunla ilgili bir açıklama getirirseniz isabet olur ama bundan sonraki yönetimde teknik bilgi, becerisi... Bu yönetimler farklı yapılardan da oluşabilir yani bu manada eleştirmek açısından söylemiyorum ama mühendislik ve müşavirlik hizmeti veriyorsunuz, dolayısıyla yönetiminize daha fazla teknik eleman alınmasının faydalı olacağını düşünüyorum.

Bir defa, cironuz çok düşük, 77 milyon yani yüzde 2, yüzde 3; toplam mühendislik, müşavirlik ücretleri uluslararası arenada yüzde 3’ün altında olmaz. Şu ana kadar 330 milyar yatırım yaptığımız söylüyoruz Devlet Demiryollarının yani bunun yüzde 3’ünü alırsanız 8-9 milyar, inanılmaz bir rakam, yirmi yıldan bahsediyoruz tabii ama yatırım rakamları yine yüksek, muhakkak zaten bunu kurumun yapması lazım. Tahmin ediyorum... Alt yüklenicileriniz var mı, bilmiyorum; kurumun yanı sıra, belki bu manada alt hizmetler de alabilirsiniz ama ben Türkiye’de yapacağınız daha çok iş olduğunu düşünüyorum. Gayet tabii ki uluslararası arenada da projeler yapmanız önemlidir. Türkiye’de bu manada teknik mühendislik ve müşavirliği ciddi oranda yapan firmalar da var, ciddi projeleri de yapıyorlar ama işin başında devletin olmasının... Daha işin en tepesinde bu yatırımlar yapılırken güzergâh tespitinden itibaren -o hizmeti de veriyor musunuz, bilmiyorum- güzergâh tespiti dâhil, oradan işe başlayarak net manada artık yanılmayacağımız yani maliyetlerde hiç olmazsa yüzde 10’dan daha fazla yanılmadığımız projeler olsun istiyoruz ki Türkiye Cumhuriyeti devleti de yaptığı projeksiyonla, bütçesiyle bunlarla ilgili net ifadeler orta yere koyabilsin.

Habip Ağabey burada yok.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Buradayım.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Burada.

2002 yılında 4734 çıkarken 21/B onun bir alt kurumuydu, demiştik ki biz: Planı, projesi olmayan ihaleler yapılmasın. Mevlüt Bey burada yok, biz savunuyoruz doğal olarak. Devamını söylüyorum: Keşif bedellerinde de yüzde 10’dan fazla artış olmasın, finansmanı ayrılmamışsa bu ihaleler de yapılmasın. İşte, bu geliştirilebilirdi. Niye? İşte, bu arkadaşlarımız, teknik mühendislik ve müşavirlik birimimiz oturup bunu dört dörtlük çalışırsa yüzde 10 bile uluslararası arenada ciddi bir rakamdır -yani yanılmak, sapmak...- ciddi bir rakamdır ama maalesef o mühendislik hizmetlerinde rakamlar çok aşağılara düştüğü için... İşte, sondajlar, kilometre de yapıyor 500 metre de yapıyor veya 300 metre de yapıyor ama hiç olmazsa dört dörtlük... Bunun adı: Planlama. Geçmiş dönemlerde Türkiye’de planlı dönemler vardı, beş yıllık planlar vardı ama maalesef, Hükûmetiniz Devlet Planlamayı orta yerden kaldırıncı bunlardan da olduk. Hiç olmazsa bu bölüm bu hizmeti verebilirse inanın yapımı kadar yani bu işin imalatı kadar -burası tam bir mutfak- teknik mühendislik ve müşavirlik kısmının ben yapımdan daha önemli olduğunu düşünüyorum, daha fazla emek ve gayret sarf etmemiz lazım geldiğini düşünüyorum. Bunun, tabii, bir sinyalizasyon kısmı var, bir bütün yani araziden başladınız, arazi çalışmalarınız bitti, sondajlarınız bitti, projelendirmeleriniz bitti. O elde etmeye çalıştığınız sinyalizasyon çalışması, bu da

yerli olmalı, bu da stratejik... Zaman zaman söylüyoruz: Bakın, otoyollar ne kadar stratejikse, yollar ne kadar stratejikse, boru hatları ne kadar stratejikse demir yollarının da en az o kadar stratejik ve muhakkak devletin kontrolünde olması lazım. Yani bugün şebekelere dışarıdan müdahale olduğunu düşünün, değil mi? Siz belli sistemlerle idare ediyorsunuz, GPRS'lerle kontrol ediyorsunuz yani birinin hatları karıştırdığını düşünün, iletim hatlarının da karıştığını düşünün -zaman zaman işte, trafolarla kediler giriyor -Allah korusun, sizin de bu yönetim merkezinde SCADA sisteminizin olduğu yere bir şeyler olduğunu düşündüğünüz zaman Türkiye'de nelerin olduğu... Belki bir kıyamet senaryosu bile olabilir yani bütün trenlerin birbirine girdiğini düşünün yani en olumsuz senaryolardan bahsediyorum. Bunun karşılığında demek ki bu kurum ve kuruluşların milli olması lazım, milli ve de yerli olması lazım, sözde değil eylemde de olması lazım çünkü Hükûmet bunu çok sık kullanıyor. Bu tür projeleri destekliyor, onun için size çok iş düşüyor.

Ben şahsen bundan sonraki çalışmalarınızda da sizi yakinen takip etmek istiyorum çünkü bu ülkenin en büyük sorunlarından biri. Yabancılarla biz uluslararası arenada zaman zaman karşı karşıya geliyoruz, onların dosyaları ansiklopedi gibi bizim şartnamelerimiz iki satırdan ibaret yani üç sayfa, beş sayfa. Bu işin en ince noktasına kadar planını, projesini, dosyasını, ihalesini hazırlayıp bu rakamları da tespit ederseniz Türkiye'ye yapacağınız en büyük katkı bu olacaktır. Yeni kuruldunuz, bir şey söylemiyorum, işin daha çok başındasınız, bu alanda çok büyük bir boşluk var. Ümit ediyorum, belki bugün bunu Demiryollarıyla ilgili yapıyorsunuz, yarın başka kurum ve kuruluşlar için yapmanız da mümkün. Uluslararası arenaya çıkıp Afrika dâhil, Asya dâhil -çünkü oralar bizden çok daha geride- bu hizmetleri oralarda da verebileceğinizi düşünüyorum. Gelişmeye açık, her türlü alanda faaliyet gösterebilirsiniz.

Ben çalışmalarınızda başarılar diliyorum. En kısa yoldan bu kadar gittik, Başkan.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ama “Hükûmetiniz” dediniz, Hükûmet, Türkiye Cumhuriyetinin Hükûmeti.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Devlet hepimizin, iktidar sizin; karıştırmayalım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Buyurun Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, çok değerli TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ Genel Müdürü, yardımcıları, Sayıştay'ın değerli temsilcileri, değerli kuruluşlar; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Aslında çok sıkıştılar, söz almayı istemedim de biraz hatıralarım canlandı, onun için.

Şimdi, 2003 yılında Türkiye'de demir yolları devlet politikası hâline gelip yatırımlar başlayınca Avrupa ülkeleri, gerçekten, birdenbire iyilik meleği oldular, herkes geliyor, işte, “Sizin projelerinizi biz yapalım. Nereye ne yapacaksınız, onları biz belirleyelim.” gibi bir çalışmaya girdiler. Ben de o zaman, Allah Allah, ne iyilermiş bunlar da hani Almanya, Fransa, İspanya, hepsi birden bizi seviyorlar hem de bedava yapıyorlar “Size projeleri bedava yapalım.” Falan... Ya, neyse sonra İspanyollar yaptılar işte, Ankara-Eskişehir, daha sonra Marmaray'ı Japonlar yaptı, hakikaten bir sürü projede onlarla çalıştık ve sonra bizim proje firmalarımız gelişti. Gerçekten 2003 yılında, Bedri ağabey, yani hak veriyorum size, 2003 yılında projeci bulmakta zorlanıyorduk, Türkiye'de böyle projeciler bile gelişmemişti. Sonra biz bir atak yaptık, biraz önce Sayın Vekilim anlatmaya çalıştı.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Başkanım, torunlarına anlatsın; anıları anlatıyor ya!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Anıları aynı zamanda icraatleri yani Devlet Demiryollarının icraatleri.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Oraya geliyorum. Çinlilerle birlikte Hicaz Demiryolu’nu beraber yapalım diye bir karar aldık, işte, ihaleye girdik falan. Ben Suudi Arabistan’a gittim o yıllarda, Suudi Arabistan’a dedik ki: “Nasıl yapacağız, ne yapacağız, bize bir anlatın.” Dediler: “Biz bir şey bilmiyoruz ki İspanyollar anlatacak.” “SYSTRA” diye bir şirket. Neyse gittik, İspanyollar anlattılar. Sonra orada karar aldık, dedik ki ya, bu, yani hakikaten... Baktık, İspanyollar aldı, biz kazanamadık. Danışmanlık şirketi İspanyol olunca ihaleyi İspanyol alıyor, danışmanlık şirketi İtalyan olunca İtalya alıyor; danışmanlık şirketi bütün tüyoları veriyor yabancı ihalelerde, bize tüyo veren olmadığı için kazanamadık.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Şartnameyi de ona göre yazıyor.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Şartnameyi de ona göre yazıyor, doğru. Onun için, bu TCDD Teknik’i kurmak istedik. Ne zaman başladık kurmaya? 2012 yılında çırpınmaya başladık. İşte, hani dedi ya: “Devlet Planlama da yok.” falan, oradan izin alınmaya kadar üç yıl geçti, daha sonra üç yıl daha geçti, daha sonra kuruldu yani çok iyi oldu.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – O arada ülkeyi kim yönetiyordu Süleyman ağabey?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Gene AK PARTİ yönetiyor, ben zaten AK PARTİ’den başka yöneten görmedim ki, göreceğimi de sanmıyorum öyle.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Hayır, şikâyet ediyor da sanki ben yönetiyorum!

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yok yok, bir şey demiyorum, sadece bunun niye kurulduğunu anlatmak istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, Sayın Karaman, devam edin.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Son olarak, bu şirket kurulmadan önce Afganistan’ın demir yollarını biz planlayalım dedik, gittik oraya, Demiryolcular gitti tabii, orada çok kalamadı, sonra bu şirketi kurduk. Bu şirketin özelliği, tam da Bedri ağabeyin dediği gibi, diğer gelişmekte olan ülkeler, demir yolu projesi olan ülkeler eğer müracaat ederse oraya gidip onun projelerini yapmak, devlet tarafından da destek olmak. Onun için de İhale Kanunu’na tabi değil bu şirket yani ihalelerini kendi sistemiyle yapacak ama ben gene bir daha tekrarlayayım, onun için söz aldım. Genel Müdürüm, yani bu şirketin misyonu da vizyonu da her şeyi yurt dışında demir yolları gelişmekte olan ülkelere birtakım işler yapmak yoksa Türkiye’de de başka şirketler de yapıyor. Bunun için atağa geçmeniz, biraz daha hareketli olmanız gerekir.

Teşekkür ederiz, yapıyorsunuz da zaten.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Sayın Yavuzılmaz, buyurun.

DENİZ YAVUZILMAZ (Zonguldak) – Evet, kurum önemli bir kurum, önemli bir şirket ama yüzümüzü dünyada var olan, güncelde kullanılan sistemlerden daha ziyade biraz daha ileri sistemlere nasıl geçiş yapabiliriz... İşte, Maglev treni konusunda bir araştırmanız, bir çalışmanız var mı? Yani manyetik alan içinde, trenin rayların üzerine oturmadağı, o manyetik alan içinde hareket ettiği bir tren modeli konusunda bir çalışmanız, araştırmanız var mı? Bunu öğrenmek istiyorum.

Diğer taraftan, şöyle, Sayıştay raporunda yer alan bir bulguya göre, deniliyor ki: “Devlet Demiryollarından alınan bazı işlerin bir kısmının başka firmalara yaptırılması sonucu projelerden yüksek kâr elde edilememesi...” Daha doğrusu, şirketin kendi bünyesinde kendi yetenekleriyle

yaptığı işlerdeki kâr oranı başka şirketlere, yüklenicilere yaptırdığı kâr oranından daha yüksek; bu da istatistiksel olarak bir tespite dönüşmüş. Burada kâr oranlarına bakarsak kendi bünyesinde yaptığı işlerde; yüzde 32, yüzde 39, yüzde 99, yüzde 58, yüzde 50, yüzde 83, bu şekilde çeşitli kâr oranları var.

Yine, Sayıştayın tablosunda üçüncü kişilere yaptırdığı işler var; buradaki kâr oranlarını yukarıdan aşağı doğru okuyorum: Yüzde 3, yüzde 4, yüzde 26, yüzde 10, yüzde 10, yüzde 23, yüzde 3, yüzde 9, bu şekilde devam ediyor. Şimdi, bakıyorum, mesela, üçüncü kişilere yaptırılan işlerden bir örnek vereyim: Halkalı-Çerkezköy-Kapıkule, Muratlı-Tekirdağ ve Pehlivan köy-Uzunköprü arası elektrifikasyon sistemlerinin bakım ve onarım işi. Protokol imzalanmış ve deniliyor ki: “Protokol sözleşme bedeli 11 milyon 234 bin lira.” İhale bedeli yani üçüncü kişilere verilen tutar 9 milyon 510 bin lira. “Kâr-zarar” diyor, şirketin kârı 20.636 lira; yani dedim acaba yanlış mı okuyorum, hani 1 tane sıfırı mı görmüyorum, 2 tane sıfırı mı görmüyorum diye. Kâr 20.636 lira, proje sonu beklenen kâr ise 300 bin 765 lira yani beklenen kâr oranı yüzde 3; çok düşük. Sonra yine, böyle baktığımız zaman çok düşük kâr oranları var. Ama bir örnek verecek olursak, mesela Senegal hat ölçüm işi var, işi almış, ne kadar? 2 milyon 200 avroya almış, 67 bin 500 avroya üçüncü bir şirkete vermiş ve genel ilerleyişin içinde beklenen kâr yüzde 70 yani Sayın Süleyman Karaman’ın söylediğini destekler nitelikte bir durum. Kuruluş ve şirketinin aslında yurt dışında, özellikle şu anda dolar ve euronun çok yüksek olduğu bir noktada, buralarda faaliyet göstermesi hem kârlılığını artıracak hem cirosunu artıracak hem de kuruluşu daha güçlü hâle getirecek mutlaka. Bunu da bir tespit olarak ortaya koyalım. Siz bu konuyla ilgili stratejinizi birazdan sözlü olarak veya yazılı olarak aktarırsanız memnun olurum.

Diğer taraftan, yine bir bulgu var, yönetici danışmanı aylık ücretleriyle ilgili, yine Sayıştayın raporunda yer alıyor, deniliyor ki: “İnsan kaynakları yönergesine ekli ücret usul ve esaslarında yönetici danışmanına verilecek maksimum ücretin teknik uzmanın hangi kademesi esas alınarak verileceğine dair açıklayıcı bir düzenlemenin yapılması.” Şimdi, şöyle, burada vermiş, toplam 7 kişi var, 7 yönetici danışmanı var. Bakın, diyor ki: “Birinin aldığı net ücret 16.500 lira.” Bir kişi 16.500 lira alıyor. Hangi yıl? 2020 yılında. 2020 yılındaki asgari ücrete oranına baktım, 7 katı. Yani bugün itibarıyla, aynı oranlama devam ediyorsa bir yönetici danışmanın aldığı toplam tutar, aylık net ücret 29.771 lira. Şimdi, yönetici danışmanı bu tutarı alıyorsa acaba yönetici ne alıyor diye düşünüyorum, soruyorum, yani 50 bin, 60 bin, 70 bin lira mı alıyor? Nasıl bir fiyatlama; bunu soruyorum. Diğer 3 yönetici danışmanı 14 bin lira aylık net ücret alıyormuş 2020 yılında; ona da baktığımız zaman, yine oranladığımızda, asgari ücretin bugünkü tutarının 6 katı. O da 25.518 lira aylık ücret alıyorlar. 2 yönetici danışmanı, 2020 yılında 10 bin lira aylık ücret alıyormuş yani o günkü asgari ücretin 4,3 katı, bugün itibarıyla 18.287 lira ve bir yönetici danışmanı da 5.200 lira alıyormuş, bugün itibarıyla onu da yine çarpanlarla birlikte hesapladığımızda 8.500 liraya denk geliyor. Bu bakımdan, yönetici danışmanlarına ve yöneticilere uyguladığımız fiyat skalasını belirleyen bir yönerge var mı, buna aynen uyuyor musunuz, buna uymak sizi zorluyor mu? Yani bazı bilimsel araştırmalar yapılan kişilerle çalışmak bazen bu tip tarifeleri, ücret politikasını zorlayabilir. Burada zorlayan bir durum var mı? Kanunların arkasından, kuralların arkasından dolaşmak zorunda kalınması diye bunu özellikle söylüyorum.

Diğer taraftan da şirket hem Devlet Demiryolları hem TÜRSAT hem de Ankara Büyükşehir Belediyesinin ortaklığıyla oluşmuş bir şirket. Ben bu şirketin çalışmalarında başarılar diliyorum. Ancak dikkat çekici bir hususu da burada söylemeden, altını çizmeden geçmeyeyim, bizim işimiz ve bizim bu Komisyonadaki görevimiz... Siz eğer Kamu İhale Kanunu’na tabi değilseniz yani istisna kapsamında işleri protokol imzalayarak Türkiye’de Devlet Demiryolları kurumundan alıyorsanız ondan sonraki süreci çok dikkatli bir şekilde takip etmek durumundasınız yani kendi yeteneğinizle yapacağımız işleri mutlaka kendinizin yapması gerekiyor ki bu, sizin değerini artıracak kurum olarak. Diğer taraftan, bunun dışında kalan işlerin başka üçüncü kişilere veya yüklenicilere verileceği zaman da bir ihale sistemi

uygulamanız, burada eşit rekabet koşullarını oluşturmanız, buna da kati surette tabi olmanız, uyum göstermeniz gerekiyor. Bunun dışına çıkarsanız biz de bu alandaki eleştirilerimizi mutlaka artıracacağız. Dediğim gibi, o nedenle, bugüne kadar ya üçüncü kişilere yaptırdığımız işlerle ilgili -Sayıştay zaten tablosunu vermiş- 2022 yılı da dâhil olmak üzere hangi şirketlere hangi tutarlarda, hangi ihale usulüyle veya protokol imzalayarak veya sözleşme imzalayarak her ne şekilde işleri verdiğinizi, bu şirketlerin hangileri olduğunun bilgilerini sizden talep ediyorum.

Çalışmalarınızda bir elektrik mühendisi olarak, mühendislik eğitimi almış biri olarak sonsuz başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Yavuzyılmaz.

Buyurun Sayın Şatıroğlu, son konuşmacı olarak.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Sayın Başkanım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, kuruluşlarımızın çok değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum, hepinize kolay gelsin.

Günün son konuşmacısı olmak kolay değil ama birkaç kelimeler ederek mühendis olmamız hasebiyle bu kuruluşun önemini ifade etmek istiyorum. Öncelikle, çok önemli bir görev ifa ediyorsunuz, gerçekten, burada bir örnek vermişsiniz: “Alman DB Mühendislik firmasını örnek alıyoruz.” diye. Belki arkadaşlarımızın gözünden kaçmış olabilir, yıllık cirosu 1,8 milyar euro; bu bir müteahhitlik firması değil, bu bir mühendislik firması ki mühendislik firmalarının mühendislik, müşavirlik proje firmalarının o yatırımın yüzde 2’si 3’ü kadar bir bütçesi olur büyük projelerde. Doğru mu Sayın Bakanım? Yani 1 milyar euroluk bir projede 20-30 milyon dolarlık veya euroluk bir bütçeleri olur ve bu anlamda da bünyelerinde çok yetkin, çok yetenekli, çok tecrübeli mühendis bulundurmaları gerekiyor ve bu nedenle benim öncelikle sizlere tavsiyem -ki mutlaka öyle yapıyorsunuzdur- saha tecrübesi olan, sahada yaşamış, sahada gün görmüş, olayları, vakaları yaşamış mühendisleri bünyenizde bulundurmanızın size çok ciddi bir güç katacağı kanaatindeyim.

Bir diğer husus, tabii, Süleyman Karaman ağabeyimizin ifade ettiği gibi yabancı mühendislik firmalarının en önemli misyonu, gittiği ülkeyi sömürmektir, bunu hep böyle gördük. Çok büyük firmalar var hem Amerika’da hem Batı Avrupa ülkelerinde; onlar mühendislik firmalarıyla kendi sanayi ürünlerini satarlar ve kendi kredi kuruluşlarıyla da müteahhitlerini oraya pazarlarlar. Bu sayede o ülkelerin sanki gelişmesine katkı sağlıyormuş gibi kaynaklarını sömürürler ve yıllar yılı da borçlandırırılar. Bu anlamda sizin, bu kuruluşun önemi, ülkemizdeki projelerde olduğu gibi bizi ağabey gibi gören, bizi büyük gibi gören, “Bize kol kanat gerin.” diyen, Sayın Cumhurbaşkanımızı bir lider olarak gören birçok geri kalmış ülke bizden medet umuyor. Bu anlamda sizlerin bu mühendislik yeteneğinizi o ülkeye taşımış olmanız sadece para kazanmak değil, oralara doğru projelerle, doğru yatırımlarla onlara ağabeylik yapmaktır. Bu da çok somut, çok reel bir projedir. Tabii, anlattığınız birçok donanım, birçok makine, ekipman imal eden kuruluşlarımız var bünyenizde; biz de bu vesileyle, o ülkelere çok daha uygun, Batılı fiyatların çok daha altında, işte, vagondur, raydır, trendir, otomasyon sistemleridir ki projelerinizde yer vermek suretiyle satma imkânına sahip olabiliriz. Böyle de önemli bir misyonunuz olduğunu ifade etmek isterim.

Ben çalışmalarınızda başarılar diliyorum, Allah kolaylık versin diyorum.

Sayın Başkanım, heyeti saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Şatıroğlu.

Evet, Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben de herkese iyi akşamlar diliyorum. Son üç gün oldukça yoğun ve yorucu geçti, bundan şikâyetçi değiliz, memnunuz; bu, Mustafa Aydın’ın bize yaptığı zulüm olsa gerek.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakın, yorgun olduğunuz buradan belli yani.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Mustafa Aydın da çok sevdiğim bir arkadaş, onunla karıştırdım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun devam edin Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Mustafa Savaş’ın özel olarak buradaki bütün milletvekillerine yaptığı, Sayıştaya yaptığı bir zulmün parçası olarak algılıyorum. Şaka bir yana, biz burada KİT Komisyonunda bulunan arkadaşlar olarak Devlet Demiryollarının başında bulunan Genel Müdürünün çekirdekten ve üç nesilden genel müdürlük makamına kadar yükselmesinin, Devlet Demiryolları camiasının en altından gelerek üste çıkmasının doğru bir yöntem olduğunu ve aslında kurumların kendi içinden yetiştirdiği insanların kurumdaki bütün, en alttaki insanın da derdini bildiğini, en üstteki insana da nasıl yaklaşacağını bildiğini varsayarak konuşuyoruz. Benim buradaki tek dileğim ve temennim şudur: Tabii, Süleyman Bey 2002’den başlatıyor Demiryollarını ama çocukluğumda Eskişehir’de vagon imal edilen bir kentin çocuğuyum yani Eskişehir’de endüstri meslek liselerinden mezun olan bütün arkadaşlarımızın rahatlıkla işe girdiği ve çalıştığı lokomotif fabrikasının bulunduğu kentin çocuğuyum. Yani geçmişte TÜLOMSAŞ, en son ondan önce Devlet Demiryollarının Vagon Fabrikası olarak geçen yer ve hâlâ devam ediyor çalışmalarına. O yüzden Devlet Demiryollarının macerası çok uzun yıllardır sürüyor. Son dönemlerde kentlerden kentlere elbette ki ulaşımın ve iletişimin artması çağın gereğidir diye düşünüyorum. Ülkeler büyüdükçe, ihtiyaçlar arttıkça siyasi iktidarlar bunları karşılamak zorundadır ve karşılanmadığı noktalarda bizim taleplerimiz gelmektedir. Tabii ki talep edeceğiz yani bizim kentlerimiz için, vatandaşlarımız için, Türkiye’de bize oy vermiş insanlar için en doğal şeydir talep etmek ve yarın biz iktidar olduğumuzda muhalefetin bırakın talep etmesini kuracağımız sistemde bütün hesapların denetleneceği komisyonların başına muhalefetten yani AK PARTİ’den, MHP’den arkadaşları getirip onları başkan yapacağız, öyle bir demokrasi içerisinde olacağız, açık olacağız, şeffaf olacağız, birbirimize karşı anlayışlı olacağız, saygılı olacağız, özverili olacağız; biz kimsenin kalbini bilerek isteyerek kıran insanlar değiliz ve öyle de olmayacağız.

Şunu söylüyorum Sayın Genel Müdür, sizden benim hassaten ricam şudur: Kurum içerisinde bazı kişilerin -özellikle İzmir’den- sendikal çalışmalarda bulundukları için ya da siyasi görüşleri nedeniyle bazı insanlarımızın sürgün edildiğini ve ailelerinden koparıldığını biliyoruz. Ben de o arkadaşların zaman zaman yaptıkları eylemlere katılıp...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Veda konuşması gibi oluyor. Buradayız daha Atıla ağabey, veda konuşması gibi oluyor.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır, Genel Müdürle vedalaşıyorum, seninle değil. Seninle vedalaşır mıyız, daha çok görüşeceğiz.

Sayın Genel Müdür yani o konuda bir insani duyarlılık taşımanızı ve ailelerin parçalanmaması noktasında çok duyarlı davranmanız gerektiğine inanıyorum. Bu ülkede her siyasetten, her renkten, her ırktan, her mezhepten insanlara görüş ayrılıklarına rağmen hoşgörüyle yaklaştığımız zaman bu ülkede beraber güzel yaşamının da temellerini atmış olacağız. İnsanlar siyasi görüşleri nedeniyle sürgüne uğramamalı yani bir dönem “Vatan Yahut Silistre” diyen Namık Kemal, bir dönem, “Dörtmala gelip Uzak Asya’dan/Akdeniz’e bir kısrağ başı gibi uzanan/bu memleket, bizim.” diyen Nazım Hikmet gibi, vatan dışına sürgün edilenler gibi başka illere sürgün edilenleri ben Devlet Demiryolları camiasına yakıştırmadığımı söylüyorum.

Sizlere çalışmalarınızda başarılar diliyorum, herkese iyi ve güzel bir hafta sonu diliyorum, huzur içerisinde geçirsinler. Salı günü buluşmak üzere, ki son üç günlük bir maratona gireceğiz, sonra da 5 Temmuzda bir KİT Komisyonu toplantısı daha yapacağız, ondan sonra bu dönemin denetleme hesapları bitiyor, ondan sonra yeni döneme bakacağız.

Teşekkür ederim, saygılar sunarım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Böylece geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık.

Şimdi, sözü Sayın Genel Müdürümüze vermeden önce bazı hatırlatmalarda bulunmak istiyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulardan yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi sayın milletvekillerimizin sorularını yanıtlamak üzere sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK AŞ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Teşekkürler Sayın Başkanım.

Ben sunumumu hızlı yapmıştım; tabii sunumu hızlı yapınca bazı noktalarda, personel noktasında, şirketimizin ihaleleri noktasında çok detaylı açıklama yapmadım çünkü yüzde 100 kamu iştiraki şirketi olduğumuzu beyan etmiştim dolayısıyla tüm ihalelerimiz Kamu İhale Kanunu’na göre yapılmakta, Sayıştaya tabi birimiz. Bu noktada çok kısaca bilgi vermek isterim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Süleyman Karaman “Kamu İhale Kanunu’na tabi değil.” dedi.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yok, eleman anlamında.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun devam edin Sayın Genel Müdürüm.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK AŞ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Çalışanlarımız memur değil Sayın Vekilim ama yüzde 100 kamu iştirakiyiz; zaten sizin de buyurduğunuz gibi yüzde 50, yüzde 40, yüzde 10 ortaklığı var.

Tüm ihalelerimizi Kamu İhale Kanunu’na göre yapmaktayız. 2021 yılı içerisinde toplam 16 açık hayalimiz oldu, pazarlık usulüyle 21/(f)’den 5, 21/(b)’den de 2 ihalemiz oldu. Normalde istisna kapsamındaki ihalelerimizi de biz açık ihale olarak yapıyoruz, 3/(g) istisnamız olmasına rağmen onları da açık ihaleyle yapıyoruz. 62 tane ihalemiz oldu 2021 yılında. Bu yıl açık ihale olarak 2022’de şu anda 4 taneyi tamamladık, 9 tane de yine 3/(g) istisna kapsamında yapmış olduğumuz açık ihale var, belirtmek isterim.

Personelle ilgili bilgilendirmek isterim. Toplam şu andaki personel sayımız 424. Biz tüm personelimizin hepsini süresiz sözleşmeli almıyoruz çünkü proje bazlı alıyoruz. Kamuyuz fakat zarar etmememiz gerekiyor, proje bazlı personel istihdamı sağlıyoruz. Personelimizi bir yıllık, iki yıllık alabiliyoruz; proje bittiğinde devam edersek sözleşmeleri yeniliyoruz, devam etmediğimizde de tabii ki arkadaşlarımıza teşekkür ediyoruz. Bu kapsamda insan kaynakları, satın alma, mali işler müdürlüklerimizde süresiz personelimiz de tabii ki var; toplam 424 kişiden belirtmek isterim ki 40 kişi yalnızca böyle idari personel, yani dolayısıyla geri kalan 384 kişi teknik personel ve bu 384 kişinin

yaklaşık 300'ü belirli 125'i belirsiz süreli ve toplamda da yaklaşık 227 civarında mühendis ve mimar var. Yani 424 sayısı üzerinden ilerlediğimizde 227 personelimiz mühendis ve mimar, buna yöneticiler içerisindeki mimar ve mühendisler de dâhil. Bu kısa bilgiyi vermek istedim.

İnsan kaynakları ücret yönetmeliğimiz var, Sayın Vekilimiz bu anlamda sordu, Yönetim Kurulunun kararıyla almış olduğumuz ve yayınladığımız bu sene de güncellediğimiz çalışmayı kendisiyle inşallah yazılı olarak paylaşmak isteriz. Şunu belirtmek isterim: Tabii, mühendislik müşavirlik firmasıyız, dört buçuk yıllık bir firmayız fakat bünyemizde yaklaşık 70 kişilik bir mühendis kadromuzla proje üretiyoruz ve bunların da ortalama kıdem yılı on üç yıl. Yani sektörün uzmanlarını burada barındırmaya çalıştık, sahada çalışmış insanları projelere almaya çalıştık, sahada problemleri bilip onlara çözüm üretebilecek arkadaşları projelerde çalıştırdık, yani bir proje yaparken uçtan uca, o tasarım fikrinden hattın devreye alınması aşamasına kadar süreçlerde bulunmuş arkadaşları bünyeye almaya çalıştık. Dört buçuk yıllık şirketiz fakat 70 kişilik mühendislik proje yapan kadromuzun ortalama kıdem yılı on üç yıl bunu paylaşmak isterim.

Ben şunu da paylaşmak isterim: Şu anda Devlet Demiryollarıyla, onların bilgi tecrübesiyle Tanzanya'da bir ihaleye girdik, yaklaşık 14 danışman personelin hizmet vereceği 3 yıllık bir proje ilk ikiye kaldık şu anda, Kore Demiryollarıyla beraber ilk ikideyiz. Henüz sonuç açıklanmadı, ama daha önce de Tanzanya Demiryollarına ilk işimizi yapmış olduğumuz için inşallah bu anlamda bu ihaleyi alacağımıza inanıyoruz; süreç netleşmediği için paylaşmıyorum ama çok yakından süreci takip ediyoruz.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) - Proje bedeli ne kadar?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Fiyatlar mı iletildi?

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK AŞ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Fiyat noktasında teknik elemeleri geçtik, 2 firma kaldı, son noktada değerlendirme yapıyor Tanzanya Demiryolları.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Kalırsa hizmet kapsamı ne kadar tutardı acaba parasal anlamda?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Belki söylemesi doğru olmayabilir, ihale sonuçlanmadığı için.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Bana sansür uyguluyor Deniz Bey.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kurumun bekası için uyarıda bulunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Devam edin Sayın Genel Müdürüm.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK AŞ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Ben ücretler noktasında şöyle bir özet bilgi vermek istiyorum tabii çok detaya girip boğmak istemiyorum. Bizim 2019 yılında 65 personelimiz vardı, toplam personele yaklaşık 10 bin TL civarında bir bedel ödedik, bu sayıyı 2020 yılında kapasiteyi artırdığımızda, kapasite inşa ettiğimiz yılda 250 personele çıkardık ve toplam maliyetimiz de 7.800 TL'ye düştü. Yani ücret yönetmeliğimizde de hakkaniyete uyarak, liyakate uyarak, tecrübeye, birikime uyarak adil bir yönetim sergilemeye çalışıyoruz, bunu da arz etmek istedim.

Son cümlelerimi tamamlamadan... Şu noktadan da eleştiriliyoruz; işte kârlı işlerin dışarıya verilip alınması noktasında da eleştiriliyoruz. Özet geçmek istiyorum; projelerin yürütülmesinde söz konusu işte Türkiye Demiryollarında kapasite oluşturmak ve stratejik olup olmadığına bakıyoruz, yani o işin, o projenin stratejik olup olmadığına bakıyoruz. projede bizden istenilen işin mobilizasyon hızına

bakıyoruz, ne kadar bir süre içerisinde bizden geri dönüş bekleniyor ve proje içerisinde talep edilen makine ekipman yatırımlarına bakıyoruz. “Bünyemizdeki makine parkı uygun mu, dışarıdan yatırım yapmamız gerekiyor mu?” diye ve bir de işin sürekliliği ile piyasa koşullarına bakarak emek yoğun işlerde dış kaynak kullanımı noktasında projelerimizi yürütüyoruz.

Ben tekrar Başkanımıza, Komisyon üyelerine ve tüm katılımcılara teşekkürlerimi arz ediyorum. İnşallah, biz bu bayrağı Sayın Genel Müdürümüz Süleyman Bey’in söylediği gibi Türkiye’den yurt dışına çok daha büyük projelere taşıma arzusu içerisindeyiz, kapasitemizi de güçlendireceğiz.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Pek teşekkür ediyorum.

Şimdi, 2020 yılında unvanı TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ olan Raylı Sistemler Mühendislik ve Müşavirlik Sanayi ve Ticaret AŞ’nin 2019 ve 2020 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunacağım.

Önce 2019 yılı sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Raylı Sistemler Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 27/8/2020 tarihindeki Genel Kurulunda kabul edilen 2019 yılı bilançosu ve 5.368.510,73 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2019 yılının sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

2020 yılına ait sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 5/8/2021 tarihindeki Genel Kurulunda kabul edilen 2020 yılı bilançosu ve 5.907.482,81 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2020 yılı sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ’nin 2019 ve 2020 yıllarına ait Üst Komisyon toplantısı tamamlanmıştır; tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Değerli Komisyon üyeleri, gündemimize 28 Haziran 2022 Salı günü Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ile Vakıf İnşaat Restorasyon ve Ticaret AŞ’nin 2019 ve 2020 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

Toplantıyı kapatıyorum.

Kapanma Saati: 19.33