

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ



20'nci Toplantı
21 Kasım 2022 Pazartesi



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

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- USUL HAKKINDA GÖRÜŞMELER

1.- Komisyonun 18/11/2022 tarihli 19'uncu Toplantısında yaşanan tartışmaya, Komisyon Başkanının tutumuna, İç Tüzük hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığına ilişkin görüşme

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2023 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/286) ve 2021 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/285) ile Sayıştay tezkereleeri

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,

b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

c) Karayolları Genel Müdürlüğü

d) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

e) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ)

IV.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, Gaziantep'in Karkamış ilçesine yapılan terör saldırısına ilişkin açıklaması

2.- Oturum Başkanı Abdullah Nejat Koçer'in, Gaziantep'in Karkamış ilçesine yapılan terör

saldırısına ilişkin açıklaması



PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

20'nci Toplantı

21 Kasım 2022 Pazartesi

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 11.05'te açılarak üç oturum yaptı.

Komisyonun 18/11/2022 tarihli 19'uncu Toplantısında yaşanan tartışmaya, Komisyon Başkanının tutumuna, İç Tüzük hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığına ilişkin görüşmeler yapıldı.

2023 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/286) ve 2021 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/285) ile Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,
Karayolları Genel Müdürlüğünün,
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,
Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ'nin (HEAŞ)
Görüşmeleri tamamlandı,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,
Karayolları Genel Müdürlüğünün,
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,
2023 yılı bütçe ve 2021 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz,
Oturum Başkanı Abdullah Nejat Koçer,
Gaziantep'in Karkamış ilçesine yapılan terör saldırısına ilişkin açıklama yaptı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 22 Kasım 2022 Salı günü saat 10.00'da toplanmak üzere saat 21.46'da toplantıya son verildi.

21 Kasım 2022 Pazartesi

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.05

BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Sayın Bakanım, Değerli Bakan Yardımcılarımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli bürokratları, basınımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 20’nci Birleşimini açıyorum.

Gündemimizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Karayolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları ile Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ’nin Sayıştay Raporu bulunmaktadır.

II.- USUL HAKKINDA GÖRÜŞMELER

1.- Komisyonun 18/11/2022 tarihli 19’uncu Toplantısında yaşanan tartışmaya, Komisyon Başkanının tutumuna, İç Tüzük hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığına ilişkin görüşme

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sunumunu yapmak üzere Bakanımıza söz vereceğim ama öncesinde usule ilişkin zannediyorum, söz talepleri var, onları karşılayacağım.

Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkanım, usulle ilgili bugün birkaç konu var, biraz daha uzun bir zaman rica ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir sükuneti sağlarsak... Usul hakkında söz verdim Sayın Bülent Kuşoğlu’na.

Buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Evet, değerli arkadaşlarım, iyi bir hafta diliyorum.

Ama ona başlamadan önce, geçen cuma günü kapanışta kötü bir gün yaşadık. Cuma günü bütçe görüşmeleri, bütçe görüşmesi olmaktan çıktı, millet tarafından seçilen, milletin iradesine sahip olan bizlerin dikkate alınmadığı, bizlere hakaret edildiği rezalet, vahim bir olaya dönüştü. Bundan dolayı çok üzgün olduğumuzu bildirmek istiyorum, sizlerin de benzeri üzüntüyü taşıdığınızı düşünüyorum. Bütçe görüşmeleri cuma günü tamamen bütçe görüşmesinden, kesin hesap görüşmesinden çıktı, tamamen siyasi ama “siyasi” derken de siyaseti kötülemeyelim, seviyesiz bir noktaya geldi. Bunda kimseyi suçlamıyorum, hepimizin kabahati olabilir bununla ilgili olarak ama sonuç olarak öyle oldu. Ben konuşma bile yapmadım çünkü burada kesin hesapla ilgili, bütçeyle ilgili söylenecek sözlerin artık hiçbir anlamı kalmamıştı sonuç olarak.

Değerli arkadaşlar, yasama organı seçilmişlerden oluşur, bizler seçilmişiz. Bir Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi var, burada en önemli özellik “Yasama, yürütme ve yargının birbirinden ayrılmasıdır, güçler ayrılığıdır.” denildi. Şimdi, burada biz yürütme erkini hep beraber eleştirmek zorundayız.

Yaptıkları harcamaları, yapacakları harcamaları bize anlatmaları, hesap vermeleri lazım yaptıkları harcamalarla ilgili, bu milletin parasıyla ilgili bize hesap vermeleri lazım, hep beraber bu hesabı sormak zorundayız. Biz cuma günü bu hesabı soramadık.

Şimdi somutlaştırayım: Somut olarak cuma günkü olayın gerekçesi neydi? Efendim, uyuşturucu gelirleri ile cari açık ilişkisinin kurulmasıydı. Peki, ben soruyorum size: 28 milyar doların üzerinde bir net hata ve noksan var, 60 milyara yakın yıl sonu itibarıyla...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Kuşoğlu, içeriğe girmezseniz sevinirim. Usul üzerinde...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – İçeriğe girmiyorum. Başkanım, içeriğe girmiyorum, usulle ilgili konuşuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, buyurun.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Söyleyin o zaman Sayın Başkanım bana; 28 milyar doların üzerinde net hata ve noksanla ilgili burada -Hazine ve Maliye Bakanlığı geldi, Ticaret Bakanlığı geldi, diğer bakanlıklar geldi, Cumhurbaşkan Yardımcısı geldi- tek bir açıklama duydunuz mu? Hiçbir açıklama yapılmamışken, bunun hesabı verilmemişken nasıl böyle bir konu bu şekilde istismar edilebilir? Kim bununla ilgili açıklama yaptı, net hata ve noksanla ilgili? Bileniniz var mıdır?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Maliye Bakanı açıklama yaptı.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hiçbirinin yok, hiçbir açıklama yapılmadı bununla ilgili. Birazı turizm gelirleri artırılarak orada eritildi, o kadar. Bu şekilde bütçe görüşmesi olmaz arkadaşlar. Hepimizin bundan utanması lazım.

SALİH CORA (Trabzon) – Cuma günü tartışmayı pazartesiye taşımak ne kadar doğru?

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Salih Cora, lütfen dinler misin.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkanım, bir sözüm size...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir dinleyelim arkadaşlar.

Buyurun.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Şimdi, bu görüşmelerle ilgili olarak...

CAVİT ARI (Antalya) – Bir terbiyesizlik yapma, bir dinle ya! Bir dinle!

SALİH CORA (Trabzon) – Terbiyesiz sensin! Aynı terbiyesizliği sen yapıyorsun!

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Başkan olarak, milletvekillerinin...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir dinleyelim hatibi, lütfen.

SALİH CORA (Trabzon) – Ben hakaret ederek mi konuşuyorum, niye hakaret ediyorsunuz?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) - Ya, bir sus artık ya!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, sakın olalım, bir dinleyelim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Değerli arkadaşlar, bugün...

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Cuma günü Bakan hakaret ederken sen neredeydin Sayın Cora?

SALİH CORA (Trabzon) – Hakaret ederek mi konuşuyorum?

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Cuma günü Bakan hakaret etti Genel Başkanımıza, sen neredeydin?

SALİH CORA (Trabzon) – Siz hakaret ettiniz ya, siz hakaret ettiniz!

CAVİT ARI (Antalya) – Terbiyesizlik yapma!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hatibe söz verdim, rica ediyorum, bir dinleyelim.

SALİH CORA (Trabzon) – Siz hakaret ettiniz!

CAVİT ARI (Antalya) – Sus!

SALİH CORA (Trabzon) – Sus be!

CAVİT ARI (Antalya) – Yeter artık senin yaptığın ya!

SALİH CORA (Trabzon) – Edepsizlik yapma!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, Bülent Bey’e söz verdim.

Rica ediyorum Cavit Bey, Bülent Bey’e söz verdim, rica ediyorum, bir dinleyelim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Arkadaşlar, konuşuyorum, lütfen...

CAVİT ARI (Antalya) – Grup Sözcümüz konuşuyor, terbiyesizlik yapıyorsunuz!

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Tamam Cavitçiğim, tamam...

SALİH CORA (Trabzon) – Hakaret ederek konuşuyorsun, hakaret işitince de rahatsız oluyorsun!

CENGİZ GÖKÇEL (Mersin) – Hesap vermek bu kadar mı zorunuza gidiyor ya? Hesap verin, hesap! Hesap soruyoruz!

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Tamam arkadaşlar, konuşuyoruz işte.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hatibe müsaade edin lütfen.

SALİH CORA (Trabzon) – Önce hakaret ediyor, sonra hakaret işitince rahatsız oluyor! (CHP sıralarından gürültüler)

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Sen niye kesiyorsun Komisyon Başkanının sözünü?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böyle bir usulümüz yok! Bakın, Bülent Bey konuşuyor; bir müsaade edin, tamamlasın konuşmasını.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Böyle usul var mı?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar... Sayın Cora...

CAVİT ARI (Antalya) – Başkanım, bakın, burada Grup Sözcüsü konuşuyor, oradan devamlı satıyor.

SALİH CORA (Trabzon) – Ülkeyi suçlayacaksınız, Bakanı suçlayacaksınız, vekilleri suçlayacaksınız, kimsiniz siz ya! Kimsiniz ya! Ayıp!

CAVİT ARI (Antalya) – Sen kimsin ya!

CENGİZ GÖKÇEL (Mersin) – Hesabı verin, hesabı! Hesap soruyoruz vatandaş adına!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, oturuma on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 11.12



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 11.15****BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN CEVDETYILMAZ – Değerli arkadaşlar, 20'nci Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Öncelikle şunu ifade edeyim: Cumhuriyetimizin 100'üncü yılının bütçesini yapıyoruz. Gazi Meclisimiz, 2'nci yüzyılına giren cumhuriyetimizin bütçesini yapıyor. Demokratik bir ülkede elbette farklı görüşler var, her konuda, her alanda değişik fikirler var, değişik görüşler var; bunları tartışırken farklılıkların olması, zaman zaman hararetli tartışmaların olması siyasetin bir parçası. Ben buna hiçbir şey demiyorum ama elbette bir taraftan da Meclisimizin İç Tüzük'ü var, Komisyonumuzu bağlayıcı hükümleri var. Burada ben hiç kimseyi cebren, zorla birtakım konularda üsluba uygun davranmaya zorlayamam, yapabileceğim tek şey Komisyon Başkanınız olarak uyarmak, İç Tüzük'e uymaya davet etmek. Buradaki herkes sorumluluğunu bilen insanlar, milletimizin seçilmiş temsilcileri, devletimizin bakanları. Dolayısıyla, hepinizi, bakanlarımızı, kendimi, bütün vekilleri İç Tüzük'e uygun davranmaya bir kez daha davet ediyorum; benim yapabileceğim bu, tekrar tekrar yapıyorum.

İkinci olarak şunu söylemek isterim: Bir başkasından düzgün bir üslup kullanmasını, İç Tüzük'e uymasını beklememiz için, kendimizde buna hak görmemiz için önce bizim buna uymamız lazım. Bunu herkes için söylüyorum. Kendiniz uymazsanız, kendiniz bu tavrı göstermezseniz başkasından da bunu beklemeye hakkınız olmaz diye düşünüyorum. Dolayısıyla, bütün arkadaşlarımızı İç Tüzük'ümüze uygun davranmaya... Hangi fikri söyleyeceklerse söylesinler, bizim içeriğe ilişkin hiçbir diyeceğimiz yok, herkesin fikri kendisinin, milletimiz sonuçta takdirini yapacak. Değerli arkadaşlar, anlaşmak zorunda da değiliz, böyle bir şey yok, keşke anlaşabilsek ama anlaşmak zorunda da değiliz, farklı fikirler olabilir. Bunun takdirini, hangi fikrin daha değerli olduğunu, siyasi olarak tercih edildiğini, en sonunda seçimlerde millet sandıkta ortaya koyacaktır. Dolayısıyla, birbirimizi zorla bir fikre ikna etmek durumunda da değiliz.

Benim herkesten ricam şu: Herkes kendi fikrini, kendi görüşünü, partisinin görüşünü en güzel şekilde, en nitelikli şekilde ortaya koysun ve bu 100'üncü yılın bütçesinin tartışması nitelikli bir şekilde gerçekleşsin. Meclisin itibarı benim de sizin de hepimizin de ortak sorumluluğudur. Bu konuyu da tekrar bir hatırlatma ihtiyacı hissettim.

Usule ilişkin bir söz verdim. Yalnız arkadaşlarımızdan rica ediyorum; usule ilişkin söz verdiğimde lütfen sadece usule ilişkin konuşalım, gün boyu içerik tartışması yapacağız zaten. Usule ilişkin olarak da sadece üyelerimize söz verebiliyorum, arkadaşlarımızın da bilgisi olsun. Yine usulümüz gereği sadece Komisyonumuzun üyesi olanlara söz verebiliyorum. Arkadaşlarımızı sakın bir şekilde dinleyelim, görüşlerine katılırız katılmayız. Nihayetinde usule ilişkin hususlar beni ilgilendiren hususlar, ben en sonunda onlarla ilgili düşüncelerimi, tavırlarımı ifade ederim. Karşılıklı diyalogdan kaçınırsak çok çok memnun olurum. Böyle bir usulümüz yok değerli arkadaşlar. Yapmayalım, birbirimizi kırmayalım, nitelikli bir tartışma zeminini hep birlikte oluşturalım diyorum.

Şimdi, usul tartışması için kaldığımız yerden devam edeceğiz. Sayın Kuşoğlu'na söz vermiştim.

Buyurun Sayın Kuşoğlu.

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

Şimdi, diyorsunuz ki “Benim yapacağım bir şey yok.” ama Sayın Başkanım, sizin şöyle bir sorumluluğunuz var: Meclis Başkanının, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanının milletin itibarını, dolayısıyla Türkiye Büyük Millet Meclisinin itibarını, milletvekillerinin itibarını koruması lazım; siz de burada, Komisyonda aynı şekilde, benzeri şekilde görevlisiniz. Evet, buradan kimseyi kovamazsınız, milletvekillerinin yetkileri vardır, vazifeleri vardır ancak mesela Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası yetkilisi tam da 1211 sayılı Kanun’u gerekçe gösterip o kanuna göre buraya bilgi vermesi gerekirken o kanunu gerekçe gösterip “Bilgi veremem.” dediğinde yetkiliyi dışarı çıkarıp o kurumun teklifteki maddesini de çıkarsaydınız bunlar olmazdı mesela. Bu, itibarı korumaktır; bana göre doğruyu yapmış olurdunuz, geçmişte de böyle yapılıyordu. Aynı şekilde, cuma günü de ilgili kurumun, Bakanlığın bütçelerini oylatmayıp bugüne bıraksaydınız -teklif etmiştim size- daha farklı olurdu yani bu itibarı korumaya yönelik adımları attığınızı gösterirdiniz. Muhakkak bu yönde adımlar atmak zorundasınız, bir şeyler yapmak zorundasınız. Aksi takdirde, cuma günkü rezaleti tekrar tekrar yaşamak durumunda kalırız. Kimseyi suçlamıyorum, sizi de suçlamak istemiyorum ama bunlarla ilgili yapılması gerekenler muhakkak vardır.

Ayrıca, net hata ve noksanla ilgili olarak söylediğim, içerik değil burada cevap verilmediği için, sonuçta bu konular cevaplanmadığı için burada gündeme gelmiştir. Bunu hatırlatmak istedim, sorularımıza cevap verilmiyor yeterince.

Diğer bir konu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıyla ilgili Sayın Başkanım. Özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı geçen yıl da Sayın Bakanım, siz ve bağlı kurumlarınız kesin hesaba değinmediniz. Şimdi bütçe sununuza da çok kısa olarak baktım; kesin hesaba ilgili, Sayıştay raporlarıyla ilgili hiçbir şey yok. Özellikle 70’i aşkın Sayıştay bulgusu var Bakanlığınız ve bağlı kurumlarla ilgili, 70’i aşkın Sayıştay bulgusu. Bunlarla ilgili ilk bölümdeki konuşmanızda bilgi vermeniz lazım. Siz hepsini biliyorsunuz, size iletili bunlar. Biz hem bütçeyi hem de kesin hesabı görüşüyoruz, bununla ilgili bilgi verebilirseniz bu defa, çok memnun oluruz, görevimizi yerine getirmiş oluruz, hesap vermiş olursunuz paraları nereye harcadığınızla ilgili, bu milletin paralarını nereye harcadığınızla ilgili.

Bir sorum da Sayıştayla ilgili Sayın Başkanım, sizin delaletinizle Sayıştaya sormak istiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bunları içerikte konuşursak Bülent Bey, usul değil de bunlar hani içerik.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hayır, hayır, usulle ilgili olarak soruyorum.

Şimdi, Sayıştayın yaptığı tespitlerde, raporlarda olumlu görüş, şartlı görüş gibi 4-5 şey var. Şimdi, burada, denetimle ilgili olarak bütün raporlarda şunu söylüyor “Bu bulgular hariç olmak üzere yerine getirilmiştir.” diyor. “Denetim görüşünün dayanağı bulgular bölümünde belirtilen hesap alanları hariç...” Bu, hangisine giriyor “şartlı görüş” demek midir bu, bunu bilmemiz lazım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayıştaydan bilgi alalım teknik olarak.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yani Sayıştay’ın bize gönderdiği kitapçıkta böyle bir görüş yok, denetim gibi. Bu şartlı görüş müdür, bunu bilmemiz lazım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Paylan, usule ilişkin, rica ediyorum.

Buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Elbette Sayın Başkanım.

Teşekkür ederim.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basının değerli emekçileri ve bu salonda bize hizmet eden değerli emekçi kardeşlerim; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, bütçe hakkını millet adına kullanıyoruz ve bütçe hakkı meclislerin varoluş sebeplerinden en önemlisidir, biliyorsunuz bunu. Şimdi, biz de bütçe hakkı çerçevesinde yürütmeye eleştirilerimizi sunuyoruz Sayın Başkan ve bu eleştirilerimiz de bazen elbette ağır ifadelerle de olabilir ama asla hakarete kaymamamız lazım, bu da net.

Ben sekiz yıldır Plan ve Bütçe Komisyonu üyesiyim ve ek bütçelerle beraber 10’uncu bütçeyi çıkarıyoruz beraber. Bu sekiz yıldır da Süleyman Soylu Bakan, iki yılında Çalışma Bakanıydı, altı yıl da İçişleri Bakanı. Burada 10 bütçe görüştük, pek çok bakanla düzeyli görüşmeler yaptık, zaman zaman ufak tefek tansiyon yükselmeleri olsa da hiçbir zaman belli bir eşik aşılmadı yani kişisel hakaretlere, ağır hakaretlere varan durum olmadı ama bu 10 bütçenin 10’unda da Süleyman Soylu burada olay çıkardı, milletvekillerine hakaret etti. Hele cuma günü, ağza alınmayacak, burada tekrar etmekten hayâ edeceğim hakaretlerde bulundu ve bu hakaretlerin çok küçük bir bölümü tutanaklara yansdı. Daha sonra Süleyman Soylu bunları kameralardan servis etmiş. Şurada, MHP Grubunun önüne kamerayı kurmuştu, oradan gün boyunca servis etti hakaretlerini. O hakaretler de... Tutanaklara yansıyan ifadelerin 100 misli hakaret etti milletvekillerine ve siz bunlara, maalesef, seyirci kaldınız Sayın Başkanım.

Bakın, şunu söyleyebilirsiniz: “Benim yapacağım bir şey yok.” Ama az önce milletvekillerini ve Bakanı İç Tüzük’e davet ettiniz, değil mi Sayın Başkan? Peki, İç Tüzük ne emrediyor, milletvekillerine hakaret edildiği zaman ne emrediyor İç Tüzük? Geçici çıkarmayı emrediyor, değil mi? Kim hakaret ederse etsin. Burada bir bürokrat bize hakaret edebilir mi? Ne yaparsınız? Onu dışarı davet edersiniz, değil mi? Bir bakan da bir atanmıştır, bir bakan milletin vekiline ve bütün milletin vekillerine hakaret ettiği zaman ne yapmanız lazım İç Tüzük’e göre? Çıkarma cezası vermeniz gerekir. Siz bunu yapmadınız. Diyeceksiniz ki: “O, Genel Kurulda.” Peki, bizi hangi İç Tüzük’e davet ediyorsunuz? Madem her şey Genel Kurulda geçerli, o zaman burada kural yok. Burada, bugün Süleyman Soylu, yarın başka bir zalim bakan, milletvekillerine hakaret edebilir demek ki. İç Tüzük’te bunu engelleyecek müeyyide var mı? Değerli arkadaşlar, soruyorum size, var mı?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bakana “zalim” diyemez Sayın Başkan, böyle bir şey olabilir mi?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Altı ay sonra devran döndüğünde, burada, başka bir zalim bakan geldiğinde, size hakaret ettiğinde siz ne yapabileceksiniz? Şunu örnek verecek “Altı ay önce sizin Bakanınız bizlere hakaret ediyordu.” diyecek. Böyle bir şeye nasıl izin verirsiniz değerli arkadaşlar? Sayın Başkan, böyle bir şeye nasıl izin verirsiniz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tamamlarsanız cevap vereceğim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ve şunu da söyleyeceğim: Size de sitem ediyorum, AK PARTİ’li ve MHP’li arkadaşlara sitem ediyorum. (MHP sıralarından laf atmalar) Ya, değerli arkadaşlar, milletin vekillerine bu kadar hakaret eden bir Bakanın bütçesine nasıl onay verdiniz? Nasıl onay verdiniz, nasıl dur diyemediniz? (MHP milletvekillerinin laf atmaları) Hatta ve hatta, bir Genel Başkana, Türkiye’nin 2’nci büyük partisinin Genel Başkanına ağır hakaretler yapıldı; bunlar kabul edilemez değerli arkadaşlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, toparlarsanız sevinirim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, bu açıdan size net olarak şunu soruyorum: Burada milletin vekillerine ve özellikle de bu bölümde oturan bütün milletvekillerine çok ağır hakaretler edildi. Buna karşı “Benim yapacağım bir şey yok.” dediniz ve bütçeyi geçirdiniz. Ben size soruyorum, sizin elinizle de Meclis Başkanına sormuş oluyorum yazılı olarak...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – “Benim yapacağım bir şey yok.” demedim. “Yapacaklarım bundan ibaret, bunun ötesinde yapacağım bir şey yok.” dedim; neyse izah ederim ben.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, Sayın Başkan, olur mu? Ama tekrar etti hakaretlerine, ağır hakaretlerde bulundu. Şimdi, buna dair “Yapacağım bir şey yok.” dediniz, tutanaklarda böyle ifade var. Şimdi, ben size soruyorum: Burada milletin vekillerine, Türkiye’nin 2’nci büyük partisinin Genel Başkanına, atanmış bir bakan ağır hakaretler ettiğinde Meclisin yapacağı bir şey yok mu? Bakın, demokrasi demek, denge ve denetim demektir yani güçlerin birbirini dengelemesi ve denetlemesi demektir. Bizim gücümüz nedir arkadaşlar, yürütmeye karşı? Yürütmenin bizim emrimizde olması gerekmiyor mu?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Artık toparlarsanız sevinirim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yürütmenin bize hesap vermesi gerekmiyor mu? Yürütme bize hakaret edemez Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu açıdan sizi göreve davet ediyorum ve ne yapacağınızı lütfen söyleyin bu durumlarda.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Naci Cinisli, usule ilişkin...

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Başkan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – her partiden müsaadenizle bir arkadaşla söz vereyim. Cemal Bey de istedi, artık aranızda -Salih Bey veya Cemal Bey- konuşursanız...

Buyurun.

MUHAMMET NACİ CİNİSLİ (Erzurum) – Sayın Başkan, değerli hazırun; ben de sizleri saygıyla selamlıyorum.

Hep birlikte hayırlı ve huzurlu bir hafta geçirmemizi Cenab-ı Hak’tan niyaz ediyorum.

Bendeniz de usul hakkında söz aldım. Efendim, her bakanlık tabii ki devleti temsil ediyor fakat bazı bakanlıklarımız var ki -İçişleri Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Millî Savunma Bakanlığı gibi- bunlar devletin ciddi, vakarlı, güçlü yüzünü bize daha da çok yansıtıyor ve biz de bu yüzünü, bu bakanlıklara baktığımız zaman görmeyi arzu ediyoruz.

Cuma günü tecrübe benim içimi sızlattı maalesef çünkü bu tavır, bu Bakanlığın gücünden de kötü niyetlileri şüpheye düşürür. Kötü niyetli, bu tavrı gördüğü zaman Bakanlığın gücünden şüphe eder, devletin gücünden şüphe eder. Buna hiç kimsenin hakkı yoktur, devletimizi güçsüz göstermeye, kendi şahsi sorunları, kendi şahsi karakter özelliklerinden ötürü devletimizi şüpheye düşürmeye, güçsüz gösterme eğilimine girmeye kimsenin, hiçbir siyasinin, hiçbir görevlinin, hiçbir atanmışın hakkı yoktur. Bunu buradan ifade etmek istedim.

Ayrıca da zatıalinizin bugüne kadarki yönetim şeklini hep övdüm, biliyorsunuz ve bu bütçe görüşmeleri başladığında da bunu gündeme getirerek bu bir aylık bütçe görüşmelerinde de aynı tavrı sergilemenizi, bir Meclis Başkanı sorumluluğuyla milletvekillerinin ve Meclisimizin onurunu korumanızı ben sizden tekrar, şüphe etmeden, rica ettim. Fakat maalesef, dün bunu göremedik ve ben çok yakın oturduğum için, yalnızca hakaret duymuyordum, küfürler duyuyordum, açık küfürler ediliyordu; acımadan, makama acımadan, devletin haysiyetine, ciddiyetine acımadan ve bizlerin karakterlerine, şahsiyetlerine acımadan edilen küfürler duyduk. Buna çok ciddi manada üzüldüm. Zatıalinizden de eşit manada tavır bekledim, bunu da göremediğimizi ifade etmek isterim.

Sizleri saygıyla selamlarım.

Teşekkürler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Cemal Öztürk, buyurun lütfen usul hakkında.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Değerli Başkanım, Değerli Bakanım, milletvekili arkadaşlarım, basın mensupları, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

26 Ekimden beri bütçe görüşmelerini yapıyoruz, son haftaya girdik. Her şeyden önce, benim de 8’nci bütçem, sekiz yıldır bütçe görüşüyoruz, bütçe görüşmeleri çok hararetle geçiyor. Elbette, muhalefetin, Meclisin Hükûmete bütçe üzerinden birçok eleştirileri olur, oluyor fakat bunun da nezaket içinde, hukuk çerçevesinde, İç Tüzük’e uygun bir şekilde olması gerekir; bunu hepiniz biliyorsunuz.

Cuma günü olan olay hepimizi üzmüştür yani iktidarıyla, muhalefetiyle Meclisimize yakışmayan bir manzara olmuştur, bu bir gerçek ancak durup dururken olmadı tabii, Sayın Bakanın konuşmasını ilk otuz dakikasını hiçbir arkadaşımız da itiraz etmeden dinledi ama otuzuncu dakikadan itibaren, bilhassa Cumhuriyet Halk Partisi Grup Başkan Vekili, Mecliste Bütçe Komisyonu üyesi olmayan arkadaşımızla beraber söz atılmaya başlayınca kırkıncı dakikadan itibaren iş şirazesinden çıktı. (CHP sıralarından gürültüler)

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Müdahale değil Cemal Bey, sadece bir soru.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir dinleyelim arkadaşlar, bir dinleyelim.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Neticede, biliyorsunuz “ağır tahrik” hukuki bir kavramdır, hiçbir zaman işitmek istemediğimiz sözü biz de söylememeliyiz. Mesela, biraz önce de genç bir milletvekili arkadaşımıza karşı, bir arkadaşımızın karşı şeyden “terbiyesiz” ifadesi -turnak içinde- bakın, bu Meclise de o arkadaşımızın ağzına da yakışmamıştır. Kulağınızla duymak istemediğinizi ağzınızla söylemeyeceksiniz. Tabii, bilhassa, Komisyon üyesi arkadaşlarımıza ve grup sözcüsü arkadaşlarımıza burada önemli görevler düşüyor. Bakın, son haftaya girdik; ben, Bülent Kuşoğlu Bey’in vakarına, bilgisine gerçekten saygı duyuyorum ve sekiz yıldır da beraberiz ama o gün keşke Bülent Bey burada olsaydı -işin başında yoktu- olaya hâkim olabilirdi diye düşünüyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Buradaydı.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Değerli arkadaşlar, tabii, usul üzerine söz aldığım için olayın, konunun detayına girmeyeceğim.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sen kendi grubuna hâkim olsaydın Cemal Bey.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Ancak biz bize yakışanı yapalım, sözlerimize dikkat edelim.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Keşke siz Bakana...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Elbette eleştiri olacak fakat bakanların da insan olduğunu, sadece et ve kemikten olmadıklarını düşünelim. Ağır tahrik olmuştur o gün. Elbette, ağır tahrik de olsa bazı sözlerin söylenmemesini biz de arzu ederdik ancak Sayın Başkan o dakikadan itibaren Bakanın sözünü tamamladığını ve kalan görüşlerini ve verilecek cevapları yazılı vermesi gerektiğini ifade ederek oylamaya geçmiştir ve oylama olmuş bitmiştir. Tekrar geri dönüp de bu filmi geri sarıp da düzeltme imkânımız yok ama önümüze bakalım, bundan sonra da birbirimize temiz bir dille hitap ederek... Bakanlar da burada kamu görevi yapıyorlar, onların yanındaki bakan yardımcılar ve bürokratlar da ülkeye hizmet ediyorlar, bütçelerini getirmişler; beğeniriz beğenmeyiz, neticede müzakere edeceğimiz, son karar Meclisimizindir, son karar milletin temsilcilerindir. Sizler “evet” dersiniz, “hayır” dersiniz;

biz “evet” deriz “hayır” deriz ama neticede milletin bütçesini görüşüyoruz. Benim sizden istirhamım; konuşmalarımızda, hep birlikte Meclisin vakarına yakışır şekilde davranırsak, eleştirilerimizi de hukuk çerçevesinde yaparsak -“hukuk”tan kastım sadece yazılı hukuk değil- birbirimize göstereceğimiz saygı çerçevesinde yaparsak yol alırız. Dolayısıyla, ben, keşke cuma günü o manzara yaşanmasaydı diyorum ama usul üzerine de söz aldığım için daha fazla konuşmadan, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Salih Cora, usul hakkında... Kısa olursa sevinirim

SALİH CORA (Trabzon) – Usul hakkında konuşacağım.

Değerli Başkanım, şöyle bir sorun var yani bir defa, cuma günü bir başka bakanlığın bütçesi görüşüldü, konuşuldu, müzakere edildi; artısıyla eksisiyle dosya kapandı; ondan sonrasının kararını milletimiz verecektir.

Bugün bir başka bir bakanlık için bir araya geldik ve toplantı yapacağız ve bir an önce de bu Komisyonun gündemine geçmemiz gerekiyor. Yani dünkü yağmura bugün şemsiye tutuluyor. Bu şekilde sorunlara çözüm üretebilmek mümkün değildir.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Tabii, bugünkü Bakan da hakaret etsin, gene kapatalım!

SALİH CORA (Trabzon) – Bir diğer ricamız şudur Değerli Başkanım: Diğer siyasi partilerin hatipleri, iktidar partisi milletvekillerine veya bu sıralara dönerek, konuşmalarını soru sorarak yapıyorlar; soru sorulduğunda ve biz cevap verdiğimizde bu “sataşma” olarak adlandırılıp bize hakaret ediliyor. Az önce gerçekleşen odur. Bülent Kuşoğlu Vekilimiz ve o sıralarda bulunan birçok milletvekilimiz saygıdeğer insanlardır, kendileriyle zaman zaman fikir teatisinde bulunuyoruz, konuşuyoruz, dinliyoruz ama kendisi yine güzel bir üslupla bir soru sorarak bizden bir cevap vermemizi bekledi. Ben ona cevap verirken bu sefer bana karşı ağza alınmayacak bir ifade kullanıldı. Şimdi, Sayın Başkanım, size düşen, bu tutanakların çıkarılarak o söylenen sözün geri alınmasını istiyoruz.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Yapma ya! Genel Başkana söylediğiniz lafı geri alın! Genel Başkana hakaret edildi bu Komisyonunda!

SALİH CORA (Trabzon) – Eğer hakkaniyet varsa bu Komisyonunda ve Divanda bunun gereğini yapmanız gerekiyor. Daha önce benzerini bu sıralardaki bir arkadaşımıza yaptırdınız, aynısını sizin şu anda bu sözler için yaptırmanızı bekliyoruz Değerli Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, tutanağı isteyelim.

SALİH CORA (Trabzon) – Usul tartışması olduğu için diğer konulara hiç girmiyorum çünkü zaten onunla ilgili olarak değerli arkadaşlarımız gereken şeyleri ifade ettiler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

SALİH CORA (Trabzon) – En ağır tahrikleri, gördüğüm en ağır hakaretleri gördük, meşru müdafaa kapsamında gerekli cevaplar yapılmıştır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tutanağı isteteceğim, tutanağı isteteceğim.

Teşekkür ediyorum.

Sayın Arı, usule ilişkin buyurun.

CAVİT ARI (Antalya) – Evet Başkanım, ben de usule ilişkin bu konuşmalar üzerinde söz söyleme ihtiyacı hissettim.

Öncelikle, Cemal Bey’le ilgili şunu söylemek isterim: Burada Sayın Bakan konuşurken yaklaşık ilk yarım saatte kimse herhangi bir şekilde söz söylemedi ve gayet sakin bir şekilde Sayın Bakan tarafımızdan dinlenildi. Ancak bir soru soruldu -Grup Başkan Vekilimiz, siz ismini ifade ettiğiniz için söylüyorum- ve o soruya Bakan cevap vermediği için o soru tekrarlandı. Ancak Sayın Bakan soruya cevap vermek yerine hakaretimiz sözler sarf etti ve bu sözler içerisinde Sayın Genel Başkanımıza da sarf edilen çok ağır hakaretler var. Eğer ki siz, biraz önce anlattığınız gibi, bu ortamın mehabetinin korunması gerektiğini ifade ediyorsanız, işte, cuma günü Sayın Bakandan o sözü geri almasını sağlamanız gerekirdi. O dakikaya kadar Cumhuriyet Halk Partisi Grubundan veya muhalefet grubundan hiç kimse Sayın Bakana karşı herhangi bir şekilde ağır söz söylemedi, sadece konuşması sırasında tekrarlar soru soruldu ve Bakanın hakaretiyle olay büyüdü. Ortada bir ağır tahrik var, doğru ama o tahriki işleyen Sayın Bakandır. O, ağır tahrik işlediği için buradan kendisine ancak cevap verildi. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Son olarak şunu söyleyeyim: Burada belirli kurallar var veya olması gerekir. Hepimizin belirli kurallara göre hareket etmesi gerekir, doğru ama sizin bu kuralları ihlal eden arkadaşlarınız var. Biz burada, örneğin, bir Grup Başkan Vekili geldiğinde konuşma yaparken Grup Başkan Vekilimize bugüne kadar orada ne konuşmuşsa saygımızdan dolayı... Çünkü bu Meclisin belirli gelenekleri var, o gelenekleri içerisinde, Grup Başkan Vekili Engin Altay buradayken de Sayın Grup Başkan Vekilimizin nasıl davrandığını hatırlatırım sizlere. Engin Altay Grup Başkan Vekilimiz burada konuşurken biraz önceki sizin arkadaşınız benzer tavırları sergilemişti. Şimdi, biz, bir Grup Başkan Vekili sizin adınıza konuşma yapıyorsa bu Komisyonunda saygılı bir şekilde dinleriz ve şimdiye kadar hiçbir örneği yok ki ona sataşmadık, Grup Başkan Vekiline sataşmadık veya Genel Başkanınıza karşı ağır hakaretimiz laf kullanmadık. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Ari.

SALİH CORA (Trabzon) – Başkanım, tutanaklara bakalım!

CAVİT ARI (Antalya) – Yani dolayısıyla, bu hususlara dikkat edilmesi gerekiyor ama en çok da dikkat etmesi gereken sizlersiniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, ben “Her partiden bir arkadaşımız söz alsın.” diye tavsiyede bulundum ama maalesef, yine çok sayıda arkadaşımız talepte bulundu, ısrar ettikleri için mecburen ben de söz veriyorum. Ama kısa tutarsanız... Bugün gündemimiz var, gün boyu tartışmalar yapacağız.

Sayın Bekaroğlu, buyurun lütfen.

Bülent Bey, size de geleceğim.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, arkadaşların girdikleri konulara girmeyeceğim ben, bir başka yönden usulü tartışacağım.

Şimdi, Sayın İçişleri Bakanının diğer bakanlardan farklı bir özelliği var, milletvekillerinin de Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının tamamının da güvenliğinden sorumludur. Sayın İçişleri Bakanı, burada ve dışarıda, her yerde ve her zaman insanları hiçbir şekilde mahkeme kararı olmadan damgalıyor, hedef gösteriyor...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Başkanım, bunun usulle bir ilgisi yok!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bunun usulle bir ilgisi yok Mehmet Bey.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ne demek usulle ilgisi yok? O gün de...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulle bir ilgisi yok, rica ediyorum yani. Bu Komisyonumuzun usulünü tartışıyoruz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bakın, bakın...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gidin basın toplantısı yapın, orada anlatın ne isterseniz ama bu, Plan Bütçe platformunun konusunu değil.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Basın toplantısı yapmıyorum.

Bakın, biraz daha şey yaparsanız siz de vitesten atacaksınız!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yaparsınız, yaparsınız!

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Burayla ilgili konuşacağım ya Sayın Başkanım!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buranın usulünü konuşuyoruz!

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Daha sözümü bitirmedim ya, nereden çıkarıyorsun bunları? Niye uyuyorsun ya Cemal? Cemal’de bugün bir tuhafılık var, sen niye ona uyuyorsun Başkan?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Neyse, tamamlayın Sayın Bekaroğlu.

Buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bakın, İçişleri Bakanı burada da burayı gerdi, terörize etti, insanları hedef gösterdi.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Ya, abartmayın!

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; İçişleri Bakanı hepimizin güvenliğinden sorumludur.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bunun usulle...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Hedef gösteriyor, “Bu terörist! diyor ya.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – “Terörize etmek.” ne demek?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bakın, terör can almış...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey, teşekkür ediyorum, sağ olun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ya, niye Uğur Aydemir’i şey yapıyorsun, niye beni dinlemiyorsun Sayın Başkan?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – “Terörize etti.” demek ne demek? Böyle şey dinlenir mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Komisyonumuzun usulünü tartışıyoruz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ya, usulle ilgili bir şey söylüyorum.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Neyi terörize etti?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulümüzü tartışıyoruz, şahsiyatla uğraşmıyoruz.

Buyurun, son bir cümlenizi alayım.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ya, niye son cümle ya?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulümüzü bitir... Akşama kadar usul tartışacak hâlimiz yok.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bu ne ya? Niye böyle yapıyorsun Başkan ya?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir yerde kifayetimizakere diyeceğim.

Buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Usulle ilgili söylüyorum: Bakın, terörün can aldığı, herkesin canının yandığı bir zamanda güvenliğimizden sorumlu İçişleri Bakanı hem de Meclis Plan ve Bütçe Komisyonunda milletvekillerine “Teröristsin! Şöyle yapacağım seni, böyle yapacağım.” diyor. Ya, bunlar anlaşılır şey değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ben bu Meclise ilk defa 1999’da geldim. Bakın, yirmi üç senedir böyle bir İçişleri Bakanı, böyle Bakanlık, böyle Komisyon Başkanı da görmedim.

(Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, sağ olun.

Orhan Bey, usul hakkında buyurun.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Öncelikle...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Usul hakkında bile...

ORHAN YEGİN (Ankara) – Sayın Bekaroğlu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – ...bir Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanı; işte, böyle bir yerdeyiz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Başkanım, çok teşekkür ederim.

Öncelikle, ben de söz alarak uzattığım için bugün Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin bir an önce başlamasını bekleyen herkesten, Sayın Bakandan, bütün misafirlerden özür diliyorum.

İkincisi: Şimdi, burada, az önce konuşmalar içerisinde usule ilişkin bir şey olarak yine söylemek isterim. “Atanmış bakanlar seçilmiş vekillere hakaret edemez, onları eleştiremez.” tarzı birtakım konuşmalar...

MUHAMMET NACİ CİNİSLİ (Erzurum) – Kimse kimseye hakaret edemez.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Şimdi, bakın, kimsenin kimseye hakaret etme hakkı gerçekten yok. “Yani ben seçilmiş vekilim, atanmışlara hakaret ederim, onlar bana ağzını açamazlar; burası Türkiye Büyük Millet Meclisi, seçilmişlerin yeri, onlar atanmışlar.” Bal gibi de ne yapıyorsan onun karşılığını görmeye hazır olacaksın. O yüzden güzel konuşursak güzel karşılık buluruz, tatlı konuşursak tatlı karşılık buluruz; kaba konuşursak, hakaret edersek bence daha fazlasına da muhatap oluruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Kim kaba konuştu Orhan Bey?

ORHAN YEGİN (Ankara) – Burası seçilmişlerin yeriyse buranın onurunu, izzetini korumak önce bizim üzerimize düşer.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Daha fazlasını yaptı.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Biz buranın seçilmiş vekilleriysek, buranın imajı bu ülke için önemliyse buraya gelen misafirlere karşı, buraya gelen insanlara karşı bir ev sahibi üslubuyla konuşmak önce bize düşer. “Ben üslubumu bozacağım, sen atanmışsın, otur!” Yok öyle bir atanmışlık, tamam mı, kimse kusura bakmasın.

Üçüncüsü, Başkanım, bitiriyorum, şimdi o güne ilişkin bir şey: Bakın, daha önce böyle gergin bir ortam falan da değil, az önce Cemal ağabey dedi ya “tahrir” böyle bir tahrir de yok, çıktı -Genel Kurul değil, komisyon toplantısı değil- gitti Sayın Özkoç basın toplantısı düzenledi ve basın toplantısında

Sayın Cumhurbaşkanımıza o gün burada kullanılan ifadeye “hakaret” diyor ama hem onu hem ondan daha fazlası -açın, internete girin, yazın, ben söylemeyeyim burada ne olduğunu- ifadeleri, bile isteye, hiçbir tahrik yokken, hiçbir şey yokken geçti, basın toplantısında basının karşısına konuştu, konuştu.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu bizi ilgilendirmez.

CAVİT ARI (Antalya) – Bakanın konuşmasında...

ORHAN YEGİN (Ankara) – Bak, dinle Cavit Bey.

CAVİT ARI (Antalya) – Bu usulle alakalı mı?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Efendim?

ORHAN YEGİN (Ankara) – Cavit Bey, bir şey anlatmak istiyorum, bak, katkı vermek istiyorum, maksadım kimseyi ezmek büzmek değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir toparlayalım lütfen.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Başkanım, basın toplantısını yaptı, dedik ki: Eyvah; ya, bunu niye yaptı, çok büyük karışacak bu iş bugün! Geldik, Genel Kurula girmeden önce kendi arkadaşlarıyla beraber arkada konuştuk, dedik ki: Bak, yanlış yaptın, bu işi düzelt. Bir de o gün bir önergeyle ilgili grup adına söz almış, hem onu yapıyor hem grup adına önergede o konuşacak. Ya, bari çıkıp konuşma grup adına önergede, sen konuşma, yapma, etme, Sayın Özkoç, geri al bu ifadeni; Bak, olmadı dedik. “Yok, ben söylediğimin arkasındayım, çıkıp konuşmamı da yapacağım.” dedi. Çıktı konuşmayı yaptı, yaparken de bazı hakaretler oldu ve o gün Mecliste hatırlarsınız kavga çıktı.

Şimdi...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Detaylara girmeyelim, bitirmemiz lazım.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Yok, buradan şuraya geleceğim, bitiriyorum. (Gürültüler)

Aynı Özkoç o gün geldi buraya, yarım saat orada konuşan, sakın sakın konuşan... (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, değerli arkadaşlar...

ORHAN YEGİN (Ankara) – ...ve hepimizin dinlediği insana kalktı, bağırды, çağırdı. Sonra, o gün kendisinin söylediği cümlelerden, hakaretlerden sadece birini ama şartlı olarak eğer ispat etmezse şartına bağlayarak duydu.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Biz de mi şartlı söyleyelim?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Orhan Bey, sağ olun.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Şimdi ondan dolayı bütün ortamı Soylu germiş oldu. Yapmayın böyle, Allah aşkına!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sağ olun, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, böyle bitiremeyiz yani. Usulü en son artık... Bir şunu söyleyeyim: Cumhuriyet Halk Partisinden 3 arkadaşımız söz istiyor; Bülent Bey, Emine Hanım, Süleyman Bey. 1 kişi konuşursa Bülent Bey, siz aranızda istişare edin. AK PARTİ’den de 1 kişiye vereceğim, bitireceğim çünkü gün boyu bir bakanlığın bütçesini konuşacağız, usulle bugünümüzü geçiremeyiz, kıfayetimizakere diyorum. Çünkü tekrarlanıyor aynı şeyler arkadaşlar, aynı şeyi tekrarlıyoruz, kusura bakmayın.

Cumhuriyet Halk Partisinden Bülent Bey’e söz vereceğim ama önce bir Ekrem Bey’e söz veriyorum. Başka da AK PARTİ’den kimseye söz vermeyeceğim.

Buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Saygıdeğer milletvekilleri, biz bunu hani hep kendi aramızda konuşuruz. Cemal Bey'in de söylediği gibi...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usule ilişkin lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Evet.

Benim de 9'uncu bütçem, tabii, Plan ve Bütçeye gelen arkadaşların hepsi de gerçekten çok nitelikli arkadaşlar, ona hiçbir şey demiyorum ama Cavit Bey'den özellikle o sözünü, Başkan vesilesiyle, Başkanı aracı kılma kaydıyla geri almasının kesinlikle doğru olacağını...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tutanakları istedim ben, o gelince konuşuruz.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şimdi, şöyle, bu devlet hepimizin. Şimdi, arkadaşlar...

CAVİT ARI (Antalya) – Devlete laf diyen mi var?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bir dakika, bak, ben seni dinledim. Tamam, bak...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulle ilgili konuşurken usule uyalım lütfen. Usul konusunda konuşurken usulümüze uyalım.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Eyvallah Sayın Bakanım.

Şimdi, geçen gün bir arkadaşımız şunu söyledi: “Ya, yakalanan teröristin yüzü gözü şişmiş.” dedi. Şimdi, Bakan ona göre cevap verdi arkadaşlar.

Şimdi, iki: Terör algısı üzerinde...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Şişmemiş mi?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bak, burada çok algı yaptınız. Ben de devletin İçişleri Bakanı olsam ne gerekirse onu yaparım kardeşim. Bir gün burada herkes batıda oturur, Türkiye Büyük Millet Meclisinde konuşur. Gel, bir de Ağrı'ya gel; gel, bir de doğuya gel; gözünüzü seveyim. Yani terör... Eğer bu devlet olmasa adamlar bizi yakıp yıkıyor. Kobani olaylarında benim ilçemi yakıp yıktılar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ekrem Bey, usule ilişkin... İçeriği gün boyu tartışacağız. Usule ilişkin bir sözünüz varsa buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Bakanım, burada, özellikle terör üzerinde algı yapılmasını doğru bulmuyorum.

İki: Türkiye Cumhuriyeti devletinin hiçbir bakanı zalim değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bu sözün özellikle kayıtlardan çıkmasını talep ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler, sağ ol.

Bülent Bey'le bitiriyorum.

Buyurun.

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

Usul konuşmaktan çıktı iş, şahsileşti, birbirimizi suçlamaya döndü.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, evet.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Üzüldüm tekrar. Şimdi, Sayın Cora'nın bir sözü üzerine ben usulle ilgili söz aldım. Diyor ki: “Biz -sorulan- muhalefetin sorduğu sorulara cevap veriyoruz, bize tepki gösteriyorlar.” Şimdi, zaten usulle ilgili, işte, esas sorun burada. Bizim sorduğumuz sorulara birinci

parti, iktidar partisi milletvekilleri cevap vermeyecek zaten, orada yürütme erki cevap verecek. Neden bir milletvekili cevap verir ki bizim sorduğumuz sorulara? Siz de soru soracaksınız, zaten yanlışlık bu. Madem Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi, siz de soracaksınız, siz de eleştireceksiniz; bizim kadar sizin de göreviniz bizim gibi eleştirmek, soru sormak, sorgulamak. Bizim sorularımıza cevap vermek, olur mu öyle şey?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Zaten buradan çıkıyor sorun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, usulü detaylı bir şekilde tartıştık. Ben de birkaç şey söyleyip bitireceğim çünkü bugün uzun bir gündemimiz var, Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye’nin bütün coğrafyasını ilgilendiren; illerini, beldelerine kadar, köylerine kadar her yeri ilgilendiren bir bütçeyi konuşacağız birazdan.

Öncelikle tekrar şunu söylemek istiyorum: Bizim amacımız burada -Plan ve Bütçe Komisyonuyuz- nitelikli bir tartışma yapmak, olabildiğince bütçeyi bütün boyutlarıyla tartışmak. Bütçe vesilesiyle Türkiye’nin bütün meseleleri tartışılıyor, bunun nitelikli bir şekilde yapılmasını sağlamak hepimizin görevi. Tekrar ifade etmek istiyorum.

Merkez Bankasıyla ilgili bazı hususlar dile getirildi. 2 Aralıkta Merkez Bankası gelip Plan ve Bütçe Komisyonuna sunum yapacak, orada bu Merkez Bankasıyla ilgili konuları tartışırız.

Benim Komisyondaki yetkilerime ilişkin arkadaşlarımız birtakım hususları dile getirdiler. Saygı duyuyorum elbette ama ben bir hukukçuya incelemelerini onlara da tavsiye ediyorum. Komisyon başkanının yetkileri nelerdir? Genel Kuruldaki bütün yetkiler Komisyonda yok değerli arkadaşlar.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hangi yetkiler?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ben bu konularda Meclisteki hukuk bürokrasisiyle de daha önce toplantılar yaptım. Komisyonun yetkisi madde 46’da çok net bir şekilde yazılmış durumda, İç Tüzük’ümüzde, çok da detaylı düzenlenmemiş: “Bir komisyonda söz kesilir, şahsiyatla uğraşılır ve düzeni bozma hareketlerinde bulunulursa komisyon başkanı düzeni sağlar; gerekiyorsa toplantıya ara verir veya erteleyerek durumu gereği yapılmak üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanına bildirir.” diyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakın, yetkinizi kullanmamışsınız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Diğer taraftan “Genel Kurulda söz kesmek, şahsiyatla uğraşmak ve çalışma düzenini bozucu hareketlerde bulunmak yasaktır.” ifadesi var. Yine, madde 67’de “Kaba ve yaralayıcı sözler söyleyen kimse temiz bir dille konuşmaya, buna rağmen temiz bir dil kullanmamakta ısrar ederse kürsüden ayrılmaya davet edilir.” diyor ama bu, sadece Meclis Genel Kurulunda başkanın yetkisi; komisyon başkanlarının böyle bir yetkisi yok. Böyle bir yetki olsa milletvekillerimize karşı da bu yetkinin kullanılabileceğini takdirlerinize sunuyorum. Burada daha önce neler yaşadığımızı herkes biliyor. Komisyon başkanı bürokratlara ilgili böyle bir tasarrufta elbette bulunabilir ama dokunulmazlığı olan bakanlar, Meclisin önünde yemin etmiş bakanlar ve seçilmiş, yine Meclisimizde görev yapan milletvekilleriyle ilgili komisyon başkanlarının böyle bir yetkisi yoktur. Komisyon Başkanının görevi çalışmaları sürdürüp milletin bütçesini gerekli usuller dairesinde tamamlayıp milletimizin beklentilerine karşılık vermektir. Benim yetkilerimi isterseniz kendi hukukçularınızla tekrar istişare edebilirsiniz. Geçen günkü tartışmalarda da ben bu anlamda İç Tüzük’ün bana yüklediği bütün sorumlulukları yerine getirdim; bir defa değil defalarca uyardım, defalarca, defalarca herkesi uyardık. Nereden başladı? Tutanakları incerseniz kimin başlattığını, kimin nereye getirdiğini görebilirsiniz; ben detaya girip daha fazla uzatmak istemiyorum.

Değerli arkadaşlar, ayrıca şunu söylemek istiyorum; bu, kamerayla çekim konusu gündeme getirildi yine: Biliyorsunuz, çekim yok Komisyonumuzda, sadece bakanların sunumunda ve soruya cevap bölümünde. Bu da yeni bir şey değil, benim icat ettiğim bir şey de değil yıllardır devam eden uygulama. Ha, son dönemlerde yeni teknolojilerin sağladığı imkânlarla arkadaşlarımız cep telefonu ile kendi konuşmalarını çekip yayınlıyorlar, ona da biz bir müdahalede bulunmuyoruz şu şartla sadece: Başkalarını çekmemek şartıyla çünkü herkesin bir hakkı hukuku var. Sizin başkalarını çekme hakkınız yok, bakanlarımızın da böyle bir hakkı yok, milletvekillerimizin de ama bakanlar da kendi konuşmalarını çekebilirler, milletvekilleri de kendi konuşmalarını çekebilirler, buraya herhangi bir müdahalemiz söz konusu değil; geçen gün olan da budur, bunun dışında bir şey gerçekleşmemiştir.

“Tutanaklara her şey yansımamıştır.” şeklinde bir eleştiri oldu. Tabii ki oturum devam ederken yansımamışsa bu, sorgulanması gereken bir durum, ona baktırılabilir.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir saniye, bir müdahale etmeyin Sayın Paylan ya, bir sakın olun ya!

Biliyorsunuz, ara verdiğimiz zaman konuşmalar tutanaklara artık yansımıyor; tutanaklar, birleşim devam ederken tutuluyor. Komisyon hararetlenme olduğu zaman -özellikle de doğrusu bu Meclisin itibarını korumak için- ara verdiğimiz zamanlar oluyor; tutanaklara birtakım şeyler yansımıyor; birtakım hakaretler, birtakım sözler, hareketler yansımıyor; bu, milletimizin Meclisi. Dolayısıyla ara verdiğimiz zaman tutanaklar da durmuş oluyor. O arada birtakım sözler edildiyse, birtakım hareketler yapıldıysa bunlar elbette ki tutanaklara yansımıyor; bunu da ifade edeyim.

Tarafılı davrandığıma ilişkin bazı eleştiriler oldu. Ben bir insanım, bilemiyorum oradan nasıl göründüğünü ama kendimce, elimden geldiğince eşit davranmaya, adil davranmaya, herkese aynı mesafede durmaya çalışıyorum. Benim elimden gelen bu; ileride başkası gelir, benden daha iyi yapar, tabii ki onu arzu ederim. Ama ben bir tarafgirlik göstermiyorum, yaptığım, İç Tüzük’ün bana verdiği yetkileri kullanmak; uyarmak, sizi sükûnete davet etmek, daha nitelikli bir tartışma ortamı oluşması için gayret etmek; bunu da yapmaya devam edeceğim ama hata yaparsam -ben de insanım, tabii ki yapabilirim; yapmam diye bir şey de söyleyemiyorum- o zaman beni de uyarın elbette.

Şunu da rica ediyorum: Birbirinize yönelik laflar etmek yerine, uyarılması gereken bir şey olduğunda dönün beni uyarın, “Başkanım, müdahalede bulunun, uyarın.” diye bana söyleyin, ben gerekli müdahalelerde bulunmaya çalışırım. Bazen oluyor, daldığımız oluyor, burada bir şeyi incelerken gözümüzden kaçan bir söz oluyor, tutanakları isteyip baktırıyoruz ondan sonra. Dolayısıyla bunlar yaşanabilir şeyler, bir aylık bir maratondan bahsediyoruz. Böyle her dakikasında pürdikkat, pürüyanık bir hâlde herhâlde hiçbirimiz kalamayız diye de ifade etmek istiyorum.

Şimdi değerli arkadaşlar, sunuma geçmeden önce -mutat uygulamamız- bürokrat arkadaşlarımızdan kendilerini tanıtmalarını isteyeceğim. Bakan Yardımcılarımızdan başlıyoruz.

Buyurun lütfen.

(Katılımcılar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER**A) KANUN TEKLİFLERİ**

1.- 2023 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/286) ve 2021 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/285) ile Sayıştay tezkereleleri ()*

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,

b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

c) Karayolları Genel Müdürlüğü

d) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

e) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, şimdi size söz veriyorum.

Süreniz otuz dakikadır.

Sunumlarınızı yapmak üzere buyurunuz lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; 2023 yılı Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmeleri çerçevesinde Bakanlığımızca yürütülen çalışmaları sizlere arz etmek için huzurlarınızdayım.

Öneri ve eleştirileriniz bizim için son derece kıymetli, o nedenle bütün üyelerimize verecekleri katkı dolayısıyla şimdiden teşekkürlerimi sunuyorum.

Komisyon görüşmelerimizin başta ülkemiz olmak üzere hepimiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Teşkilatımızda bulunan tüm mesai arkadaşlarımla Türkiye için vatanımızın her metrekaresinde canla başla çalışıyoruz. Bu vesileyle mesai arkadaşlarıma da sonsuz teşekkürler ediyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Türkiye, dört saatlik uçuş mesafesiyle yaklaşık 1,6 milyar insanın yaşadığı, 43 trilyon 200 milyar dolar gayri safi millî hasılaya sahip ve 11 trilyon dolar ticaret hacmi bulunan 67 ülkenin de merkezi konumundadır. Bu stratejik konumumuzun bize yüklediği misyonla ülkemizi hava, deniz, kara, demir yolları ve haberleşme sektörleriyle entegre, çok modlu taşımacılık altyapısı sunan uluslararası bir merkez hâline getiriyoruz. Bu hedefe ulaşabilmek için ortak akılla ürettiğimiz stratejik hamleler yapıyoruz. Sosyodemografik veriler, arazi kullanım verileri, ulaştırma sistemleri, altyapı ve turizme ilişkin veriler ışığında hazırladığımız Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'mızı ve kalkınma planımızı da dikkate alarak ülkemizin bütünsel ve sürdürülebilir kalkınma hamlelerinin sacayaklarından biri olmaya devam edeceğiz.

Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak temel faaliyet alanımız insan, yük ve veri hareketliliğini sağlamaktır. Hâlihazırdaki ihtiyaçlar, beklentiler ve bunların itici gücü olan hedeflerin yanı sıra açığa çıkmamış ihtiyaçları planlamalarımıza daha fazla dâhil ediyor, insanımıza hizmet sunmak kadar coğrafi açıdan kalkınmada eşitliğe destek vermek hedefiyle çalışıyoruz.

Hazırladığımız 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'yla ülkemizin geleceğini planladık. Türkiye'nin ulaştırma ve lojistik sektörüne ilişkin belirlediğimiz ulaşım vizyonumuz vatandaşlarımızın hareketlilik anlamında gereksinimlerini karşılarken kıtaları, bölgeleri ve kentleri birbirine bağlayacak ihracat odaklı gelişimi destekleyerek Türkiye'yi uluslararası bir merkez konumuna getirecektir.

*

(1/286) ve (1/285) esas numaralı Kanun Teklifleri 21/10/2022 tarihli 3'üncü Toplantı Tutanağı'na eklidir.

Ülkemizin altyapı sistemlerini büyük ölçüde tamamladık. Akıllı yollar inşa ettik, demir yollarında önemli adımlar attık, çok modlu seyahat planlarını teşvik eden düzenlemeler yaptık, başta hareket kabiliyeti kısıtlı bireylerin erişilebilirliğini merkeze alan, hareketliliği destekleyen politikaları ve uygulamaları hayata geçirdik.

Artık yeni bir ulaşım çağına giriyoruz. Elektrikli akıllı araçları ve elektrikli şarj istasyonlarını yaygın olarak kullanmaya başlayacağız. Akıllı araçlar teknolojisiyle araçların birbirleri arasında ve araçların çevreleriyle veri transferi sağladığı otonom sürüş sistemleri için yeni gelişen mevzuatları oluşturmaya ve altyapımızı hazır hâle getirmeye devam edeceğiz. Bundan önce olduğu gibi bundan sonra da ulaşım ve haberleşme sektörleri her alandaki gelişmenin ana lokomotifleri olarak 2053'e uzanan yolculukta en önemli dinamikler olacaktır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Bakanlığımızın faaliyet alanlarının tümü, Türkiye'nin bütünsel kalkınması için gereken altyapının temel ayaklarını oluşturmaktadır. Bu sorumluluğumuzun farkında olarak 2003 yılından bu yana ulaşım ve iletişim alanında çok büyük ve önemli projeleri 1 trilyon 653 milyar 451 milyon TL yatırım yaparak hayata geçirdik. Yirmi yıllık dönemde yatırım harcamalarımızda yüzde 60'lık payla kara yolları birinci sırada yer alıyor.

Yıllardır ihmal edilen demir yolu sektörünün ulaştırma yatırımlarındaki payı iktidarlarımız döneminde sürekli artırıldı. Demir yollarının 2013 yılı yatırımlarındaki payı yüzde 33 iken 2022 yılı sonu itibarıyla yüzde 52'ye çıkardık. Yatırım planlamalarımıza göre 2023 yılında ise demir yolu yatırımlarının payı yüzde 64 olacaktır.

Yatırımların daha hızlı tamamlanarak vatandaşlarımızın hizmetine sunulabilmesi bizim için son derece önemli. O nedenle alternatif finansman kaynaklarını da değerlendiriyoruz. Bunun için özel sektörün dinamizmini de harekete geçirdik. Böylece toplam 374,7 milyar TL'lik kamu-özel iş birliği projesini başlattık. Söz konusu projelerin yüzde 83'ü tamamlandı. Yapımı devam eden kamu-özel sektör iş birliği projeleriyle 63,7 milyar TL daha yatırımı ülkemize kazandırmayı hedefledik.

Yatırım portföyümüzde 3.342 proje var. Bu projelerimizin toplam büyüklüğü 991 milyar 476 milyon TL. Bu projelerde yaklaşık 447 milyar 595 milyonluk nakdî gerçekleşme sağladık.

Ülke sathında yaklaşık 5 bin şantiyede ve hizmet noktasında 700 bini aşan çalışma arkadaşımızla ülkemize özverili hizmet ve eser siyaseti üretiyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Avrupa ve Asya'nın arasında köprü görevi gören ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı fırsatların ekonomik ve ticari avantaja dönüşebilmesi için yarım asrı aşan bir süre ihmal edilen demir yollarında yeni bir atılım başlattık. Çok modlu taşımacılığın sağlanması amacıyla demir yollarımızı yeni bir anlayışla ele aldık. Son yirmi yılda demir yollarına toplam 346,6 milyar TL yatırım yaptık. Ülkemizi hızlı tren işletmeciliğiyle tanıştırdık. 1.460 kilometre hızlı tren hattı inşa ettik. Demir yolu ağıımızı yüzde 19 artışla 13.128 kilometreye ulaştırdık.

Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu üzerinden Çin'den ülkemize ulaşan ve Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya giden tarihi İpek Yolu'nu demir yolu olarak canlandırdık. Rusya-Ukrayna savaşı sonrası verimsiz hâle gelen, kuzey hat olarak bilinen demir yolu hattına Çin-Rusya üzerinden Avrupa'ya gerçekleşen taşımanın önemli bir kısmını ülkemiz üzerinden orta koridor vasıtasıyla gerçekleştirmek için çalışıyoruz.

Demir yollarımızda 2023 yılı yük taşıma hedefimiz 55,5 milyon ton. Hızlı tren ulaşımını ülke nüfusunun yüzde 46'sına ulaştırdık. Demir yolu hamlemizin en önemli bileşeni, yük ve yolcu taşımacılığının ekonomik ve süratli bir şekilde yapılabilmesi hızlı tren ağıımızı geliştirmektir. Bu kapsamda, 4.262 kilometrelik hattın yapımı devam etmektedir, 5.433 kilometrelik hattımızın ise

projelerini tamamladık, 4.252 kilometrelik hattın proje çalışmaları devam etmektedir. Ulaştırma ve Lojistik Master Plan öngörülerimiz doğrultusunda projelerimizi önceliklendirerek çalışmalarımızı ara vermeden sürdürüyoruz.

Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı'nın altyapı çalışmalarında yüzde 99 fiziki ilerleme sağladık, kısmi olarak test ve sertifikasyon çalışmaları tamamlandı. Proje 2023 yılı Nisan ayında tamamlandığında seyahat süresi on iki saatten iki saate düşecektir.

Bir başka önemli proje; Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı altyapı çalışmalarında yüzde 54 fiziksel ilerleme kaydettik. Ankara-İzmir arasında demir yolu seyahat süresini üç saat otuz dakikaya düşüreceğiz. Bittiğinde 508 kilometrelik mesafede yılda yaklaşık 13,5 milyon yolcu ve 90 milyon ton yük taşımayı hedefliyoruz.

Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi, İpek Demir Yolu orta koridor güzergâhının ülkemizden geçen bölümünün Avrupa bağlantısını oluşturan en önemli halkalarından birini teşkil ediyor. Bu projeyle Halkalı-Kapıkule-Edirne arası yolcu seyahat süresinin bir saat otuz dakikaya, yük taşıma süresinin ise iki saat otuz dakika düşmesini hedefledik, çalışmalarımız devam ediyor.

Bursa-Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Hattı altyapı çalışmalarında yüzde 86 ilerleme sağladık. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı'na bağlantılı olarak, 106 kilometre uzunluğundaki Bursa-Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Hattı'nın üstyapı inşasına başladık. Proje tamamlandığında hem Ankara-Bursa hem de Bursa-İstanbul yaklaşık iki saat on beş dakika olacak.

Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı'nı hizmete sunduk. Karaman-Ulukışla arasında ise altyapı çalışmalarını tamamladık ve üstyapı yapım çalışmalarında yüzde 55 fiziki ilerleme sağladık. Toplam 192 kilometre uzunluğunda Aksaray-Ulukışla-Yenice Hızlı Tren Projesi'yle kuzey güney aksında ihtiyaç duyulan kapasite temin edilmiş olacak.

Mersin'den Gaziantep'e uzanan hızlı tren hattımızda çalışmalarımız hummalı bir şekilde devam ediyor. 312,5 kilometrelik uzunluğa sahip 2024 yılı sonunda tamamlanmasını planladığımız projeyle Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep arasında seyahat süresi iki saat on beş dakikaya düşecektir.

Ankara-Yerköy-Kayseri Hızlı Tren Hattı'mızla 1,5 milyon Kayserili vatandaşımızı hızlı tren hattına dâhil ediyoruz. Bu hattımızın da ihalesini yaptık, sözleşmesini imzaladık. Gebze-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı-Halkalı Hızlı Tren Projesimizin de üzerinde önemle duruyoruz.

Lojistik faaliyetler, üretimin büyümesi ve gelişmesinde son derece önemli. Planladığımız 26 lojistik merkezden 13'ünü işletmeye aldık, 4'ünün yapımı devam ediyor. Bugüne kadar toplam 345 kilometre kent içi raylı sistem hattını da tamamlayıp milletimizin hizmetine sunduk. 4 ilde üstlendiğimiz 7 metro projesiyle Türkiye ekonomisine 22,8 milyar TL katkı sağladık. Hayata geçirdiğimiz metrolarla bugüne kadar 1,2 milyar yolcu taşındı. 373 milyon saat zamandan, 342 bin ton yakıttan tasarruf ettik, karbon emisyonunda 190 bin ton azalma sağladık. 6 ilde daha yapımı süren 12 projemiz var. Bu projeler bittiğinde ekonomimize 11,1 milyar TL katkı sağlamalarının yanı sıra, 146 milyon saat zamandan, 136 bin ton yakıttan tasarruf edeceğiz. Kent içi raylı sistemler sayesinde özellikle büyük şehirlerimizde yaşanan trafik tıkanıklıkları azalırken karbon emisyonunda da yılda 73 bin ton azalma olacak. İstanbul'da Marmaray, Ankara'da Başkentray, İzmir'de İZBAN vatandaşlarımıza hizmet veriyor. Gaziray Projesi'nin açılışını 5 Kasım 2022 tarihinde Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde gerçekleştirdik. 25,5 kilometrelik 16 istasyonlu Gaziray Gaziantep'e hayırlı olsun.

2012 yılında Kadıköy-Kartal kesimini, 2016 yılında Kartal-Pendik kesimini açtığımız metro hattımızın Sabiha Gökçen-Pendik-Kaynarca kesimini de 2 Ekim 2022 tarihinde vatandaşlarımızın hizmetine sunduk. 7,4 kilometre uzunluğundaki bu hattımız da İstanbul'umuza hayırlı uğurlu olsun.

Saatte 120 kilometreyle Türkiye'nin en hızlı metrosu unvanına sahip, dünyanın sayılı metrolarından olacak 37,5 kilometrelik Beşiktaş-Gayrettepe-Kâğıthane-Eyüp-İstanbul Havalimanı metrosunun Kağıthane-Havalimanı kesiminin yapımını tamamladık; sinyalizasyon testleri biter bitmez önümüzdeki günlerde açacağız. Gayrettepe-Kâğıthane arasını ise 2023 yılı Nisan ayı itibarıyla işletmeye açacağız.

Başakşehir Çam ve Sakura Şehir Hastanesi Kayaşehir metrosunun yapımını tamamladık. Hastanenin yolunu yapmayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi metro hattını da yapmayacaklarını Bakanlığımıza bildirince "Hastaneye ulaşım, hayat meselesidir, siyasi kavgaya alet edilemez." dedik, Bakanlığımız bu projeyi devraldı. Yüzde 5 seviyesinde olan fiziki ilerlemeyi yirmi sekiz ay zarfında yüzde 99 seviyesinin üzerine getirdik, yakında açıyoruz.

İstanbul'daki bir başka projemiz ise mevcut Kirazlı-Başakşehir hattının doğrudan Bakırköy İDO'yla bağlantısını sağlayacak Bakırköy-Bahçelievler-Güngören-Bağcılar-Kirazlı metrosunun yüzde 72'ye yakın fiziki gerçekleşmesi var; hattı 2023 yılında hizmete alacağız.

Bir diğer hattımız, 31,5 buçuk kilometrelik Küçükçekmece-Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy-İstanbul Havalimanı metrosu. Tünel kazma işimizin yüzde 80'ini tamamladık, projenin tamamını da 2023 yılında bitirmeyi planladık.

Kazlıçeşme-Sirkeci Raylı Sistem ve Yaya Odaklı Yeni Nesil Ulaşım Projesi'nde de çalışmalara devam ediyoruz, 2023 yılının ilk yarısında tamamlamayı hedefledik.

Altunizade-Çamlıca-Bosna Bulvarı metrosunun çalışmaları son hızla devam etmekte olup 2024 yılının ilk yarısında tamamlanması hedeflenmektedir.

Ankara'da Atatürk Kültür Merkezi-Gar-Kızılay hattını 2023 yılı başında açıyoruz.

Kocaeli'de Gebze Sahil-Darica OSB metrosunun ilk etabını Mayıs 2023'te, tamamını 2024 başında hizmete açacağız.

Kocaeli Şehir Hastanesi tramvay hattında çalışmalarımız devam ediyor.

Kayseri Anafartalar hızlı tren tramvay hattını da yıl sonunda hizmete alıyoruz.

Bursa Emek Şehir Hastanesi raylı sistem hattıyla Bursa'mıza kolay ve konforlu ulaşım sağlanacak.

Konya şehir içi raylı sistem ağının geliştirilmesi için de çalışıyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; TÜRASAŞ'la demir yollarında yerli üretim altyapı kapasitesini geliştiriyoruz. TÜRASAŞ'ın ürettiği millî elektrikli trenleri kullanacağız. İki tren setinin testleri tamamlanmak üzere.

Türkiye raylı sistem sektöründe, demir yolu araçlarının üretiminde lokomotif kurum olma hedefiyle sektör paydaşlarını bir çatı altında toplayarak sinerji yakaladık. Böylelikle raylı sistemler sektöründe millî tasarıma sahip ürünleri geliştirip bu ürünleri dünya pazarına açıp marka değerine kavuşturuyoruz.

Millî tren setleri üretimi çalışmalarında edinilen tecrübelerle 225 kilometre/saat hızında tren setimizin proje çalışmalarına başladık.

Dizel, elektrikli lokomotif, demir yolu bakım araçları, demir yolu araçlarının modernizasyonları, tren kontrol yönetim sistemi, vagon, dizel motor üretimlerine devam edilirken aynı zamanda millî demir yolu araçlarının geliştirilmesi için çalışmalar yürütüyoruz.

Millî tasarım ve ileri teknolojiyle elektrikli ana hat lokomotif üretiminde dışa bağımlılığın ortadan kaldırılması için çalışmalar devam etmektedir.

1960 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları mühendislerince Devrim otomobilinin üretildiği Eskişehir’deki fabrikamızda E5000 Projesi’yle elektrikli ana hat lokomotif imalatına ilişkin yerli, millî üretim çalışmalarımız devam ediyor.

Adapazarı’ndaki fabrikamızda üretilecek Millî Metro Projesi araçları ilk olarak Gaziray Projesi’nde kullanılacaktır. 2035’e kadar yaptığımız planlamada demir yolu araç ihtiyacımız 17,4 milyar euro. Buna göre üretim planlamalarımızı yürütüyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; haberleşme sektöründe sektör büyüklüğü geçen yıl önceki yıla göre yüzde 41 artarak yaklaşık 266 milyar TL’ye erişti. Mobil abone sayısı yaklaşık 91 milyon seviyesine ulaştı. 4.5G hizmetinden faydalanan abone sayısı 83,4 milyonu aştı. 2003 yılında 23 bin olan geniş bant abone sayısının bugün 91,3 milyonu bulduğunu görüyoruz.

Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi (USOM) ve siber olaylara müdahale ekiplerimizle siber olaylara 7/24 müdahale ediyoruz. Kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve üniversitelerle iş birliği içinde Ulusal Siber Güvenlik Strateji ve Eylem Planlarını hazırladık.

Kamu kurumları arasında veri trafiğinin daha güvenli yapılabilmesi amacıyla kamuya özel sanal bir ağ olan KamuNet’i kurduk. Kamu kurumları arasında 1.300’den fazla hizmet KamuNet üzerinden sağlanmakta.

Evrensel hizmet projeleriyle 2.575 yerleşim yerine 4.5G hizmeti götürdük. Ayrıca, tamamen yerli ve millî imkânlarla yapılan çalışmalar neticesinde ULAK 4.5G baz istasyonunu geliştirdik. Yüzde 40’ı yerli baz istasyonumuz ULAK’tır.

Yine, kırsal bölgelerde 2.097 yerleşim yerine sabit ses ve internet hizmeti için Bakanlık olarak altyapılarımızı kurduk. Bunlara ilave olarak yeni 930 yerleşim yerine mobil geniş bant internet hizmetinin sunulmasına yönelik çalışmalarımız devam etmektedir. Uçtan uca yerli ve millî 5G Haberleşme Şebekesi Projesi’yle 5G altyapısında ihtiyaç duyulan anteninden çekirdek şebekesine kadar tüm ürünleri yerli ve millî imkânlarla geliştiriyoruz.

Vatandaşlarımızın daha şeffaf bir şekilde kamu hizmetinden faydalanmasına katkı sağladığımız e-devlet kapısıyla 890 kurumun 6.718 hizmetini vatandaşlarımıza elektronik ortamda sunuyoruz. E-devlet kapısını kullanan kişi sayısı 60 milyonu aştı. Vatandaşlarımız artık kamu binalarına gitmeden sadece tek tıkla birçok hizmete kolaylıkla erişebiliyor. Sadece ikametgâh belgesi sorgulamaıyla 2022 yılının ilk sekiz ayında 651 milyon TL tasarruf sağladık.

Ulaşım sistemimizi akıllı hâle getirme çalışmalarımız da devam etmekte. İnsan ve çevre odaklı ulaşım sistemi kurmak üzere Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgemiz doğrultusunda akıllı ulaşım sistemleri altyapısının geliştirilmesi, sürdürülebilir akıllı hareketliliğin sağlanması, yol ve sürüş güvenliğinin sağlanması, yaşanabilir çevre ve bilinçli toplumun oluşturulması, veri paylaşımı ve güvenliğinin sağlanması olarak 5 stratejik amaca yönelik çalışmalarımız devam etmektedir.

Yüz seksen iki yıllık tecrübesiyle tarihimizin önemli miraslarından PTT, güçlü kadrosuyla hizmetlerini vatandaşlarımıza ekonomik, hızlı, güvenli ve kaliteli bir şekilde sunuyor. Türkiye Kart Projesi’yle ülke genelinde tüm toplu ulaşım araçlarında kullanılabilecek bir ulusal e-ödeme kart sisteminin geliştirilmesi sayesinde tek bir kartla ulaşım, para transferi, alışveriş gibi ihtiyaçların karşılanmasını amaçlıyoruz.

Uydu haberleşme hizmetleri dışı bağımlı olmadan kesintisiz ve güvenli bir şekilde sağlanmakta. TÜRKSAT 5A'yı 8 Ocak 2021 tarihinde uzaya göndererek 28 Haziran 2021 tarihinde hizmete aldık. 5B'yi de 19 Aralık 2021'de SpaceX Falcon9 roketiyle uzaya fırlattık ve 14 Haziran 2022 tarihinde hizmete aldık. Türkiye'nin en büyük AR-GE projelerinden biri, yerli haberleşme uydusu TÜRKSAT 6A'yı da 2023 yılının son çeyreğinde uzaya fırlatmayı hedefledik.

Sayın Başkan, değerli üyeler; üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin denizci kimliğini ön plana çıkarmak için yoğun çalışmalar gerçekleştiriyoruz. Bu doğrultuda yürüttüğümüz çalışmalarla deniz ticaret filo sıralamasında 15'inci sıraya yerleştik. Zamanın gereği olarak büyük ölçekli liman projelerimiz devam ediyor, Ro-Ro ve kabotaj taşımacılığında yakaladığımız büyümeyi devam ettireceğiz. Dünya ticaretinde payımızı artırmak için Türk bayraklı gemilerimizin standartlarını üst seviyede tutuyoruz. Uluslararası liman sayımızı 152'den 217'ye çıkardık. Bu limanlarla elleçlediğimiz yük miktarı 190 milyon tondan yaklaşık 526 milyon tona çıktı.

Denizcilerimizi desteklemek için altyapı çalışmalarına da devam ediyoruz. Bu kapsamda gerçekleştirdiğimiz 25 milyon ton/yıl kapasitesiyle Filyos Limanı Karadeniz'in çıkış kapısı oldu. Ayrıca, doğal gazımızın lojistik merkezi Filyos Limanı oldu. Bir başka liman projemiz Rize İyidere Lojistik Limanı'nın yapımına devam ediyoruz. 2003-2022 Eylül ayı arasında 28 ilde 90 kilometre sahil düzenlemesi yaptık. Tersanelerimizde teknolojik gelişmelere uyumlu, güvenli ve çevreye duyarlı gemiler inşa ediyoruz.

1930'lu yıllarda Türk boğazlarından geçen yıllık gemi sayısı 3 bin seviyelerindeydi. Günümüzde ise yılda ortalama 40 bin geminin geçtiği İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğindeki artış, gemi boyutlarının büyümesi ve özellikle tehlikeli maddeleri taşıyan tanker geçişlerinin artması dünya mirası İstanbul üzerinde büyük baskı ve tehdit oluşturmakta. 54 iskelede günde 500 bin yolcu taşıyan şehir içi vapur ve feribotlar için de çok ciddi kaza riski söz konusu. İstanbul Boğazı'nı kullanan gemilerin güvenli geçişi için yıllık kapasitenin 25 bin olduğu düşünüldüğünde bugün yaklaşık 40 bin olan trafik yükünün İstanbul Boğazı'nın seyir, can, mal ve çevre güvenliğini nasıl tehdit ettiği ortadadır. Dünyadaki ticaret hacmi ve bölge ülkelerindeki gelişmeler dikkate alındığında 2050'li yıllarda boğazdan geçecek gemi sayısının 78 bine ulaşacağı öngörülmekte. Mühendislik çalışmalarında 204 bilim insanının görev aldığı Kanal İstanbul Projesi tamamlandığında, başta İstanbul Boğazı ve çevresindeki vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini sağlaması ve boğazın tarihsel ve kültürel dokusunu korumasının yanı sıra boğaz giriş ve çıkışlarında günleri bulan beklemleri azaltacaktır. Kanal İstanbul'la ülkemiz küresel ticarete daha etkin rol oynayacaktır. Kanal İstanbul'un Sazlıdere kesimindeki geçişi sağlayacak Sazlıdere Köprüsü'nün inşası devam ediyor. Ayrıca, Kapıkule-Halkalı Tren Projesimizin Kanal İstanbul'un altından geçecek şekilde tünelli olarak projelendirdiğimiz Halkalı-İspartakule kesiminin de inşasına başladık.

Dünyadaki ve ülkemizde yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmeler, değişen iktisadi yönelimler ve ülkemizin ulaştırma altyapıları konusundaki artan ihtiyaçları doğrultusunda ortaya çıkan bu stratejik hamlemiz ülkemizi küresel bir lojistik üs konumuna getirerek hem bölgesinde hem de dünyada ticaret ve ulaşım yollarında söz sahibi yapacaktır.

Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri; dünyanın transit merkezi olabilecek potansiyele sahip olan ülkemizde bu avantajı değerlendirmek için 2002'den bu yana havacılık politikamız çerçevesinde etkili çalışmalar yürüttük. Havacılığa yaptığımız yatırımlar ve bu alandaki düzenlemeler sayesinde Türkiye dünya ortalamasının üzerinde büyüme performansı gerçekleştirdi. Havacılıktaki gelişmeler elbette göstergelere de yansdı; ülkemiz Avrupa ve dünya havalimanlarında toplam yolcu trafiği sıralamasında dünyada 6'ncı sıraya, Avrupa ülkelerinde arasında ise 2'nci sıraya yükselmiştir. Türk

sivil havacılığındaki gelişim sayesinde dünyanın en geniş uçuş ağına sahip ülkelerin başında yer almaktayız. 2003 yılında 50 ülkeyle 60 noktaya uçuş gerçekleştiriliyorken bugün tam 130 ülkede 341 noktaya ulaştık.

Türk sivil havacılığın da küresel anlamda ses getiren yeni bir dönemi de İstanbul Havalimanı'yla başlattık. "Engelsiz ve yeşil havalimanı" olarak yapımı gerçekleşen projemiz sayesinde dünyanın en büyük havalimanlarından biri, göz bebeğimiz İstanbul'da hizmete girmiş oldu. Yıllık 6 milyon yolcu kapasitesiyle Gaziantep Havalimanı yeni terminal binasını hizmete açtık, yıllık 2 milyon yolcu kapasiteli Tokat Havalimanı'nı hizmete açtık. Önemli bir hizmeti üstlenen Rize-Artvin Havalimanı'nı 14 Mayıs'ta hizmete açtık. Yap-işlet-devret modeliyle ihale edilen Antalya Havalimanı'nda devletten bir kuruş çıkmadan yapılacak olan 765 milyar euro yatırımı başlattık; yirmi beş yıl işletme süresi karşılığı olarak KDV dahil toplam 8 milyar 555 milyon euro kira alacağız; kira bedelinin yüzde 25'i 2 milyar 138 milyon euro Mart 2022 tarihinde devletimizin kasasına girmiştir.

Yozgat Havalimanı ve Bayburt Gümüşhane Havalimanı Projelerimizin çalışmalarına hızla devam ediyoruz. Çukurova Havalimanı'nı yap-işlet-devret modeliyle hayata geçiriyoruz, yapımı hızla devam ediyor, şubat ayında açmayı planlıyoruz. Kayseri'ye ve Malatya'ya yeni terminal binaları kazandırıyoruz.

2021 yılında İstanbul Havalimanı Avrupa yolcu trafiği sıralamasında 1'inci sırada yer aldı. Bu, İstanbul Havalimanı'nın ne kadar vizyoner bir yatırım olduğunu ortaya koymaktadır. İstanbul Havalimanı Avrupa'da 1'inci, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Avrupa'da 6'ncı, Antalya Havalimanı ise Avrupa'da 9'uncu sırada yer almıştır. İstanbul Havalimanı, bu yıl on ayda ağırladığı toplam 54 milyon yolcu, 351 bin uçuşu ve hizmet kalitesiyle dünyanın en iyi havalimanları arasında 1 numaraya yükselmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kara yolları için belirlediğimiz politikalar çerçevesinde yatırım ve faaliyetlerimizi yapıyor, projeleri hızla tamamlıyoruz. Yollarımızı daha güvenli ve konforlu hâle getirdik. Ülkemizin zor coğrafi koşullarını tüneller, köprüler ve viyadüklerle aşıyoruz. Bölünmüş yol uzunluğumuzu 28.816 kilometrenin üzerine çıkardık, 3.665 kilometre bölünmüş yol inşaatı devam etmekte. Böylece, trafik güvenliğini artırarak kazalardaki ölüm oranını oldukça düşürdük. Taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağladık, seyahat konforunu artırdık ve süresini kısalttık, ortalama hızı 40 kilometreden 88 kilometreye çıkardık. 2003-2021 yılları arasında araç sayısı 8 milyondan 26 milyona çıkarken altyapı geliştirme çalışmalarımız sayesinde can kaybı yüzde 80 düzeyinde azalmıştır.

Yapılan yatırımlar trafiğin akıcı bir şekilde devamını, dolayısıyla ülkenin ticari ve sosyal hayatını sürdürebilirliğini temin ediyor. Çalışmalarımızın somut, olumlu çıktılarını da görmekteyiz. Trafik hacmindeki yükseliş karşısında sağladığımız tasarruf da artmakta. 28.816 kilometre bölünmüş yol sayesinde yıllık yaklaşık 55 milyar TL tasarruf sağlıyoruz; yılda yaklaşık 5 milyon ton daha az karbon emisyonu gerçekleşiyor. İş gücündeyse yaklaşık 670 milyon saat, bir başka deyişle, yıllık 27 milyar 293 milyon TL tasarruf ediyoruz.

2003 öncesi ülke genelinde toplam 50 kilometre kara yolu tüneli vardı; sadece, yarın itibarıyla su tutmaya başlayacağımız Yusufeli Barajı çevresinde 56 kilometre tünel yaptık; tünel uzunluğunu 12 kat artırdık, 663 kilometreye çıkardık; 458 kilometre uzunluğundaki 127 adet kara yolu tüneli çalışmamız devam ediyor. Yarın Yusufeli'de toplam 69 kilometre yol, içerisinde 56 kilometre tünelin ve 2.500 metre uzunluğunda viyadüklerin açılışını yapacağız; ardından, Ağrı'da Ağrı-Hamur-Tutak-Patnos Yolu'nu 64 kilometre bölünmüş yol olarak hizmete alacağız; ardından, cumartesi günü, dünyanın en uzun viyadüklerinden biri olacak olan 1.372 metre uzunluğunda ve 166 metre yüksekliğindeki Konya Eğiste Hadimi Viyadüğü'nü açarak hizmet ve eser siyasetimize devam edeceğiz.

Marmara Bölgesi'nde oluşturulan otoyol ringinin önemli bir parçası olan 400 kilometre uzunluğundaki Kuzey Marmara Otoyolu'yla transit ve yük trafiğini İstanbul, Kocaeli, Sakarya şehir merkezlerinden uzaklaştırmış olduk. Avrasya Tüneli'nden bugüne kadar 67,7 milyon araç geçti. Günlük 130 bin aracın geçtiği Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve günlük 60 bin aracın geçtiği Avrasya Tüneli olmasaydı İstanbul trafiği tamamen kilitlenmiş, kıpırdamaz hâle gelmiş olacaktı.

Önemli projelerimizden bir diğeri ise 426 kilometre uzunluğunda, üzerinde Osmangazi Köprüsü'nün de yer aldığı Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu'nu hizmete sunduk; projenin tamamlanmasıyla İstanbul-İzmir arası 100 kilometre kısaltıldı, ulaşım sekiz buçuk saatten üç buçuk saate indi. İstanbul-İzmir Otoyolu yapılmamış olsaydı eski yol kapasitesini doldurduğundan seyahat hızı 40 kilometre/saatin altına düşecek, seyahat süresi ise sekiz buçuk saat düzeyinden on dört saate çıkacaktı. Günde ortalama 55 bin aracın geçtiği Osmangazi Köprüsü olmasaydı saatler süren feribot yolculuğunun bile yüzde 80'i yapılamayacaktı.

1915 Çanakkale Köprüsü'nün de üzerinde yer aldığı Malkara-Çanakkale Otoyolu bağlantı yollarıyla 101 kilometredir; 1915 Çanakkale Köprüsü dünyanın en büyük orta açıklığa sahip asma köprüsü ve otoyolla İstanbul-Çanakkale arası saatler süren yolculuklar iki buçuk saate inerken Çanakkale Boğazı da altı dakikada geçilebilmektedir. Ankara-Niğde Otoyolu... Toplam 330 kilometre uzunluğunda olan otoyolun tamamını hizmete açarak ve Edirne'den Urfa'ya kesintisiz bir otoyolu oluşturmuş olduk.

Ülkemizin dört bir yanında her gün bir yenisini eklediğimiz projelerimiz, eser siyasetimizin en önemli çıktılardır. Yaptığımız otoyol, bölünmüş yol, BSK ve diğer çalışmaların yanında önemli bir konu da fiziki ve geometrik iyileştirmelerdir. Yol güvenliği ve kesintisiz ulaşım için gerçekleştirdiğimiz çalışmalarda araç filomuzu sürekli yeniliyor, vatandaşlarımızın 7/24 güvenli ulaşımını sağlamak için özverili bir çalışma gerçekleştiriyoruz. Kısa bir zaman sonra otonom araçlarla yollarda seyretmeye başlayacağız. Biz de ulaşım planlamamızı, ortaya çıkan ve gelişen teknolojik gelişmelere göre şekillendiriyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, normal süreniz bitmiştir, on beş dakika ek süre veriyorum.

Buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – U-ETDS Projesi'yle ülkemizde kara yolu taşıma faaliyetinde bulunan firmaların yaptıkları faaliyetlerin anlık olarak elektronik bir şekilde takip edilmesi ve kayıt altına alınabilmesi sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; 2003-2021 yılları arasında yapılan 183,7 milyar dolarlık yatırımların yatırım ve faaliyet dönemindeki ekonomik etkileri ile faaliyet dönemindeki tasarruf etkilerinin analizini sizlerle paylaşmak istiyorum.

2003-2021 yılları arasında bu yatırımların gayrisafi yurt içi hasılaya toplam 548,5 milyar dolar ve üretime 1 trilyon 139 milyar dolarlık etkisi oldu. Bu yatırımların toplam istihdama etkisi de yıllık ortalama 995 bin kişi olarak gerçekleşti. Yatırımlarımız sayesinde ülkemizin hem beşeri hem de maddi kaynaklarının verimli kullanılması sonucu yılda 28 milyar dolar tasarruf elde edilmektedir.

Emniyetli ulaşım altyapılarıyla ölümlü kazaların azalması sayesinde yılda ortalama 13.100 hayat kurtardık. Ulaştırma ve altyapı yatırımları, Türkiye gibi hızlı gelişen, büyüyen bir ekonominin temelini oluştururlar. Biz açılışını yaptığımız her projeye gurur duyduk ama asla bununla yetinmedik; on yıllar sonrasında planladık, halkımıza hep daha iyisini, daha faydalısını sunmak için çalıştık, çalışıyoruz. Sizlerle paylaştığım bu rakamlar da sağladığımız faydanın ispatıdır.

Avrupa'yı 2050 yılında iklim-nötr ilk kıta hâline getirmeyi hedefleyen Yeşil Mutabakat'a yönelik Ulusal Yeşil Mutabakat Eylem Planı çerçevesinde sürdürülebilir ve akıllı taşımacılık, yeşil denizcilik ve yeşil liman uygulamaları ile demir yolu taşımacılığının daha da geliştirilmesini hedefledik. Türkiye Yüzyılı'nın yapı taşı oluşturan ulaştırma sektörü, lojistik, dijitalleşme ve mobilite odağında, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde "Güçlü, Büyük Türkiye" hedefine ulaşacaktır. Ülkemizin adını dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına yazdırmak için kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu ve haberleşme sektörlerimizde, master planlarımız çerçevesinde kısa, orta, uzun vadede belirlediğimiz çalışmalarımızı sürdüreceğiz.

Kara yolları sektöründe, çevresel etkileri azaltan, enerji verimliliğini artıran, tarihî ve kültürel varlıkları koruyan sektörel bir yapı inşa ediyoruz. 2053 hedef yılına geldiğimizde taşınan yük miktarı artmasına karşın kara yolunun yıllık yük taşımacılığı payı yüzde 72'den yüzde 57'e düşecek; akıllı ve otonom teknolojilerle donatılmış, hızlı, emniyetli yol altyapısıyla kaza oranları daha da azaltılacak; kara yollarında fosil yakıt yerine elektrikli ve alternatif enerji kullanımı daha da artacaktır. 2053 yılına kadar otoyal uzunluğunu 8.325 kilometreye, bölünmüş yol uzunluğunu 38.060 kilometreye ulaştıracğız.

Demir yolu sektöründe, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı çalışmaları kapsamında, hatlarımızın tamamını elektrikli ve sinyalli hâle getirecek, demir yolunda enerji verimliliğini artıracak hızlı tren ağıımızı yurt geneline yaygınlaştıracğız. Lojistik merkezlerinin demir yolu entegrasyonlarını hayata geçireceğiz. 2053 hedef yılına geldiğimizde, hızlı tren bağlantısına sahip olan il sayısı 8'den 52'e yükselecek, yıllık yolcu taşımacılığı 19,5 milyondan 270 milyona çıkacak, yıllık yük taşımacılığı 55 milyon tondan 448 milyon tona ulaşacaktır. Sürdürülebilir, serbestleşen, ekonomik olarak kârlı demir yolu sektörü gelişecek, sektördeki değışen mega trendlerle uyumlu ve sektör dinamiklerini esas alan demir yolu altyapısı oluşturulacaktır. Toplam enerji ihtiyacının yüzde 35'i yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanacaktır. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'na göre, ülkemizde mevcut 13.128 kilometre olan demir yolu hat uzunluğumuzu 2053 yılına kadar 28.590 kilometreye çıkartmayı planladık.

Hava yolları sektöründe hayata geçirdiğimiz projelerimizle havalimanı ağıımızı ülke geneline yaygınlaştırdık. Sektörde başarılı kamu-özel iş birliği uygulamalarına devam edeceğiz. 210 milyon olan yolcu sayısı 2053 hedef yılında 344 milyona yükselecektir.

Deniz yolu sektöründe dünyada büyüyen ve gelişen ülkemiz, üzerinden geçen ekonomik ulaşım koridorlarını geliştirecek, Kanal İstanbul gibi deniz yolu ve liman atılımları gerçekleştirilecektir. Türk gemi sanayisinin rekabet gücünü ve marka değerini artıracak adımlar atılmaya da devam edilecektir. 2053 yılına kadar çeşitli liman geliştirme projelerinin yanı sıra liman tesisi sayısı 217'den 255'e çıkarılacak.

Haberleşme sektöründe sektörde etkin rekabetin ve tüketici refahının geliştirilmesi sağlanarak ülke genelinde yaygın fiber ve geniş bant altyapısının kullanımı hedeflenmektedir. Yenilikçi haberleşme teknolojilerinde yerli ve millî üretim desteklenecek ve siber güvenliğin geliştirilmesi önceliklendirilecektir. 2053'te 5G teknolojisiyle yüzde 100 oranında nüfus kapsamı sağlanacak, 6G altyapısı hazırlanmış olacak, fiber hat uzunluğu tüm ülke sathında yaygınlaşmış olacak, fiber hat uzunluğu 1,5 milyon kilometreye ulaşacaktır. Millî güvenliğin bir parçası olan siber güvenlik alanında dünya genelinde bir marka hâline gelinecek, genişleyen uydu filosu ve uluslararası iş birlikleriyle Türkiye, küresel ölçekte hizmet verebilen dünyanın en büyük 10 uydu operatörden birine dönüşecektir.

Tüm bu hedeflerimiz için oluşturduğumuz yatırım planı doğrultusunda, Türkiye'nin geleceğı için 198 milyar dolarlık yatırımı planladık. Bu yatırımlar sayesinde millî gelire 1 trilyon dolar, üretime 1 trilyon 935 milyar dolar, istihdama 27 milyon kişi katkı sağlayacağız.

Bakanlığımız 2021 Yılı Sayıştay Denetim Raporu’nda denetim görüşünün dayanağı 10 adet bulgu, “Diğer bulgular” kısmında ise 12 adet bulgu yer almıştır. “Denetim görüşünün dayanağı” başlığı altında yer alan bulgulardan 5 adedinin “Diğer bulgular” başlığı altında yer alan bulgulardan 7 adedinin de gereği yapılarak çözüme kavuşturulmuştur.

Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığı 2021 Yılı Denetim Raporu’nda 4 adet bulgu, “Diğer bulgular” kısmında da 4 adet bulgu yer almıştır. “Denetim görüşünün dayanağı” başlığı altında yer alan bulgulardan 3 adedi, “Diğer bulgular” başlığı altında yer alan bulgulardan 1 adedi gereği yapılarak çözüme kavuşturulmuştur.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2021 Yılı Denetim Raporu’nda, denetim görüşünün dayanağı 14 adet bulgu, “Diğer bulgular” kısmında ise 24 adet bulgu yer almıştır. “Denetim görüşünün dayanağı” başlığı altında yer alan bulgulardan 12 adedinin “Diğer bulgular” başlığı altında yer alan bulgulardan 13 adedinin gereği yapılarak çözüme kavuşturulmuştur.

Karayolları Genel Müdürlüğü Eğitim ve Dinlenme Tesisleri 2021 Yılı Denetim Raporu’nda, denetim görüşünün dayanağı 5 adet bulgu, “Diğer bulgular” kısmında ise 8 adet bulgu yer almıştır. Söz konusu bulguların çözüm süreci devam etmektedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2021 Yılı Denetim Raporu’nda, denetim görüşünün dayanağı 3 adet bulgu, “Diğer bulgular” kısmında ise 5 adet bulgu yer almıştır. “Denetim görüşünün dayanağı” başlığı altında bulgulardan 2 adedinin, “Diğer bulgular” başlığı altında yer alan bulgulardan 2 adedinin gereği yapılarak çözüme kavuşturulmuştur.

Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ 2021 Yılı Denetim Raporu’nda, denetim görüşünün dayanağı bulgu yer almamış, “Diğer bulgular” kısmında ise 1 adet bulgu yer almıştır. Söz konusu bulgunun çözüm süreci devam etmektedir.

Sayıştay denetiminde ortaya konulan bulguların üzerinde hassasiyetle durulmakla birlikte henüz çözüme kavuşturulmamış hususlarda çalışmalar devam etmektedir. Ayrıca tekrarlanmaması için de gerekli tedbirler alınmaktadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2023 yılı toplam bütçe ödeneği yaklaşık 181,86 milyar TL olarak öngörülmüştür. Bütçe detaylarımızı tüm kırımlarıyla yansılarda görmekteyiz.

Size bugün Komisyon gündeminde yer alan Bakanlığımız ile bağlı ve ilişkili kuruluşlarının 2021 yılı kesin hesabı hakkında da bilgi vermek istiyorum.

49,1 milyar TL olan Bakanlığımız 2021 yılı başlangıç ödeneği, yıl içerisinde gerçekleşen yaklaşık 29 milyar TL artışla 78,3 milyar TL’ye revize edilmiştir. Söz konusu revizenin büyük bir kısmı Karayolları Genel Müdürlüğüne yedek ödenekten yapılan aktarmalardan oluşmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü ödenekleri ise, devam eden altyapı projeleri başta olmak üzere, sel ve heyelan hasarlarının giderilmesi, kamulaştırmada ilama bağlanmış ödemelerin yapılması ve bitüm ihtiyacı için kullanılmıştır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlıklarının bütçe büyüklük ve gerçekleştirmeleri, önceki yıllarda da olduğu gibi bütçe tavanları içerisinde gerçekleşmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak gelecek vizyonumuzu da içeren geniş bir çalışma sunmak istedik. Türkiye’nin gelecek vizyonuna uygun ve önüne çıkan fırsatları değerlendirmeyi sağlayacak bir ulaştırma ve altyapı inşasının öneme ve bu minvalde yaptığımız çalışmalara dikkat çekmek istedik.

Dinlediğiniz için Bakanlığım adına hepinize teşekkür ederim.

Bütçe görüşmelerimizin ülkemize ve vatandaşlarımıza hayırlı uğurlu olmasını canı gönülden dilerim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kapsamlı sunumunuz için çok teşekkür ediyorum.

IV.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, Gaziantep'in Karkamış ilçesine yapılan terör saldırısına ilişkin açıklaması

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, genel müzakereler için sizlere söz vereceğim ama oraya geçmeden, az önce arkadaşlarımız, Gaziantep Valimizin yaptığı bir açıklamayı gösterdiler. Terör örgütü tarafından Fırat'ın doğusundan Gaziantep'in Karkamış ilçe merkezine atılan havan ve roket sonucunda 2 vatandaşımızın vefat ettiğini, 2'si ağır olmak üzere 6 vatandaşımızın yaralandığını ifade etmiş Sayın Valimiz.

Ben hayatını kaybeden, şehit olan vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralılara Cenab-ı Allah'tan şifalar diliyorum. Alçak terör örgütünü ve saldırılarını lanetliyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A) KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2023 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/286) ve 2021 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/285) ile Sayıştay tezkereleleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (Devam)

b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

c) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

d) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

e) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) (Devam)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi, müzakerelerimize devam edeceğiz; maalesef böyle müessif bir hadise duyduk.

Şimdi, bir sunumumuz daha var, ben onu da unuttum, affedersiniz. Düzenleyici, denetleyici niteliği olduğu için Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığına da sunum için söz vereceğim.

Sayın Ömer Abdullah Karagözoğlu'na söz veriyorum.

Süreniz on dakikadır Sayın Başkanım.

Buyurun lütfen.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, saygıdeğer Komisyon üyeleri, değerli milletvekilleri; hepinizi şahsım ve Kurumum adına saygıyla selamlıyorum.

Müsaadenizle sizlere Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu hakkında kısa bir bilgi arzının ardından Kurumumuzun bütçesi ve sürdürdüğü önemli faaliyetlerden bahsedeceğim.

Kurumumuz 2000 yılında 4502 sayılı Kanun'la “Telekomünikasyon Kurumu” adıyla kurulmuş, 2008 yılında yayımlanan 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu kapsamında adı “Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu” olmuştur. 2013 yılında yayımlanan 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu ile Kuruma posta sektörünü düzenleme yetkisi verilmiştir.

Hâlihazırda Ankara'daki merkez yerleşkenin yanı sıra 9 bölge müdürlüğümüz bulunmaktadır. Kurumumuzda toplam 1.325 personel görev yapmaktadır.

Kurumumuzun bütçe rakamları ana hatlarıyla şu şekildedir: Kurumumuzda haziran ayı sonu itibarıyla gerçekleşen 4 milyar 215 milyon Türk lirası bütçenin yüzde 93'ü olan 3 milyar 910 milyon Türk lirası gelir fazlası olarak Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına aktarılmış, kalan 305 milyon personel ve sosyal güvenlik prim ödemeleri, mal ve hizmet alımları, uluslararası kuruluşlara üyelik aidatları ve sermaye giderleri için harcanmıştır. Aynı şekilde 2023 yılında 13 milyar 375 milyon Türk lirası tutarında gelir elde edileceği, bu tutarın yüzde 59'u oranındaki 7 milyar 877 milyon Türk lirasının gelir fazlası olarak Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına, kalan 5 milyar 498 milyon Türk lirasının ise Kurumumuzun yapacağı diğer harcamalar için olacağı planlanmıştır.

Bununla birlikte elektronik haberleşme sektörümüzle ilgili yılın ilk yarısı sonu itibarıyla oluşan bazı istatistikleri sizlerle paylaşmak istiyorum. 2022 yılının ilk yarısı itibarıyla 828 yetkilendirme verilmiş olup sektörde faaliyet gösteren işletmecilerin net satışları toplamının yıl sonunda 110 milyar Türk lirasını bulması beklenmektedir. Bu rakam geçtiğimiz yıl 92,4 milyar Türk lirası olarak gerçekleşmiştir. Geçen yıl 21,8 milyar Türk lirasına yakın yatırım yapılmışken bu yıl sonunda yatırımların 24,5 milyar Türk lirasına ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Yılın ilk yarısında işletmecilerin toplam yatırım tutarları 10,3 milyar Türk lirası olmuştur.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; toptan ve perakende kiralık devre pazarı pazar analizi çalışmasının 2022 yılı sonuna kadar bitirilmesi planlanmaktadır. Toptan geniş bant pazarlarına ilişkin yükümlülükler ise yakından takip edilmektedir. Ulusal çapta yerli ve millî 5G ürünleriyle ülkemizde 5G hizmetlerinin verilmesine yönelik çalışmalar devam etmekte, 2022 yılı içerisinde 18 adet 5G deneme izni çalışması başlamıştır. Öte yandan Kurumumuzca mevcut 2G, 3G ve 4,5G yetkilendirmeleri dikkate alınarak 5G yetkilendirmesine ilişkin politika ve strateji önerileri oluşturmak amacıyla çalışmalara başlanılmıştır.

Ülkemizin dijital dönüşüm sürecinde mobil geniş bandın daha da gelişebilmesi için kritik olan spektrumun işletmecilerin kullanımında olabilmesini teminen mobil spektrum çalışmalarında yol gösterecek bir doküman olan Mobil Geniş Bant Spektrum Stratejisi Çalışma Raporu tamamlanmıştır. Evrensel hizmet projeleri kapsamında bugüne kadar 2.575, yeni yapılanlarla birlikte 2.700'ün üzerinde yerleşim yerine mobil teknolojilerle 2.097 yerleşim yerine ise sabit kablosuz erişim teknolojisi WIMAX'le hizmet götürülmüştür. Şu anda da yaklaşık bin yerleşim yerine daha hizmet götürmek üzere çalışmalarımız devam etmektedir. Bu projeyi de tamamladığımızda sadece evrensel hizmet projeleriyle hizmet götürdüğümüz yerleşim yerlerinin sayısı 6 bine yaklaşacaktır.

Yerli millî monitör sisteminin 2022 yılı sonunda yazılım ve donanım entegrasyonu ile istasyonlarının kurulumun tamamlanarak faaliyete geçirilmesi hedeflenmektedir. Öte yandan kapsama alanı, hizmet kalitesi ölçüm setiyle hizmet kalitesi ölçümlerinde mobil işletmecilerin şebeke performanslarını karşılaştırmak amacıyla belli bir güzergâh dâhilinde 2G, 3G, 4,5G, 5G şebekelerinde gerçekleştirilen kapsama, ses, veri ölçümleri yapılabilmektedir.

Posta sektörüyle ilgili olarak Posta Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği'nde sermaye, taşıt, kabulü yasak ve şarta bağlı gönderiler başta olmak üzere birtakım değişiklikler yapılmış, böylelikle sektörde hizmet kalitesinin sürdürülebilir olması açısından önemli adımlar atılmıştır.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; Kurumumuzda verilen “.tr” uzantılı alan adlarının yürütülme yetkisi üzerine yönetiminin ODTÜ tarafından Kurumumuza devredilme işlemleri tamamlanmış ve “trabis.tr” ağ bilgi sistemi 14 Eylülde devreye girmiştir. TRABİS’in devreye alındığı tarihten itibaren iki aylık süre içerisinde yaklaşık 265 bin alan adı tahsis gerçekleştirilmiş olup toplam 715 bin kayıtlı alan adı sayısına ulaşılmıştır.

Siber ortamın güvenli kullanılması sadece ülkemizde değil tüm dünyada önemli bir konudur. Bu önemin farkında olarak 2012’den itibaren tedbir alan ilk ülkeler arasındayız. Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezimiz (USOM) ve Siber Olaylara Müdahale Ekipleri (SOME)’ler tarafından yürütülen çalışmalar sonucunda 2021 yılında yayınlanan Global Siber Güvenlik Endeksi verilerine göre dünya genelinde 200’e yakın ülke arasında 11’inci sıraya, Avrupa’da ise 6’ncı sıraya yükselmiş bulunuyoruz. Bu alanlarda yatırım ve önlemlerimizi geliştirerek devam edeceğiz.

Başta sosyal ağ sağlayıcılarla kurulan muhataplık ilişkisinin güçlendirilebilmesi ve sosyal ağlarda kullanıcı haklarının etkin bir şekilde korunması amacıyla 5651 sayılı Kanun’da yeni düzenlemeler yapılmış ve 18 Ekim 2022 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Diğer taraftan, 2022 yılı ilk dokuz ayı için piyasa gözetimi ve denetimi faaliyetleri kapsamında 505 firmanın 465 marka ve 1.335 modeli olmak üzere toplam 2.307 denetim gerçekleştirilmiştir. 807 adet numune cihaza ilgili standartlara uyum testleri uygulanmıştır. 2022 yılının ilk dokuz ayında 17 firmanın 29 model cihazına toplamda 755.477 TL idari para cezası verilmiştir.

2017 yılında BTK bünyesinde kurulmuş olan BTK Akademide hâlihazırda kayıtlı 1 milyon 19 bin 291 kullanıcı bulunmaktadır. Akademide 9 ana başlık altında 212 konu başlığında 106.556 dakika çevrim içi eğitim sağlanmaktadır. Hedefimiz yıl sonuna kadar 220 eğitim başlığında 110 bin dakika çevrim içi eğitime ulaşabilmektir.

Ülkemizde mevzuat altyapısının oluşturulmasına ihtiyaç duyulan elektronik mühür ve SSL sertifikalarına ilişkin hükümler 5070 sayılı Kanun’a ilave edilmiştir. Elektronik mührün ülkemizde uygulanabilmesi için gerekli teknik ve idari kriterlerin belirlenmesi amacıyla Elektronik Mühre İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik hazırlanmıştır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son bir dakikanız.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Ülkemizin kurucu üyesi olduğu, Birleşmiş Milletlerin bir uzmanlık kuruluşu olan ve hâlihazırda 193 ülkenin üyesi bulunduğu Uluslararası Telekomünikasyon Birliği liderliğinde her yıl düzenlenen ve çok sayıda paydaşlı bir platform olan Dünya Bilgi Toplumu Zirvesi (WSIS Forum) kapsamında bilgi ve iletişim teknolojilerinin gücünü kullanarak, sürdürülebilir kalkınma hedefi doğrultusunda iyi uygulama örnekleri değerlendirilerek WSIS Ödülleri verilmektedir. WSIS Forum 2022 kapsamında 11’inci kez verilen WSIS Ödülleri’nde 1,3 milyon oyun kullanıldığı yarışmada, abonelik sözleşmelerinin e-devlet üzerinden feshine olanak tanıyan Kurumumuzun E-Fesih Projesi, kategorisinde en çok oyu alan ilk 5 proje arasına girerek WSIS Prizes 2022 Champion ödülüne sahip olmuştur.

Uluslararası Telekomünikasyon Birliğinin 26 Eylül-14 Ekim 2022 tarihleri arasında Bükreş’te düzenlenen en üst düzey ve en yetkili karar organı Tam Yetkili Temsilciler Konferansı esnasında gerçekleştirilen seçimlerde ülkemiz, 122 ülkenin oyunu alarak 2023-2026 dönemi için Batı Avrupa bölgesinde B Bölgesi ITU Konsey üyesi olarak yeniden seçilmiştir.

Saygılarımla arz ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, şimdi müzakerelere geçeceğiz.

Biliyorsunuz, belirlediğimiz usuller gereği ilk aşamada her bir parti grubundan bir arkadaşımız sözcü olarak görüşlerini ifade edecek. Bu arkadaşlarımıza yirmi dakika söz veriyoruz. Ardından Plan ve Bütçe Komisyonu üyelerimiz öncelikli olmak üzere, diğer milletvekillerimize söz vereceğim. Komisyon üyesi olan arkadaşlarımızın konuşma süresi on, diğer arkadaşlarımızın konuşma süresi beş dakika şeklindedir. Her parti grubundan en fazla 2 katı kadar, Komisyona üye olan üye sayısının 2 katı kadar arkadaşımıza söz verme durumundayım. Bu konudaki isimleri de parti grupları tabii ki şekillendiriyorlar.

Değerli arkadaşlar, şimdi gruplar adına konuşacak arkadaşlarımızın isimlerini okumak istiyorum: Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Cavit Arı konuşacak, Halkların Demokratik Partisinden Sayın Celadet Gaydalı konuşacak, İYİ Partiden Sayın Hayrettin Nuhoğlu konuşacak, Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Mustafa Kalaycı konuşacak, AK PARTİ'den Sayın Salih Cora konuşacak.

Şimdi, ilk sözü Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Cavit Arı'ya veriyorum.

Buyurun Sayın Arı.

Süreniz yirmi dakikadır.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan, Bakan Yardımcıları, değerli bürokratlar ve saygıdeğer basın mensupları; öncelikle hepinizi saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

Konuşmama başlamadan önce, Gaziantep'in Karkamış ilçemize düşen havan ve roket saldırısı nedeniyle 2 vatandaşımız vefat etmiştir, şehit olmuştur; 6 vatandaşımızın da yaralı vaziyette olduğuna dair bilgiler ulaşmıştır. Vefat eden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralı vatandaşlarımıza da şifalar diliyorum.

Sayın Bakan, Sayıştay raporunda, merkez dışındaki illerde yapımı yürütülen işlerde yerinde ve sürekli kontrollük hizmeti verilmemesi nedeniyle kontrol riski oluştuğuna dair bir tespit var. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen yapım işlerinin, kontrol teşkilatlarının merkezde görev yapan teknik personelden oluşturulması ve yeterli denetim yapılmadığından kontrol riski oluşturulduğu görülmüştür. Yapım işlerinde kontrol teşkilatı, işin bizzat başında bulunmak suretiyle mevzuattaki yetki ve görevlerini yerine getirerek yüklenici tarafından taahhüt edilen işin fen ve sanat kurallarına, sözleşme ve eklerine uygun olarak günü gününe kontrolünden ve herhangi bir zafiyet verilmemesinden sorumludur. Kontrol teşkilatının işin başında bulunması gerekir ancak yapılan incelemelerde yapı denetim görevlilerinin düzenli olarak işin başında bulunmadığı tespit edilmiştir.

2021 yılında Liman ve Kıyı Yapıları Daire Başkanlığınca 6 adet büyük yapı işinin kontrolünde sadece 6 teknik personele yol dâhil toplam elli dokuz gün görevlendirme yani her bir iş için yol dâhil sadece on gün iş başında bulunma görevi verilmiş, imkânı verilmiş. Filyos Limanı, rıhtım ve geri saha inşaatı için 2021 yılında on bir gün; Rize İyidere Lojistik Limanı inşaatı için yirmi beş gün; Hava Meydanları Yapım Daire Başkanlığınca yürütülen 8 adet yapım işinde -Rize-Artvin Havalimanı, Elâzığ Havalimanı, Yozgat Havalimanı gibi işlerde- yüz yetmiş üç gün, altmış üç gün, otuz iki gün, yirmi altı gün, yirmi gün, on yedi gün, altı gün ve beş günlük denetimler var Sayın Bakan. 2020 Sayıştay denetim raporunda da aynı durum tespit edilmiştir. 2021'de de aynı hususların devam ettiği yine Sayıştay tarafından ifade edilmektedir. Yani kısacası Sayın Bakan, denetim yok, kontrol yok, risk çok, vay memleketin hâline! Demek ki bu durumda yapılan işlerde biz Allah'a emanet durumdayız.

Sayın Bakan, Sayıştayın bir başka önemli bulgusu kurum tarafından yapılan ihalelere ilişkin bilgilerin Elektronik Kamu Alımları Platformundan görüntülenemediğine dair. EKAP üzerinden -ihale, ilan ve sözleşme bilgilerine erişilemeyen- Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Yüksek Standartlı Demir Yolu Hattı, Ankara-İzmir Yüksek Standartlı Tren Hattı yapımı gibi 9 ihaleyle ilgili bilgilere ulaşamadığına dair Sayıştayın raporu var. İhalenin sonuçlandırılmasına kadar olan sürecin ve seçilen ihale yönteminin mevzuata aykırı olduğu ya da şeffaf olmadığı gibi tespitler bulunmamaktadır. Bu ihalelerle ilgili saklanan nedir Sayın Bakan, neyi gizlemeye çalışıyorsunuz? Bu arada, önceki yılda Sayıştay tarafından tespit edilen önemli bulguların giderilmediği, eksikliklerin yerine getirilmediği de yine tespit edilmiş durumdadır.

Sayın Bakan, Ankara'da Çayyolu, Sincan ve Keçiören metrolarının hasılat üzerinden yüzde 15 yerine İller Bankası payının yüzde 5'inin kesilmesinin haksız bir uygulama olduğunu bir kez daha ifade etmek isterim. Ankara Büyükşehir Belediyesine faturası 2,7 milyar olmuştur. 2019'da 10 milyon 250 bin 805 TL kesilmesi gerekirken 123 milyon 497 bin TL, 2020'de 8 milyon 880 bin TL yerine 229 milyon TL, 2021'de 10 milyon 630 bin TL yerine 352 milyon 354 bin TL, 2022'de 23 milyon 630 bin TL yerine 603 milyon 56 bin TL, yani toplamda 53 milyon 400 bin TL yerine 1 milyar 308 milyon 800 bin TL kesilmiş durumdadır. Böylece 1 milyar 255 milyon 418 bin TL fazla ödeme alınarak Ankara halkına bu miktar kadar hizmet yapılması engellenmiştir. Ankara halkını cezalandırmaya çalışıyorsunuz Sayın Bakan, bu kadar parayı haksız yere kesiyorsunuz.

Bakanlığınızca 2013 yılında proje çalışması başlatılıp dört yıl sonra, 2017 yılında projesi tamamlanabilen, 2018 yılında alınan Bakanlar Kurulu kararıyla Esenboğa hattının birinci kısmı olan Keçiören-Kuyubaşı-Esenboğa Havalimanı-Yıldırım Beyazıt Üniversitesi arası Ulaştırma Bakanlığınca üstlenilmiştir. Bakanlık 2020-2021-2022 yatırım programında yer alan ancak üç yıldır ihalesi çıkarılmamış projenin ve de bu projenin ikinci kısmı olan Kuyubaşı-Gar bağlantısının projelerinde Bakanlık tarafından hazırlanan projelerin ihaleye çıkarılmasını beklemektedir. Başta Çubuk halkı olmak üzere tüm Ankara halkının 2017'den beri beklentisi boşa çıkmıştır. Aynı haksız uygulama Antalya Büyükşehir Belediyesinde de yaşanmış, rantabl olmayan, Cumhurbaşkanı, Başbakan, Bakan, belediye başkanı tarafından siyaset malzemesi olarak kullanılan ve de devamlı zarar eden ikinci etap raylı sistem nedeniyle haksız uygulama burada da yapılmış, Antalya Büyükşehir Belediyesinden bugüne kadar 3 milyon civarında bir para kesilmesi gerekirken 330 milyon TL para kesilmiştir. Siyasetin şovunu siz yaptınız, borcunu biz ödüyoruz, Ankara halkı ödüyor, Antalya halkı ödüyor, Antalya Büyükşehir Belediyesi ödüyor.

Aynı şekilde İstanbul'da Levent-Hisarüstü Projesi'nde 2015, 2016, 2017, 2018'de toplam kesinti 3 milyon 418 bin TL iken sadece 2019 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesinden 326 milyon 375 bin TL kesinti yapılmıştır. Adalet, sizin sadece parti isminizde var; işte ne kadar adaletsiz olduğunuzun ne kadar açık olduğu bu rakamlarda, ortada gözükmemekte. İktidar, Cumhuriyet Halk Partili belediyeleri nasıl çalıştırmayız, nasıl cezalandırırız, hizmetlerini nasıl önleriz derdinde ama şunu bilin ki bu halk sizin yaptıklarınızı görüyor. Bu haksızlığın, hukuksuzluğun faturasını yüce Türk milleti size ilk seçimde ödetecektir. Herkese eşit, tüm belediyelere hakkaniyetli, parti ayrımı yapmadan bütün vatandaşlarımıza adil davranacak bir iktidar, Millet İttifakı iktidarı gelecektir.

21 Eylül 2018 tarihli 116 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı'yla Sabiha Gökçen raylı sistem hattının yapım işlerini devralma, tamamlama ve sonrasında İstanbul Büyükşehir Belediyesine devretme yetkisi Ulaştırma Bakanlığına verilmişti. Sabiha Gökçen Havalimanı raylı sistemi hattı geçici kabulü, 29 Eylül 2022 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesine devir teslim tutanağı imzalanmıştır. Bu hattın yapım işleri bedeli yaklaşık 4,5 milyar TL'dir. Bu bedel, yine yüzde 5 esasıyla İstanbul Büyükşehir

Belediyesinin gelirinden aylık 200 milyon olarak kesilecektir. Belediye kendi yapsa on beş yirmi yılda ödeyeceği parayı, sizin, önce Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle, Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi nedeniyle de bu Komisyon ve sonrasında Meclis Genel Kurulundan çıkarılan bir kanunla -ki haksız olduğunu her aşamada ifade ettik- o kanun maddesine dayanılarak bugüne kadar kesintiler devam etti. Bu Sabiha Gökçen Havalimanı için de İstanbul Büyükşehir Belediyesi, on beş-yirmi yılda ödeme imkânı olan bir proje için neredeyse iki yılda bu parayı ödemek zorunda kalacaktır. Yani siz bir taraftan “Bu hattı biz yaptık.” diyerek başta Sayın Cumhurbaşkanı dâhil hepiniz bu metronun önünde resimler çektirip görüntüler paylaşıyor da sonuçta bu hattın parasını İstanbul Büyükşehir Belediyesinden aylık en az 200 milyon olmak üzere kesilmeye devam edecek ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin aylık gelirinin 4 milyar olduğunu kabul edersek -ifade ettiğim gibi- iki yılda kesilecektir Sayın Bakan. Bu haksız uygulamaları ne zaman başlattınız? Ankara, İstanbul, Antalya gibi 11 büyükşehir belediyesi ne zaman Cumhuriyet Halk Partili belediyelere geçti, 1 Mayıs 2019 tarihinde bu haksız uygulamayı başlattınız Sayın Bakan.

Sayın Bakan, Antalya’da Kemer Phaselis Tüneli açıldı. İnşaatı uzun sürdü, geç bitti. Bu tünele ne kadar para harcadınız bilmiyorum. Ancak şunu bir kez daha söylemek durumundayım: Biz hizmete kesinlikle karşı değiliz, karşı olmadık, olmayız da ancak devletin parasının daha rantabl yerlere harcanması, daha dikkatli kullanılması gerekir. Bu tünel açıldığında yandaş basında aynen şöyle haberler çıktı: Antalya ile Ege ve İç Anadolu’yu bağlayan tünel açıldı, yüz yıllık rüya gerçekleşti, Phaselis Tüneli bağlantı yollarıyla birlikte 3,6 kilometre uzunluğunda, seyahat süresi on dakika kıaldı.” Haberlere bakın. Sayın Bakan, “3,6 kilometre” denilen tünel gidişli-gelişli olan bir tüneldir ve herhâlde sizlerden yapılan açıklamalarla 1 kilometre 305 metrelik bir tünelden dolayı da on dakikalık sürenin kıaldığı ifade edilebildi. Sayın Bakan, herhâlde sizden böyle bilgiler yapıldı mı bilmiyorum ama kim söylediyse ortada böyle açıklamalar oldu. Evet, 2.800 metre ve Kemer-Kumluca hattındaki en risksiz, riski olmayan bir yola bu tünel yapıldı. İşte, 2.800 metre için siz 3.600 metre gidişli-gelişli tünel yaptınız Sayın Bakan. İhtiyaç olan yerlere yapılsa daha iyi değil mi? Kaldı ki örneğin Anadolu’muzun birçok yerinde bitmeyi bekleyen yollar, tüneller var. İhtiyaç olan ancak maalesef ya durmuş ya da yavaş işleyen vaziyette olan yerler var. Örneğin Antalya’da Çubukbeli Tüneli niye bitmedi Sayın Bakan? İbradı-Başlar, Manavgat-Beydeğir-Taşagöl arası tünel hâlen tamamlanamadı. Acil ihtiyaçsa işte buraların tamamlanması gerekir. Alanya bölgesindeki tünellerde de çalışmalar hâlâ devam etmekte.

Bu arada birçok açıklamada 2002’den başlama gibi bir alışkanlığınız olduğunu biliyoruz. Sizin Bakanlarınızın kıyaslama olarak hep 2002’ye göre kıyaslamalar yaptığı hep burada alışlagelmiş bir uygulamaydı. Ancak 2002 öncesinde yapılan hizmetlerin yok sayıldığını ise sizin açıklamalarınızda gördük. Antalya’yla ilgili bir açıklamanızda “Tünel uzunluğunu sıfırdan 21.474 metreye çıkardık.” demiştiniz Sayın Bakan, ben de ona karşı çıkmıştım çünkü Antalya’da, Kemer yolunda, Çamdağ Tüneli 140 metre 1976 yılında, Akyaclar Tüneli 340 metre 1979 yılında açılmış ve yıllarca o bölgeye hizmet etmiş 2 tane tüneldir. Bu tünellerin uzunluğu belki fazla değil diyebileceksiniz ancak o dönemin koşulları içerisinde, o günün teknolojisi içerisinde kazmayla, kürekle yapılan 2 tane tüneldi ve bu tünellerin bir tanesinde de 2 şehidimiz var. Sayın Bakan, size bu bilgileri verdiler mi, bilerek mi söylediniz yoksa bilmeden mi, bilmiyorum ancak Antalya’nın birikimlerini, geçmişte yapılmış olan hizmetlerini kimsenin inkâr etmeye hakkı yoktur. Bu anlattıklarım bir örnektir sadece çünkü geçmişte inkâr, yok sayma hastalığı bilerek ve isteyerek yapılan haksız algılara birer örnektir. Bu tünellerin zor şartlarda yapıldığını ifade ettim; gerçekten o dönemlerde kazmayla kürekle yapılan tünellerdi ve 2 de şehidimiz var, o şehitler o tünellerin bir tanesinin önünde yatmaktadır. Bu tünelleri yok saymak öncelikle o şehitlere de saygısızlık olacaktır.

Tahmin ediyorum, bugün üzerinde çok konuşulacaktır: Kamu-özel iş birliği projeleri. Bütçeye ve vatandaşımıza yük olmaya devam ediyor kamu- özel iş birlikleri. Bugün, 2023 yılı bütçesinde 55 milyar bir garanti ödemesi gözükmemektedir. Doğru iş yapılmadığı için de birçok yatırımın yanlış planlanması nedeniyle de bu sistem, bütçemize yük olmaya devam etmektedir. Görüldüğü üzere de böyle giderse yük olmaya da devam edecektir.

Sayın Genel Başkanımızın bu konuda bir açıklaması vardı, iktidara geldiğimizde bu şekilde bütçeye yük teşkil eden ve yüklenicisine ödemesi gerçekleştirilmiş olan yatırımların kamulaştırılacağını dair. İnşallah o günler geldiğinde ülkemizi bu yükten kurtaracağız.

İktidarınız zamanında, gelmiş geçmiş tüm iktidarların harcadığı paranın neredeyse 3 katı para topladınız, 2 trilyon 450 milyar doları geçti topladığınız para. Bu paraları nereye harcadınız sormak lazım. Devlet olarak yapamadığınızı kamu-özel iş birliğiyle yaptırıp yeni yükler getirdiğiniz açıkça ortada. Kamu-özel iş birliği projelerini nasıl yapıyorsunuz, nasıl hesap ediyorsunuz anlaşılır gibi değil.

Ben size soruyorum: Siz kendinize, özel olarak bir işiniz için proje yapsanız o projede örneğin 97 yanılır mısınız Sayın Bakan? Öyle bir hata işleyebilir misiniz? Öyle bir basiretsizlik sergileyebilir misiniz? Mümkün değil. Yani bir projede yapılırken yüzde 3'lük, 5'lik, 10'luk belki de bir hata olabilir ancak sizin öyle projeleriniz var ki yüzde 97'lere varan hata payları var ama devlet işinde maalesef işte siz bu hataları yaptınız çünkü para devletten çıkıyor, para millettten çıkıyor, para yandaşa gidiyor. Bir örnek verelim yani bu, tipik bir örnek olduğu için söylüyorum: Zafer Havaalanı, 2022 ilk 10 ayında garanti edilen giden yolcu sayısı 1 milyon 98 bin. Peki, soruyorum giden yolcu sayısı kaç? Bizdeki bilgilere göre ortalama 25.500 dolayında yani hata payı yüzde 97 seviyelerinde. Yapım maliyeti 50 milyon euro, bugüne kadar 58 milyon 482 bin euro ödenmiş. 2044 yılına kadar ödenecek para 208 milyon euro. Yani böyle, yüzde 90'lara, 97'lere varan hata paylarıyla birileri zengin edilmeye devam ediyor. Kamu-özel iş birliği projeleri de bütçeye ve vatandaşlara yük olmaya devam ediyor. Aynı tabloyu Rize-Artvin Havaalanında da görebilmekteyiz ve yine Tokat Havaalanında da görebilmekteyiz.

Son olarak, Sayın Bakan, sizi gerek Bakanlık gerekse iktidar olarak Anayasa Mahkemesi kararlarına uymaya davet ediyorum. Çünkü burada ülkemiz açısından çok önemli olan, stratejik bir durumda olan limanlarla ilgili, bu limanların özelleştirilmesiyle ilgili sürelerin kırk dokuz yıllık süreye kadar uzatılmasıyla ilgili bir kanun geçmişti. Biz o kanun geçerken itiraz etmiştik; "Bakın, bu yaptığınız Anayasa'ya aykırı, yapmayın bu işi." Yani belki de o karara imza atan, o salonda bulunan milletvekili arkadaşlarımızın birçoğunun ömrünün bu sözleşmelerde uzatılan sürelerin sonunu görmeye yetmeyeceğini ifade etmiştik. Bakın, 2046'lara, 2047'lere, 52'lere, 61'lere ve 2070'li yıllara kadar uzatılan süreler vardı. Şimdi, Anayasa Mahkemesi burada bir haksızlık olduğunu ve ihalelerde eşitsizlik yaratacağını ifade ederek bunu iptal etti. Ancak geçtiğimiz haftalarda yeniden bir torba yasa olarak bu teklif getirilmişti, bizim direnmemiz de muhalefetimiz de torbadan çıkarıldı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Arı, süreniz bitmiştir. Konu bütünlüğü açısından bitirin bu konuyu.

CAVİT ARI (Antalya) – Ve şimdilik rafta duruyor. İnşallah, tekrar getirmezsiniz çünkü limanlarımızın böyle uzun yıllar birilerine devredilmesi, teslim edilmesi milletimizin aleyhine olacak bir durumdur diyorum, Bakanlık bütçesinin de hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Halkların Demokratik Partisinden Sayın Gaydalı, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli Komisyon Başkanı, Sayın Bakan, kıymetli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, Bakanlığınızla ilgili teknik bir eleştiriyle sözlerime başlamak istiyorum. Bugün sıklıkla tartışılan ve tartışılmaya da devam edilecek hususlardan biri kamu-özel iş birliği hususu olacaktır. Bu konuda muhalefet milletvekilleri olarak Bakanlığınızdan bilgiler almak en tabii hakkımızdır fakat sizler bilgi vermeme hususunda büyük bir inat ve gayret içerisindesiniz. Ulaştırma Komisyonu üyesi bir milletvekili olarak kamu-özel iş birliği modeliyle yapılan İstanbul Havalimanı, Zafer Havaalanı, Ankara-Niğde Otoyolu, Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Çanakkale Köprüsü, Antalya Havaalanı, Avrasya Tüneli, Ankara Tren Garı hakkında ayrı ayrı soru önergeleri verdim. Bunlarla alakalı sorular temel olarak kaç yolcu ve ne kadar geçiş garantisi verildiği, garantinin tutturulmadığı yerlerde şirketlere ne kadar garanti ödemesi yapıldığı gibi hususlarla ilgili sorulardı. Bakanlığınız tüm önergelerime ayrı ayrı cevap yolladı. Her önergеме gelen tek cevabı size okuyayım: “Yap-işlet-devret projelerinde tüm iş ve işlemler mevzuata uygun olarak uygulama sözleşmesinde yer alan hükümler çerçevesinde yürütülmektedir.”

Bakınız Sayın Bakan, bütün soru önergelerim için bana gönderdiğiniz tek satırlık cevap -herkes görsün- bir satır sadece. Keşke Meclis Başkanımız bizim soru önergelerimizi filtrelerken gelen cevapları da bir filtrasyona tabi tutabilseydi.

Bize oy veren insanlar bize soruyor, biz de doğru cevap verebilmek için size soruyoruz. Neyin üstünü örtmeye çalışıyorsunuz? Bilgileri açık ve şeffaf bir şekilde paylaşmaya, milletvekillerinin soru önergelerini ciddi bir şekilde cevaplamaya mecaliniz yoksa o zaman buradan muhalefetin verdiği tüm verileri doğru kabul etmek zorundasınız. Yani basın taraması yapıyorum; farklı bilgiler olduğu için, yanılmamak için Meclis araştırma birimlerinden destek bilgi istiyorum, orada bile garanti ödemeler hakkında bilgiye ulaşamıyor. Sayın Bakan bu hususta inisiyatif ele almanızı ve şeffaf bir şekilde gerçek rakamları paylaşmanızı istiyorum. Tüm KÖİ modellerinde şirketlere verilen garantileri ve gerçekleştirme oranlarını her yıl için yazın ve bizlerle paylaşın.

Sayın Bakan, KÖİ modeliyle Türkiye’de 1986-2022 yılları arasında 262 proje hayata geçiriliyor; AKP’den önce 72, AKP’den sonra 190 KÖİ modeli yapılıyor. KÖİ modeli enerji ve ulaştırma alanında sıklıkla başvurulmuş bir model. Dünyanın başka ülkelerinde bu model kullanılıyor mu? Evet, kullanılıyor. Cumhurbaşkanı da 1915 Çanakkale Köprüsü’nün açılışında şöyle diyor: “Kamu-özel iş birliği modeli performansında Avrupa’da 3’üncü, dünyada 13’üncü sırada yer alıyoruz. Mesela, Almanya son dört yılda 15 milyar dolarlık kamu-özel iş birliğine dayalı otoyol projesi yaptı, Amerika’nın açıkladığı 1,5 trilyon dolarlık altyapı projelerinin önemli bir kısmı bu modelle gerçekleştirilecek.” Bakın, bu da Yoksulluk Endeksi’nde dünyada niçin 1’inci sırada olduğumuzun ispatıdır.

Almanya ve Amerika’da KÖİ modelinin nasıl kullanıldığını incelediğimiz zaman, Almanya’da ağırlığı 7,5 tonu geçmeyen araçlar için bütün otoyol ve köprü geçişleri ücretsizdir. Diğer yandan Amerika Birleşik Devletleri’nde 1990’dan bu yana özel-kamu ortaklığı kapsamında yapılan kara yolu toplu taşıma ve su altyapısı yatırımlarının bu alanlarda yapılan toplam yatırım tutarı içerisinde payının yüzde 1 ile yüzde 3 arasında olduğu tahmin ediliyor. Almanya ve Amerika örneklerini vererek kendi uyguladığınız insafsız KÖİ modellerini savunamazsınız.

Sadece 2022 bütçesinde Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinin yarısını garanti ödemelerine ayırdınız. 2022 ek bütçe teklifinde de araç geçiş garantisi ve katkı ödemeleri için 1 milyar 90 milyon lira para ayırdınız. 2023 Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi ise 118 milyar 649 milyon lira, bunun

53 milyar 650 milyon lirasını garanti ödemelerine ayırıyorsunuz yani yüzde 45'i. Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinin neredeyse yarısı garanti ödemesi altında şirketlere dağıtılacak, siz çıkmış cebimizden kuruş çıkmıyor diyorsunuz.

Şimdiye kadar Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne 800 milyon dolar, Osmangazi Köprüsü'ne 1 milyar doların üzerinde, Avrasya Tüneli'ne 2017-2020 yılları arasında 150 milyon dolar ödediniz. Fuat Oktay, KÖİ için "ihya hareketidir" demişti. Doğru da kimi ihya etmek için? Müteahhitlere teslim ettiğiniz Bakanlığınızın bütçesini görüşüyoruz. Bugün sizin yanınızda Bakanlık bürokratları değil de müteahhit grubunun üst düzey yöneticileri ya da sahipleri oturmalıydı. Sonuç olarak bu bütçe sizden daha çok onları ilgilendiriyor. Dünya Bankasının verilerinde her bir müteahhidinize ayrı ayrı verilen kredi miktarları ve bankaların ismi var. Müteahhitlerinize bu halkın bütçesini garanti etmişsiniz.

Her ne hikmetse denetim, kalite, kontrol ve iş güvenliği konularını sevmiyorsunuz keşke yirmi yılda nokta atışı yapıp adrese teslim istenen müteahhide, istenen fiyata ihale geliştirmek için İhale Kanunu'nu 200 defaya yakın değişiklik yapmaya harcadığımız enerjiyi teknik şartnameleri geliştirmeye, denetim ve kontrol mekanizmalarını güçlendirmeye, kalite kontrol mekanizmasını kurmaya ve korumaya, iş güvenliğini ve işçi sağlığını önemsemeye harcasaydınız. Tabii, bugünkü israf ve savurganlıktan kurtulurdunuz. Tabii ki o zaman dolgu yapılan yollarda çökmeler ve patlamalar olmazdı ve siz de benim soru önergelerime sel olmuş, yağmur yağmış, heyelan olmuş gibi akla, mantığa ve bilime sığmayan abuk sabuk cevaplar verme durumunda kalmazdınız. Mademki Almanya'yı model aldınız o zaman gelin bu projelerden Almanya örneği gibi ticari olmayan tüm araçlardan geçiş ücreti alınmasına bir son verelim.

Biraz da temsilcisi olduğum ilin yol sorunlarından bahsedeceğim. Bu yol sadece Bitlis'in il yolu değil, aynı zamanda İran transit yolu. Sekiz yıldır takip ettiğim ve soru önergesi verip cevap alamadığım bir Bitlis Viyadüğü. Proje değişimi dediğiniz, evet çelik konstrüksiyona çevirdiğiniz viyadüğü nihayet tamamlamaya çalışıyorsunuz. Teşekkürler. Ama kaç yıl sonra? İki: Kermete-Baykan arasında yaklaşık 12 kilometrelik yol yapımı neden durdu? Sekiz yıldır bir arpa boyu mesafe alınamadı. Hafriyat işleri tamamlanmış olmasına rağmen niçin inşaat yürütülemiyor yoksa müteahhidiniz kârlı kalemlerin tamamını tamamlayıp kaçtı mı? 12 kilometrelik yol nasıl olur da sekiz yılda tamamlanamaz? Üç: Tatvan-Ahlat yol kavşağına, daha doğrusu halkın tabiriyle "ölüm kavşağı"na sekiz yıldır bir çözüm bulamadınız. Onlarcası kaybedildi ve kaybedilmekte. Dört: Tatvan çevre yolu da yılan hikâyesi, bir türlü tamamlanamadı.

Gelelim Demiryollarına. Demiryolu emekçileri de Demiryollarının özelleştirilmesi hususunu merak ediyor. Bu konuyla ilgili de soru önergesi verdim, aynı zamanda KİT Komisyonunda TCDD Genel Müdürüne aynı soruları ilettim. TCDD eski Genel Müdürü Ali İhsan Uygun bir toplantıda TCDD'nin zarar eden bir kuruluş olduğunu ve bu minvalde yurt dışı örneklerini vererek holdingleşerek elden çıkarılacağını belirtmiş, işin ironik kısmı bir yandan özelleştirme yok deniliyor, diğer yandan özelleştirme hazırlıkları için TCDD Taşımacılık AŞ diye bir şirket kuruluyor. Yeniden dönüşüm diye bir şey tutturmuş gidiyorsunuz.

Demir yolu taşımacılığını özelleştirecek misiniz? Çok açık ve net bir soru, cevap bekliyoruz. Ankara Tren Garı için 2016-2021 yılları arasında 22,2 milyon dolar -KDV hariç- şirketlere para ödenmiş. 3-5 şirket para kazansın diye her türlü imtiyaz ve ayrıcalıkla destekliyorsunuz; istedikleri her inşaatı alıyorlar, istedikleri her yeri işletiyorlar; "Aman, canları sıkılmasın, 3 kuruş zarar etmesinler." diye pandemide de sözleşmelerine ek süreler veriyorsunuz.

Sayın Bakan, demir yollarına yapılan yatırımlar; yüksek hızlı tren hatları, kent içi hatlar, konvansiyonel hatlar ve lojistik merkezlerinden oluşmaktadır. Bugüne kadar demir yollarına ayırdığınız paranın neredeyse tamamını yüksek hızlı tren için kullandınız. 11 bin kilometrelik demir yolu kendi kaderine terk edilerek bütün bütçeyi yüksek hızlı tren için kullandınız.

Bana ilginç gelen bir husus da “RAYTEST Özel Eğitim Belgelendirme Araştırma Geliştirme Danışmanlık Test ve Laboratuvar Hizmetleri Limited Şirketi” diye bir şirket var, TCDD makinistlerinin psikoteknik sınavı için zorunlu olarak bu şirketten belge almaları isteniyor, kişi başı 250 lira. Başka akredite kuruluşlar olması gerekirken sadece çalışan personelin RAYTEST’e testi yönlendirilmesinin gerekçesi nedir?

Demiryollarında durum gerçekten içler acısı; personel sayısı yetersiz, mevcut personel fazla mesailerle âdeta sömürülüyor. Tren kazaları meydana geliyor ve hesap sorabilecek hiçbir yetkili makam yok.

Demir yollarında sinyalizasyon sorunu, büyük problem olarak karşımızda durmaktadır. 2003-2021 yılları arasında 1.489 hemzemin geçit kazası olmuş. Bu dönemde yaşanan kazaların yüzde 54’ünü hemzemin geçit kazaları oluşturmaktadır. Yeterli sinyalizasyon olsaydı, bu kazaların hemen hemen hiçbiri olmayabilirdi fakat bu eksiklik görmezden geliniyor. Demiryollarında sinyalizasyon sadece yüzde 50 civarında.

Çorlu’da 25 canımızı toprağa verdik, davalar hâlâ sürüyor. Yaşamını yitiren canlardan biri de Oğuz Arda Sel. 9 yaşında bir evladını toprağa veren annenin yanında, bizlerin soracağı soruların bir önemi yoktur. İşte, burada, Arda’nın annesi Mısra Öz’ün size bir sorusu var. Bir dakikanızı rica edeceğim, Mısra Hanım’ın sorularını size ileteceğim.

(Hatibin elektronik cihazdan bir video izletmesi)

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Böyle bir şey olur mu ya!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böyle bir usulümüz yok, siz dile getirirseniz sevinirim.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Başkanım müdahale eder misiniz!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu, usulümüze aykırı bir uygulama.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Aynı şeyleri ben de dile getireceğim Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hiçbir milletvekilimize böyle bir yetki, bir şey vermiyoruz. Burada siz dile getireceksiniz.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Başkanım, müdahale eder misiniz!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Millet vekili olarak siz dile getireceksiniz; videoları izletirsek milletvekilliğinin ne anlamı kalır o zaman yani?

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Bundan rahatsız olduğunuz...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli kardeşim, lütfen, rica ediyorum Celadet Bey!

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Mikrofonu kapatır mısınız Sayın Başkan?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Rica ediyorum, bakın; uygulamaya, usule aykırı bir şey yapıyorsunuz şu anda, sesi kesmek zorundayım, rica ediyorum.

SALİH CORA (Trabzon) – Burası sinevizyon mu ya?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir kuralı var bu Plan ve Bütçe Komisyonumuzun, o kurallara siz uymazsanız ben nasıl yaparım bu görevi?

SALİH CORA (Trabzon) – Kendin izle, burası sinevizyon mu?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Rica ediyorum.

SALİH CORA (Trabzon) – Siz anlatın ya!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu konuları daha önce tartıştık; yansıya fotoğraflar konabiliyor, sunumlar konabiliyor ama video izletmiyoruz; böyle bir usulümüz yok.

Evet, devam edin lütfen, siz ifade edin.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Yalnız, yaralı kalbi olan bir annenin yarasını hiç bir zaman dinlemeyecek misiniz siz?

SALİH CORA (Trabzon) – Böyle anlat, böyle anlat!

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Sana ne!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Siz ifade edin, siz ifade edin.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Hiç kimse bir annenin yarasını ifade edemez, ben size söyleyeyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Biz usul açısından konuşuyoruz, usul; video izletmiyoruz, sesli video izletmiyoruz.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Evet, bu sorunun cevabını biz de çok merak ediyoruz. Yaşamını yitirenlerin sorumluluğunu hissediyor musunuz Sayın Bakan?

Sayın Bakan, “TCDD Teknik AŞ” diye bir şirket var, yüzde 100 kamuoyuna ait. TCDD tarafından gerçekleşen ihalelerin büyük çoğunluğunu TCDD Teknik AŞ’ye doğrudan temin yöntemiyle veriyorsunuz. Hiçbir iş yapmadan kâr payıyla işi başka şirketlere taşere ediyor, buna rağmen 2019 yılında 5 milyon TL’nin üzerinde, 2020 yılında ise 6 milyona yakın zarar ediyor. Hiçbir iş yapmadan, sadece komisyonla çalışan şirket bile zarar ettiriliyor. Liyakatsiz kadrolarla maalesef TCDD’yi batırdınız.

Sayın Bakan, diğer bir konu da denizcilik sektörüyle alakalı. Yeni ihale açmadan limanları mevcut şirketlere vermek istemenizin asıl gerekçesi nedir? Belki de mevcut şirketlerin çok üzerinde teklifler verebilecekler olduğu hâlde, hukuk tanımaz bir biçimde limanlar şirketlere peşkeş çekiliyor. Bu ülkede denizcilik sektörü, üniversitelerde denizcilik fakültesi mezunu binlerce öğrenci yetiştiriliyor. Bu gençleri, şirketlerin inisiyatifine terk etmiş durumdasınız. Bunlara alternatif istihdam planınız var mı?

Sayın Bakan, PTT’yle ilgili birkaç hususa da değinmek istiyorum. PTT’de personel eksikliği sıklıkla dile getirilen bir husus. Fakat 2018 yılından beri sistemli bir şekilde personel sayısında düşüş yaşanıyor. Bunun gerekçesi nedir? Ülke nüfusu artıyor ama PTT çalışanı azalıyor. Almanya’da 500 bin, İtalya’da 140 bin posta çalışanı varken Türkiye’de çalışan sayısı 41 bin. Bu 41 bin kişinin tamamı güvenceli çalışmıyor, parçalı bir istihdam söz konusu.

Şimdi, diğer bir sorun da PTT’nin KESK’e bağlı HABER-SEN sendikasına yönelik tutumudur. Sendikal bir ayrımcılıktan söz ediyorum. Maalesef iktidarınız sayesinde siyasallaşan PTT kurumu kendine yakın sendika üyelerini üst görevlerle ödüllendirirken muhalif olan, hakkı ve haklıyı savunan sendika üyelerini işten atmakta ya da sürgünlerle cezalandırmaktadır. İşte, bugün, başta PTT İnsan Kaynakları Daire Başkanı olmak üzere Kocaeli, Ankara, Muğla, Niğde, Manisa ve Yalova başmüdürlüklerinin tamamı ya BİRLİK HABER-SEN ya da TÜRK HABER-SEN üyesi. Sürgünler listesine bakıyorsunuz, neredeyse tamamı HABER-SEN üyesi. Böyle bir ayrımcılık kabul edilemez.

PTT emekçileri özellikle son yıllarda resmî ve dinî bayramlarda da çalıştırılmaktadır. Kanunlara ve Anayasa'ya aykırı olmasına rağmen keyfî olarak çalıştırılmakta, özellikle son süreçte ise yasal dinlenme günleri olan pazar günü dahi tehdit edilerek mesaiye gelmeye zorlanmaktadırlar. PTT'de aynı işi yapan 4 farklı çalışma statüsünün hepsi aynı ücreti alamamaktadır. Dolayısıyla, iş barışını da sağlayamıyorsunuz. Kamuda çalışanların kadroya geçirilmesini konuştuğumuz bugünlerde PTT'de idari hizmet sözleşmeli statüsünde çalışan emekçiler maalesef bundan yararlanamayacak. Bu idari hizmet sözleşmeli personel kamuda çalışmıyor mu? 15 bine yakın personelden söz ediyorum. İdari hizmet sözleşmeli personel esnek çalışma saatlerine maruz kalıyor, performansa dayalı çalıştırılıyorlar “İşsizlik Sigortası” adı altında maaşlarından kesinti yapılıyor, doğum yardımı kaldırılmış, ücretsiz izin hakkı ise yurt dışındaki faaliyetlerle sınırlandırılmış ve diplomalara sahip olsa dahi herhangi bir kazanım elde edememektedir. Bu durum kamu adına büyük bir ayıptır.

Her seçimde “Bitlis’e havalimanı yapacağız.” balonunu uçuruyorsunuz ama ben adım gibi biliyorum ki yapılmayacak.

Sayın Bakan, size bir öneride bulunmuştum ama bunun üzerinde çalışmaya bile tenezzül etmediniz; mevcut demir yolu modifiye edilerek, Muş Havaalanı'na bağlanarak Tatvan'a bir banliyö tren seferi yapılabilirdi. Bunu uçak, gün ve yolcu saatleriyle uyumlu bir hâle getirerek iller arası yolcu transferini kolaylaştırabilirdiniz, bilhassa kış aylarında Rahva'daki kar ve tipiden yolcuların mağdur olmasını önleyebilirdiniz. Dünyanın gelişmiş ülkelerinde hava yolu, kara yolu ve demir yolu bir noktada akuple edilerek yolcu transferlerine kolaylıklar sağlanıyor. Yapılan son modern projelerin hepsi böyle. Gerçi siz bunu İstanbul Havaalanında beceremediniz, Ankara Esenboğa Havaalanı'nı hâlâ bitiremediniz; Muş Havaalanı'nda bunu becerebilmeniz herhâlde hayaldir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederim.

Değerli arkadaşlar, şimdi İYİ Parti Grubundan Sayın Hayrettin Nuhoğlu'na söz vereceğim. Ardından bir yemek arası olacak, sonra müzakerelere Milliyetçi Hareket Partisi ve AK PARTİ'yle devam edeceğiz.

Sayın Nuhoğlu, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri; sözlerime başlarken Gaziantep'teki terör saldırısında hayatını kaybedenlere rahmet, yaralılara acil şifalar dilerim, milletimizin başı sağ olsun.

Konuşmama bazı sorularla başlamak istiyorum. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü denetçilerinin yol ve konaklama giderlerinin denetlemek üzere gittikleri işletmeler tarafından karşılanmakta olduğu doğru mudur, böyle bir durumda denetçilerin objektif davranabileceğine inanıyor musunuz? Yapım işi ihalelerinde genellikle proje ve mahal listelerinin bulunmaması önemli bir eksiklik değil midir? Proje olmadan ihaleye çıkılması sonucu birim fiyat teklif cetvelinde yer alan iş kalemleri için verilen düşük tekliflerin işin alınmasını sağladıktan sonra hazırlanan projelerde yer almaması ihaleye fesat karıştırılması anlamı taşımıyor mu, bu yolla sahtekârlık yapılarak haksız kazanç sağlanıp devlet soyulmuyor mu? Taşıt kiralamalarında yabancı menşeli taşıtların tercih edilmesi yerlilik anlayışına uygun mudur? Yapım işlerinde kesin kabul işlemi tamamlanmadan kesin hak ediş raporu hazırlanması doğru mudur? Bazı ihalelerin kamuoyundan saklandığı ve akıbetinin bilinmediğinin basında yer almasına ne diyebilirsiniz? Ankara-Eskişehir-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi'yle ilgili ihale sürecinde çok büyük bir yolsuzluk olduğu iddialarını araştırdınız mı? Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinde rezerv edilen 2

şeritli tren yolunda hiçbir ilerleme kaydedilmemiştir, köprü üzerinden tren yolu ne zaman geçecektir? Yap-işlet-devret modeliyle yaptırılan projelerin müşavirlik hizmet alım ihalelerine ilişkin usul ve esaslar için bir yönetmelik belirlendi mi? İktidarınızın “Bütçeden 1 kuruş çıkmadan yaptırıyoruz.” diyerek övündüğü ama büyük bir yolsuzlukla birlikte Türk milletinin geleceğini karartan garantili ödemelerden kurtulmak için çözüm arayışınız var mıdır? Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına personel alımlarında raylı sistemler bölümü mezunları iş beklerken farklı meslek gruplarından istihdam sağlanması makul görülebilir mi? Aldıkları eğitime göre Demiryolları dışında iş imkânı olmayan binlerce gencimiz için bir planınız var mıdır? 14 üniversitedeki yol teknolojisi, işletme teknolojisi, elektrik, elektronik ve makinistlik bölümü mezunlarını kim düşünecek, bu çocuklar ne iş yapacak, üniversitelerin bu bölümleri hâlâ öğrenci alıyor; çözüm üretmeyi, çare bulmayı hiç düşünmediniz mi? Karayollarındaki taşeron müşavir firmalarında çalışan sözleşmeli personelin kadroya geçirilmeleri için haklı istekleri ne zaman yerine getirilecektir? Binlerce inşaat mühendisi işsiz dolaşırken yatırımcı Bakanlık olarak bu çocuklarımıza kadro açarak istihdam sağlamayı düşünüyor musunuz?

Sayın Bakan, sunumunuzdan öyle bir algı ortaya çıkıyor ki Türkiye’ye çağ atlattığınızı zannedilir oysa Sayıştay raporlarındaki bulgular, ortaya atılan yolsuzluk iddiaları, yıllardır bitirilemeyen işler ve 2023 hedeflerinin çok gerisinde kalınmış olması, Bakanlığınızın başarısız olduğunu göstermektedir. Şimdi, 2053 hedeflerini ortaya koyarken 2023 hedeflerinde Bakanlığınızla ilgili örnekler vererek soruyorum: Bu kadar büyük öngörüsüzlük için mazeretiniz nedir? Demiryollarında 2023 hedefi 22 bin kilometre iken 5 Nisan 2022’de yaptığınız açıklamada toplam ağın 13 bin kilometre olduğunu söylediniz, bugün bunun çok azıcık üzerine çıktınız. Hedefin çok gerisinde kalma sebebi nedir? Dünyanın en büyük 10 limanından biri Türkiye’de olacaktı, ilk 50’de bile limanımızın olmamasına nasıl izah getireceksiniz? 2023’e kadar bütün vatandaşlarımız geniş bant internet erişimine sahip olacaktı, kişi başına düşen fiber optik kablo uzunluğu sadece 5,5 metredir; gelişmiş ülkelerde ortalamanın bunun 100 katı olduğuna ne diyeceksiniz? Yarım kalan işler için bazı örnekler seçtim: Karayollarında Kastamonu-İnebolu, Trabzon-Aşkale, Erzurum-İspir, Sivas-Zara-Suşehri, Van-Gürpınar-Başkale ve birçok daha... Demir yollarında Ankara-Yerköy-Sivas, Bandırma-Bursa-Orhaneli Projeleri gibi ve daha pek çok... Bu yatırımlar, verilen sözlere rağmen her defasında ertelenerek bitirilememiştir.

Zamanında bitirilemeyen projeler yüzünden devletin büyük zararlar uğratılmasının sorumluluğunu taşıyanlardan birisi olduğunuzu düşünüyor musunuz? “Zamanından önce bitiriyoruz.” algısını yaratmak üzere bazı firmaların bu algıya hizmet için üstlendikleri Düzce-Akçakoca Otoyolu ve Kuzey Marmara Otoyolu’nda olduğu gibi pek çok yerde gördüğümüz çökmelerin zararını kim karşılamaktadır? Acil ihtiyaç olmadığı hâlde yapılan Zafer Havalimanı ve Karaman Stadyumu gibi yatırımlar için fizibilite raporu hazırlanmadığı veya raporlara uyulmadığı iddiaları doğru mudur?

Sayın Bakan, iktidarın ve özellikle başında bulunduğunuz Bakanlığın görevi, ihtiyaç duyulan ulaştırma ve altyapı konularında başarılı işler yapmaktır. Esas olan, bütün yatırımların bilimsel metotlarla, yasal yollara uygun, yerinde, zamanında ve en uygun bedellerle yapılmış olmasıdır. Kamu-özel iş birliği, yap-işlet-devret ve doğrudan kamu kaynaklarıyla yapılan yatırımlarda, yıllardan beri hırsızlık yapıldığı ve devletin soyulduğu iddiaları eksilmeden devam etmektedir. İddia sahiplerinin arasında, özellikle mühendis odaları gibi uzman kuruluşlar ve çok sayıda sivil toplum kuruluşu ile sahasında söz sahibi teknik insanların bulunması, bir mühendis olarak sizi etkilemiyor mu? Yaratılan algıyla “Zaten bunlar her şeye karşı çıkıyorlar.” söylemiyle iddia sahiplerine hakaret edip aşağılamak yerine “Acaba bir inceleysek mi?” diye düşündüğünüz olmadı mı?

Öğretmen ailenin bir çocuğu olarak şahsınızla ilgili, bir çıkar peşinde olmayacağınızı düşünmekteyim. Göz yummak, sahtekârlıklara ve yolsuzluklara yol vermek gibi bir duruma düşmemek için inceleme yaptırmak doğru bir davranış olmaz mı? Yapıldığı iddia edilen soygunun büyüklüğü, sorumluluk sahibi olan herkesi ürkütmelidir. “Bir gün mutlaka hesap sorulabilir.” endişesiyle hareket etmek gerektiğini düşünmüyor musunuz?

Sayın Başkan, değerli üyeler; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yüklendiği en ağır sorumluluk bana göre “Kanal İstanbul” adı verilen, Marmara Denizi ile Karadeniz arasında yapılması düşünülen su yoludur. “Niçin yapılmak isteniyor, böyle bir ihtiyaç var mı? Yapılabilir mi, yapılırsa sonuçları ne olur? Oraya harcanacak parayla daha acil, üstelik katma değer yaratacak ve istihdam sağlayacak köklü yatırımların yapılması daha doğru olmaz mı?” şeklinde pek çok soruyu daha sormak mümkündür. “Projede 204 bilim insanı görev aldı.” denildi ama ne yazık ki “Yapılsın.” diyenler ile “Yapılmasın.” diyenler arasında bugüne kadar bilimsel veya siyasi olarak bir tartışma ortamı yaratılamamıştır. Onun için, kısa da olsa bu konuyu tutanaklara geçirmeyi, süreci takip eden ve hesapları sürekli inceleyen bir mühendis olarak millî görev addediyorum. On bir senedir giderek artan kararlılık ifadeleriyle sürekli gündemi işgal etmesine ve defalarca ihale tarihi verilmesine rağmen ortada hala fizibilite raporu bile yoktur. Bakanlıktan danışmanlarıma sordurdum fizibilite raporlarını, önceleri “Var.” denildi, sonra “Dışarıya verilemez.” denildi ve bugüne kadar böyle bir raporu görmedik, inceleyemedik. ÇED raporundaki çelişkiler ve eksikliklerse giderilmemiş ve uluslararası kabul görececek bir nitelik kazanamamıştır. İhale dosyası yoktur, dolayısıyla, ihale şartnamesi, sözleşme tasarısı, projeler ve iş takvimi de yoktur. İhale metoduna bile karar verilememiş, ihale bedeli hakkında değişken ifadeler kullanılmıştır.

Marmara Denizi’ne “İmdat.” çağrısı yaptıran müsilağın bile kanalın yapılmasıyla çözüme kavuşacağı söylenmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi en tepedeki yetkililer tarafından küçümsendi, “Yok sayarız, İstanbul Sözleşmesi’nden çıktığımız gibi bundan da çıkarız.” denildi. Montrö’yü savunan büyükelçiler hakarete uğradı; amiraller sorguya çekildi, bazıları hapse atıldı, Rusya-Ukrayna Savaşı çıkınca da Montrö’ye sahip çıkılmaya başlandı. Küçümseyen o yetkililer tarafından Montrö’nün önemi vurgulanmaya başlandı. Bütün bu gelişmeler olurken Cumhurbaşkanı’nın “Bu şehre ihanet ettik, hâlâ da ihanet ediyoruz” sözüne tam da uygun olarak, İstanbul’a en büyük ihanet yapılmaya devam edildi. Bu ihanet, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmekte ve “Kanal İstanbul” denilen bölge yapılaşmaya açılmaktadır. Bazı Arap televizyonlarında kanal manzaralı arazi reklamlarının başladığı basında yer aldıktan sonra, ne yapılmak istendiği daha iyi anlaşılmaya başlandı. Son dört yılda önce 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı resen değiştirildi. Bu şekilde, İstanbul’un anayasası değişmiş oldu. Uzun süre tartışılarak 2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinde kabul edilen planın değişmesiyle büyük ihanet başlamış oldu. İtirazlara aldıran olmadı, 1/5.000 ölçekli imar planı ve 1/1.000 ölçekli uygulama planları da aynı yöntemle değiştirildi ve itirazlarımıza cevap bile verilmedi. Bölgede yaşamakta olan halk, yerlerinden edileceğini anlayınca toplu eylemlerle seslerini duyurdular. Yapılan haksız uygulama bir kez daha ortaya çıkmış oldu. “Bu bölgede akıllı şehir kurulacakmış, depreme dayanıklı olacakmış.” gibi masallarla algı yaratılmaya çalışılsa da herkes biliyor ki İstanbul rantta kurban edilmektedir. Kuzey Marmara Otoyolu’na ait Sazlıdere Barajı geçişini sağlayacak köprüyle ilgili “Kanal İstanbul’un temelini törenle atıyoruz” şeklinde açıklama yapılmasının da algıdan başka bir anlamı olmamıştır, “Bakin, kanalı yapıyoruz” izlenimi verilmek istenmiştir. Bugünkü sunumda Sayın Bakan aynı şeyi tekrarladı ve “Kanal İstanbul’un temeli atıldı.” diyor. Bir mühendis olarak tekrar soruyorum: Kanalla ilgili ortada hâlâ bir ihale dosyası yok, projeleri eksik, ÇED raporu çelişkili, fizibilitesi yok; bunu nasıl söyleyebiliyorsunuz? Bu köprü Kuzey Marmara Otoyolu’na ait Sazlıdere

geçişiyse “İleride Kanal’la ilgisi olabilir.” şeklinde ifade edilmesini anlayabilirim ama doğrudan Kanal’la ilgili bir ihale olmadığına göre böyle bir tören de yoktur. Bu, Sazlıdere Barajı üzerindeki geçiş sağlayacak köprüyle ilgili bir temel atmadır, başka bir şey değildir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; “Kanal İstanbul yapılacak.” algısı seçime kadar devam edeceği benziyor. Son aylarda –son iki ayda hatta- Cumhurbaşkanı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı ile Çevre ve Şehircilik Bakanı’nın bu konudaki sözlerinden örnekler vermek istiyorum: Cumhurbaşkanı, 14 Ekimde “Günlerce beklemeler var. Yarın bunlar çok daha artacak. Bir de gemi boyutları çok büyüdü, bundan on yıl önce 3 gemi, şu anda tek gemi oldu.” dedi. Bu söze dikkat edin lütfen yani on yıl önce 3 gemi geçiyordu, bugün o 3 gemi yerine 1 gemi geçiyor. 28 Ekim’deki beyanında da “Yakında Kanal İstanbul’un çalışmaları başlayacak ve İstanbul Boğazı’nı çevre tehdidinden kurtaracağız. Bu muhalefetin kafası basmaz, anlamaz bunlar.” dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı da 1 Eylülde “Bekleme sürelerinin azaltılması, İstanbul Boğazı’nın yükünün azaltılması gerekiyor.” dedi, 25 Eylül’de “Maliyet ilk baştaki hesaplamalardan biraz daha fazla, 15 milyar dolar olarak hesaplamıştık, 20 milyar doları bulacak. Proje hayata geçecek, bu bir ihtiyaç. Şu anda 40 bin gemi geçiyor, yarın 60-70 bine çıkarsa Boğaz’dan geçilmez. “ dedi, bugünkü sunumunda 78 bine çıkacağını ifade etti, 11 Kasım’da da “Kanal İstanbul kendi gelirleriyle kendi yapım maliyetini çıkarabilecek bir projedir.” dedi.

Çevre ve Şehircilik Bakanıysa, 17 Eylülde, Kanal İstanbul’la ilgili “Ulaştırma Bakanlığımız süreci yürütüyor, biz de etrafındaki şehirleşme ve planlama sürecini yürütüyoruz.” dedi, 8 Kasım’da, Kanal İstanbul’da kuracağımız yeni şehir konsepti, kentsel dönüşümün ve planlı şehirleşmenin en güzel ve başarılı örnekleridir.” şeklinde açıklama yaptılar. Sayın Cumhurbaşkanı, karşı görüşte olanları önemsiz göstermek için “Anlamaz bunlar.” dese de kendisinin de ifade ettiği gibi, boğazdan gemi geçiş sayıları sürekli azalmaktadır; isteyen herkes bunu inceleyebilir, 2007’den bu yana düzenli bir ivmeyle azalmaya devam ediyor. Gemi boyutlarının büyümesi sonucu on yıl önceki 3 gemi bugün 1 gemiye düşmüşse aradaki çelişkinin izah edilmesi şarttır. Ulaştırma Bakanı, bekleme süresinin çok olmasını gerekçe gösterirken gemi sayısının daha da artacağı için bekleme süresinin artacağını düşünüyor, maliyetin de biraz artacağını ekliyor. O “biraz” dediği maliyet 5 milyar dolar yani 93 milyar Türk lirası demektir.

Sayın Bakan, bugün maliyete değinmediniz ama üç yıl önceki açıklamalarınızda maliyet için “75 milyar lira.” demiştiniz, şimdi “20 milyar dolar.” diyorsunuz yani 400 milyara yaklaştığının farkında mısınız? Ben o zaman “Maliyet en az 400 milyar olur.” diyordum, şimdi iddia ediyorum 1 trilyon lirayı geçecektir. Kanala yatırım yapmaya istekli olabilecek olan firmalara ve ülkelere ikaz mahiyetinde Genel Başkanımız Sayın Akşener’in “tiksindirici borç” sözünü tekrarlamakta fayda görüyorum, bunun ne anlama geldiğini ilgililerin iyi anlamasını da istiyorum.

Para kazanarak kendini amorti edeceğini söylüyorsunuz ama gemileri paralı geçişe zorlama imkânı var mıdır? Çevre ve Şehircilik Bakanı daha ziyade para kazanılacak işlere baktığı için -her ne kadar onun Bakanlığı söz konusu değil ama doğrudan doğruya sözleri Kanal İstanbul’la ve o bölgeyle olduğu için bunu söylüyorum- şehirleşmenin güzel örneklerini vereceğini de söylüyor ama İstanbul’un deprem tehdidi altında bulunmasının Bakanlığıyla sanki ilgisi yokmuş gibi konuşmaya devam ediyor.

Değerli üyeler, 2018’den bu yana kanalla ilgili bütün yanlışlıkları ortaya koyarak yapılmaması gerektiğini ve yapılamayacağını ifade ettik. Esas niyetin de yapılaşmaya geçilerek rant peşinde koşmak olduğunu iddia ettik ve haklı çıktık. Şimdi de söylüyoruz: Bu yapılaşma olmamalıdır, oradaki yerleşik halk yerinden edilmemeli ve İstanbul’un havası, suyu, bitkisi, böceği, çiçeği, kısaca hayat damarları

kesilmemelidir. Partili cumhurbaşkanlığı sistemiyle birlikte gideceğine inandığımız bu iktidardan sonra her şey normale dönecek ve temelleri üzerine oturacaktır. O zaman bu ihanete ortak olanlar en azından mahcup olacaktır, cezaı hak edenler de elbette cezasına katlanacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti devletin 100'üncü yıl bütçesi üzerinde konuşurken bir uyarı görevi de yapmak istiyoruz. Birçok parametrenin bilinmediğı, bilim çevrelerinde gerektiğı kadar tartışılmadığı ve mutabakat sağlanmadığı, kamuoyunda yeterince anlaşılmadığı, geriye dönüşü olmayan riskler taşıdığı, çok büyük bir bütçenin söz konusu olduğu, buna karşılık önemli bir getirisinin net olarak açıklanamadığı böyle büyük bir girişimin uygulamaya konulmasını kesinlikle doğru bulmuyoruz. Kanal gerekçesiyle bölgenin yapılaşmaya açılmasının da İstanbul'a ihanet olacağını düşünüyoruz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Nuhoğlu, lütfen toparlar mısınız?

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Bu sebeplerle, İstanbul'un ve ülkemizin geleceğini tehlikeli bir sürece sokacak olan Kanal İstanbul çılgınlığından ve bölgenin yapılaşmaya açılmasından vazgeçildiğinin açıklanmasını iktidara öneriyor, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ederim Sayın Nuhoğlu.

IV.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

2.- Oturum Başkanı Abdullah Nejat Koçer'in, Gaziantep'in Karkamış ilçesine yapılan terör saldırısına ilişkin açıklaması

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Yemek arası vermeden önce ben de bir açıklama yapmak istiyorum. Seçim bölgem ve memleketim Gaziantep'e öğle saatlerinde terör örgütü tarafından havan saldırısı düzenlendi. Karkamış ilçemizde 3 vatandaşımız; 1 ilkokul öğrencisi, 1 öğretmen ve 1 vatandaşımız maalesef hayatını kaybetti. Ben onlara Allah'tan rahmet diliyorum, yaralılarımıza -6 yaralımız var- acil şifa diliyorum, terörü ve teröre destek verenleri de lanetliyorum buradan. Milletimizin başı sağ olsun.

Saat 14.30'a kadar görüşmelere ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.51



ÜÇÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 14.31****BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, 20’nci Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)*A) KANUN TEKLİFLERİ (Devam)*

1.- 2023 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/286) ve 2021 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/285) ile Sayıştay tezkereleeri (Devam)

*a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (Devam)**b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)**c) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)**d) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)**e) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) (Devam)*

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Müzakerelere kaldığımız yerden devam edeceğiz.

En son, Milliyetçi Hareket Partisinde kalmıştık, Sayın Mustafa Kalaycı grubu adına konuşacak.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz yirmi dakikadır Sayın Kalaycı.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, Bakanlık ve kurumlarımızın değerli temsilcileri, sayın basın mensupları; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Gaziantep Karkamış ilçemizin sivil yerleşim yerlerine ve bir okula yapılan roketli terör saldırısında 1 öğretmen, 1 çocuk ve 1 vatandaşımız şehit olmuş, 10 vatandaşımız yaralanmıştır. Hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, yaralı vatandaşlarımıza acil şifalar diliyorum. Masum vatandaşlarımızı katleden, öğretmen katili, çocuk katili, bebek katili terör örgütü PKK-PYD/YPG’yi, destekçilerini ve onlarla iş tutanları şiddetle lanetliyorum, Allah’ın gazabı üzerlerine olsun.

Önceki gün, gece yarısı başlatılan Pençe-Kılıç Hava Harekâtı’yla Irak ve Suriye’nin kuzeyinde 89 hedef imha edilmiştir, elbette arkası gelecek. Vakit hesap vaktidir, vakit iblisinin çocuklarından hesap sorma vaktidir. Terörle mücadele kararlılıkla sürdürülecek, dökülen kanlar yerde bırakılmayacaktır. Kahraman Türk Silahlı Kuvvetlerimizle gurur duyuyoruz, gazaları mübarek olsun.

Sayın Bakanım, yaptığınız kapsamlı sunum için teşekkür ediyorum. Ulaştırma sektörü, ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte önemi giderek artan stratejik bir sektör olarak ülkelerin gündeminde yer almaya devam etmektedir. Üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğrudan etkileyen, bu yönüyle halkın refah düzeyine yansıyan ulaştırmanın zaman ve maliyet avantajı sağlaması büyük önem arz etmektedir. Malın hasarsız, mümkün olan en kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından tüketim noktasına veya başka üretim sürecine taşınması söz konusu malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur hâline gelmiş olup rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Taşımacılık, depolama, paketleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi de kapsayan lojistik faaliyetlerin ekonomik kalkınma ve büyümede önemi artmaktadır. Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik, yalnızca mal, hizmet veri ve bilgi kümesinin hareketliliğiyle sınırlı kalmayıp verimliliğin ve esnekliğin artırılması, girdi ve üretim maliyetlerinin azaltılması ve böylece küresel ölçekte daha etkin rekabet gücü elde edilmesine imkân sağlaması açısından tedarik zinciri içerisinde oldukça önemli bir konumdadır. Lojistik üsler, ulusal, bölgesel ve küresel bazda, ülkeye başta ekonomik olmak üzere, siyasi, kültürel, sosyal ve benzeri alanlarda büyük katma değerler sağlamaktadır. Türkiye, sahip olduğu kıtalar arası geçiş noktasındaki konumuyla lojistikte bölgesel bir üs olma potansiyeline sahiptir. Aynı zamanda, Çin'den Avrupa'ya uzanan yeni ve modern İpek Yolu üzerinde bulunan Türkiye, batı ile doğu arasındaki kavşak konumuyla zaman ve maliyet açısından önemli bir avantaja sahiptir. Bu durum, tarihte olduğu gibi, yeniden ülkemize büyük fırsatlar sunmaktadır. Milliyetçi Hareket Partisi olarak, lojistik ve ulaştırma altyapısı geliştirilerek ülkemizin bölgesel lojistik üs hâline getirilmesine, ulaşım yolları üzerinde büyük ticaret limanları ve bunlara bağlı lojistik ve stratejik sanayi kümeleri oluşturulmasına büyük önem veriyoruz.

Cumhurbaşkanlığı yıllık programında yer alan verilere göre, 2020 yılı itibarıyla ülkemizde yurt içi yük taşımalarında demir yolunun payı yüzde 6,7 iken AB 27 ortalaması yüzde 16,8; yine, yurt içi demir yolu yolcu taşımalarında ülkemizin yüzde 0,5 olan payı, AB 27'de yüzde 5,1 düzeyindedir. Ülkemizde dengeli bimodal dağılım için uzun dönemli planlamalar yapılmasına rağmen, tarihsel olarak ulaştırma sisteminin kara yolu odaklı büyümesi, demir yolu ve deniz yolu altyapısının zamanında oluşturulamaması, yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak en esnek ulaştırma türü olan kara yolu ağına yüklenmesine yol açmış ve verimli olmayan bir yapı ortaya koymuştur.

Ülkemizde son yıllarda demir yolu ve deniz yolu taşıma paylarının artırılması yönünde önemli çalışmalar ve büyük yatırımlar yapılmaktadır. Ulaşım maliyetleri, erişilebilirlik ve trafik güvenliği gibi unsurları temel alan ve türler arasında dengeli ve birbirini tamamlayıcı bir ulaştırma sisteminin oluşturulması amacıyla mevcut ulaştırma ana planı, lojistik sektör de dâhil edilmek suretiyle ve bütüncül bir bakış açısıyla güncellenerek hazırlanan 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı, 5 Nisan 2022 tarihinde Sayın Bakanımız tarafından açıklanmıştır. 2053 yılına kadar bölünmüş yol ağının 38.060 kilometreye, demir yolu hat uzunluğunun 28.590 kilometreye, havalimanı sayısının 61'e, lojistik merkez sayısının 26'ya çıkarılması, lojistik performans endeksi sıralamasında ilk 10 ülke arasında yer alınması, orta koridorda lojistik bir üs hâline gelmesi Plan'ın hedefleri arasında yer almaktadır.

Güvenli, verimli, süratli ve kolay erişilebilir bir ulaştırma sistemi lojistik hizmetlerin etkin sunumu için kritik önemdedir. Lojistik sistemin doğru işleminde ve gelişiminde altyapı çok önemlidir. Öncelikle limanların, demir yollarının ve kara yollarının altyapılarının gelişmişliğiyle lojistik hizmetler etkinleşebilmektedir. Lojistik sektörünün dijital teknolojilerdeki gelişimine uyumlu olarak dönüşümünün sağlanması, Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın getireceği değişikliklerin dikkate alınması, e-ticaretin geliştirilmesine önem verilmesi, temassız taşımacılık, proje taşımacılığı, deniz, hava, kara, demir yolları taşımacılıklarının eş zamanlı ve stratejik biçimde entegrasyonunun sağlanarak lojistik ekosisteminin geliştirilmesi ve sürecin hızlı, kaliteli, verimli ve sürdürülebilir yönetilmesi Türkiye'nin geleceği açısından çok önemlidir. Dağınmık yapıdaki lojistik mevzuatının bütünlüklük bir yapıya getirilmesi, kombine taşımacılık mevzuatının hazırlanması, lojistikle ilgili etkin bir koordinasyonun sağlanması, ayrıca lojistik sektörüne yönelik standartlar ve istatistik altyapısının oluşturulması gerekli görülmektedir. Yüksek kapasiteli kara, deniz, demir ve hava yolu bağlantıları bulunan organize lojistik bölgeleri inşa edilmeli, bu bölgeler aracılığıyla sanayi, enerji ve tarımsal üretim havzalarının iç piyasaya ve uluslararası piyasalara erişimi sağlanmalıdır. Ulaştırma sistemindeki liman altyapıları, terminal imkânları ve ana ulaşım arter bağlantıları iyileştirilmeli, iç bölge bağlantıları geliştirilerek

limanlar kombine taşımacılık yapabilen lojistik merkezler hâline getirilmelidir. Lojistik faaliyetlerinde esneklik, hız, öngörülebilirlik, güvenlik, kalite, ölçek ekonomisi ve yenilikçilik gibi hizmet düzeyi parametreleri iyileştirilmelidir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye, son yıllarda ulaştırma ve altyapıya ilişkin olarak bölünmüş yollar, otoyollar, köprüler, viyadükler, tüneller, tren yolları, havalimanları gibi dünya çapında devasa projeleri de kapsayan çok önemli yatırımları gerçekleştirmiştir. 18 Mart 2022’de hizmete açılan ve bir yatırım şaheseri olan 1915 Çanakkale Köprüsü milletimize büyük bir gurur yaşattı. Temeli 18 Mart 2017’de atılan bu dev eser, çok yoğun çalışmalar neticesinde bir yıl erken bitirilmiş, bunun yanında Malkara’dan Çanakkale’ye uzanan 103 kilometrelik otoyol da hizmete girmiştir. 1915 Çanakkale Köprüsü’nün açılmasıyla 9 ilimiz kesintisiz birbirine bağlanmış, aynı zamanda Marmara otoyol ringi tamamlanmıştır. 1915 Çanakkale Köprüsü’nün yapımında emeği geçen başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanımıza, yüklenici firmalarımıza, işçilerimize ve mühendislerimize bir kez daha teşekkür ediyoruz. Ulaştırma altyapısının güçlenmesi ve yaygınlaşması sayesinde Türkiye’nin bölgesel ve küresel ticaretteki değeri, stratejik önemi daha da artacak, doğu-batı aksanında herhangi bir kopukluk olmayacaktır.

Bölünmüş yol ağıımız 28.816 kilometreye ulaşmıştır. Ülkemizin demir yolu ağı 1.460 kilometresi hızlı tren hattı olmak üzere toplam 13.128 kilometreye erişmiştir. 2022 yılında yurt içi demir yolu yük taşımacılığında yüzde 17,3; yurt dışı yük taşımacılığında ise yüzde 27,2 düzeyinde artış gerçekleşmesi beklenmektedir. Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılmasını teminen, sanayi tesisleri ile liman, organize sanayi bölgesi ve maden sahaları başta olmak üzere önemli yük merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanmalı, yük taşımacılığında demir yolunun payı daha da artırılmalıdır. Raylı sistem araçları güvenli ve konforlu bir yolculuk imkânı sağlaması ve yük taşımacılığında ekonomik, verimli ve çevre odaklı fırsatlar sunması nedeniyle hem kent içi hem de şehirler arası ulaşımında yaygın olarak tercih edilmektedir. Ülkemizde demir yolu ve kent içi ulaşım sektörlerinde artan kamu yatırımlarına paralel olarak, önemli ölçüde, çeken ve çekilen araç ihtiyacı ortaya çıkmıştır. TÜBİTAK ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ortaklığında kurulan Raylı Ulaşım Teknolojileri Enstitüsünde demir yolu araçları, motor tahrik sistemleri ve alt sistemler, yerli sinyalizasyon sistemleri ile kestirimci bakımlar için gerekli akıllı sistemler yerli üreticilerimizle birlikte geliştirilmeye devam edilmekte ve test faaliyetleri gerçekleştirilebilmektedir. Ülkemizde yerli raylı sistem aracı sanayisinin gelişimi ve üretilen araçların ihracatıyla ülke ekonomisine katkı sağlanması amacıyla, tüm raylı sistem araçlarının tasarımı, üretimi, bakım ve onarımının yapılması, ayrıca kritik alt bileşenlerin yerleştirilmesi ve yerlilik oranlarının artırılması yönünde yapılan çalışmaları destekliyoruz.

Ülkemizde sivil trafiğe açık hava meydanı sayısı 57’ye ulaşmıştır. Tokat’a yapılan yeni havalimanı 25 Mart 2022, Türkiye’nin deniz üzerine inşa edilen 2’nci havalimanı olma özelliğini taşıyan Rize-Artvin Havalimanı 14 Mayıs 2022 tarihinde hizmete açılmıştır. Ülkemizde yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 10 hava yolu şirketi bulunmaktadır. Hava yolu şirketlerinin uçak sayısı 2021 yılı sonu itibarıyla 558’e yükselmiştir. Pandemi döneminde kapanma ve karantina süreçlerinin etkisiyle dünya genelinde havalimanları ve havacılık sektörü çok zor bir dönem geçirmiştir. Uluslararası Havalimanları Konseyi verilerine göre Türk havacılık sektörünün pandemideki performans ve dayanıklılığı Avrupa’dan çok daha iyi durumdadır. İstanbul Havalimanı 2021 yılında Avrupa yolcu trafiği sıralamasında 1’inci olmuştur, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı 6’ncı, Antalya Havalimanı 9’uncu sıradadır. 2022 yılının üçüncü çeyreğinde de İstanbul Havalimanı Avrupa havalimanları arasında 1’inci olurken Londra Paris ve Amsterdam Havalimanlarını geride bırakmıştır. Antalya Havalimanı ise Avrupa’nın en yoğun 7’nci havalimanı olmuştur. İstanbul Havalimanı bugüne kadar “5 Yıldızlı Havalimanı”, “Dünyanın En Aile Dostu Havalimanı”, “Dünyanın En İyi Alışveriş Deneyimi Sunan Havalimanı”, “Güney Avrupa’nın

En İyi Havalimanı” uluslararası ödülleri kazanarak Türk havacılığını zirveye taşımıştır. Türk Hava Yolları da uyguladığı akılcı politikalarla, pandemi sürecinden güçlenerek çıkmayı başarmış, operasyonel ve finansal sonuçlarıyla rakiplerinden olumlu ayrılarak tüm olumsuzlukları ve belirsizlikleri daha iyi yönetmiştir. İngiltere merkezli bir araştırma şirketinin Eylül 2021 ile Ağustos 2022 arasında 100’den fazla ülkede 14 milyondan fazla müşteriyle gerçekleştirdiği anket sonucunda, dünyanın mevcut hava yolu şirketleri arasında Türk Hava Yolları 7’nci sırada yer almış, Avrupa’nın en iyi hava yolu şirketi seçilmiştir. Uluslararası hava trafiğinde ülkemiz önemli bir merkez hâline gelmiştir. 2021 yılında havalimanlarındaki yolcu trafiği bir önceki yıla göre dış hatlarda yüzde 87,3; iç hatlarda yüzde 37,6; toplamda ise yüzde 57 artmıştır; 2022 yılında toplam yolcu sayısının pandemi öncesi dönemi aşması beklenmektedir.

Denizcilik, uluslararası ticari taşımacılıkta en büyük paya sahip olan sektör olarak dış ticaretimizin geliştirilmesi, ekonomimizin dışa açılarak dünya ekonomisiyle bütünleşmesi ve diğer ekonomik hedeflerimizin gerçekleştirilmesi açısından son derece önemli fonksiyona sahiptir. Deniz yolu, taşımacılığın birim başına en düşük maliyetle gerçekleştirildiği ulaştırma modudur ve kara yolu taşımacılığına göre ortalama 6,5 kat, demir yolu taşımacılığına göre ise 3,5 kat daha ekonomiktir. Etkili deniz taşımacılığı politikaları yalnızca ticari değil, kültürel zenginliğin de önünü açmakta, turizmde katkıda bulunmaktadır.

Ülkemizdeki liman yatırımlarının bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmesi, fiziki altyapının geliştirilerek deniz yolu taşıma paylarının artırılması önem arz etmektedir. Deniz yolu taşımacılığının güçlü liman altyapıları ve liman geri sahalarının da lojistik kümelerle desteklenmesi gerekli görülmektedir. Transit yük taşımacılığı açısından uygun olan limanların kapasitesi artırılmalıdır. Limanların coğrafi tekel konumu dikkate alınarak etkin bir düzenleme ve denetim sistemi oluşturulmalıdır. Yeşil liman uygulamaları desteklenmelidir.

Lojistik Performans Endeksi’nde iç su yolu taşımacılığını en ileri seviyede kullanan ülkeler ilk sıralarda yer almaktadır. Kanal İstanbul Projesi kapsamında liman ve geri sahasında oluşturulacak lojistik merkez İstanbul Havalimanı, demir yolu projeleri ve kara yolu projeleriyle birlikte en önemli lojistik hat noktası olabilecektir. Tamamlandığında denizcilik, ulaşım ve uluslararası ilişkiler tarihini değiştirecek olan Kanal İstanbul Projesi, gemi trafiğini rahatlatmanın yanı sıra Türkiye’nin elini güçlendirecek, jeostratejik imkân ve kabiliyetini perçinleyecektir.

Posta sektörünün haberleşmedeki rolü giderek azalırken posta hizmetleri önemli bir ticaret altyapısı hâline dönüşmektedir. Kurye, kargo ve lojistik sektörleri arasındaki sınırlar giderek belirsizleşirken e-ticaretteki artış sektörün büyümesine önemli katkı sağlamaktadır; pandemiyle birlikte güçlenen bu eğilimin önümüzdeki dönemde de devam etmesi beklenmektedir. Posta hizmetlerinde bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygın kullanımıyla geliştirilen yeni iş modelleri ve tüketici odaklı çözümlerle hizmet kalitesinin artırılması ise e-ticaret alanında firmaların rekabet gücünü destekleyici rol oynamaktadır.

Bilgi ve iletişim teknolojileri sektörünün gelişimi, gayrisafi yurt içi hasılaya yapacağı doğrudan katkının yanı sıra diğer sektörlerin gelişimi için de kritik önemdedir. Yaygın fiber ve geniş bant altyapısı başta olmak üzere, bilgi ve iletişim teknolojileri alanında teknoloji kapasitesinin yüksek bir altyapıya kavuşturulmasına yönelik çalışmalar etkin bir şekilde sürdürülmelidir. Türkiye’nin küresel uydu haberleşme pazarlarındaki ağırlığının artırılması adına uydu haberleşme hizmetleri alanındaki bilimsel ve teknolojik gelişmeleri yakından takip eden TÜRKSAT’ın, bu alanda ülkemizde yapılan çalışmalara öncülük eden kurumlar arasında yer alması gurur vericidir. Uydu ve uzay teknolojileri alanında yürütülen çalışmalarda dışa bağımlılığın azaltılması ve sahip olunan imkân ve kabiliyetlerin geliştirilmesi, ülke kaynaklarının verimli bir şekilde koordine edilmesine katkı sağlayacaktır.

Sayın Bakanım, konuşmamın bu bölümünde Konya projelerini dile getireceğim. Konya'nın önemli ve prestijli projelerinden olan Kayacık Lojistik Merkezi ve Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Garı önceki yıl ve Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı 8 Ocak 2022 tarihinde hizmete açılmıştır. Konya-Alanya arasını iki saat on beş dakikaya indirecek olan bölünmüş yol projesi kapsamında yapımı tamamlanan ve Türkiye'nin en yüksek ayaklı viyadüğü olan 1.372 metrelik Eğiste Viyadüğü'nün de yakında hizmete açılması beklenmektedir. Sayın Cumhurbaşkanımıza, Ulaştırma ve Altyapı Bakanımıza ve bu projelerde emeği geçen herkese Konya adına çok teşekkür ediyorum.

Konya merkezinde şehir içi ulaşımın rahatlatılması ve Konya'nın çağdaş ulaşım sistemlerine kavuşması için metro, banliyö ve çevre yolu projeleri büyük önem arz etmektedir. 122 kilometrelik Konya Çevre Yolu'nun 22 kilometrelik birinci kısmı hizmete açılmış, 46 kilometrelik ikinci kısmında çalışmalar devam etmektedir. Uzun yıllardır yapımı beklenen Konya Çevre Yolu Projesi yavaş ilerlemektedir. Konya Çevre Yolu tümüyle ne zaman tamamlanacaktır?

Yine, uzun yıllardır özlemle beklediğimiz Konya Metrosu konusunda Sayın Cumhurbaşkanımızın müjde vermesinin ardından 2 Ekim 2019 günü ilk etabının ihalesi yapılmış olup ihale bedeli 1,2 milyar avrodur. Projeye ilgili kredi sözleşmesinin yapılarak temelinin atılması beklenmekle birlikte, iki yıldır bir gelişme olmamıştır. Konya'nın en büyük yatırım niteliğini taşıyan Konya Metrosu Projesi'yle ilgili son durum nedir, temeli ne zaman atılabilecektir?

Bakanlık ve kurumlarımızın 2023 yılı bütçelerinin hayırlı ve bereketli olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Kalaycı.

Şimdi AK PARTİ Grubu adına Sayın Salih Cora'ya söz veriyorum.

Sayın Cora, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurunuz lütfen.

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Bakanım, Değerli Komisyon Başkanım, Komisyonumuzun kıymetli üyeleri, değerli bürokratlar, basınımızın kıymetli temsilcileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Plan ve Bütçe Komisyonumuzda bugün görüşülmekte olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi üzerine söz almış bulunmaktayım.

Öncelikle, bugünlerde başlatılan Pençe-Kılıç Operasyonu kapsamında sınır ötesi harekâtımızda şanlı ordumuza başarı diliyoruz. Allah ordumuzu muzaffer eylesin.

Yine, Değerli Bakanım, sözlerimin başında, ülkemizin doğusundan batısına, kuzeyinden güneyine, en merkezî yerinden en ücra köşesine kadar 7/24 esaslı çalışan, gece gündüz çalışan kara yolu, hava yolu, demir yolu çalışanlarıyla beraber, denizcilerle birlikte, yine bilişim sektörümüzün kıymetli çalışanlarını da Komisyonumuzdan saygıyla selamlıyorum.

Kıymetli milletvekilleri, Türkiye üç büyük kıtanın ortasında, ticari potansiyeli çok yüksek deniz güzergâhları arasında stratejik öneme sahip bir ülkedir. Dört saatlik uçuşla 67 ülke, 1,6 milyar insan nüfusunun yaşadığı ve 38 trilyon dolar gayrisafi millî hasılanın üretildiği, 7 trilyon dolarlık iş hacminin olduğu bir bölgede yer alıyoruz. Doğudan batıya, Çin'den İngiltere'ye kadar uzanan tarihî İpek Yolu'nun orta koridorunda yer alan Türkiye, bu stratejik konumu gereği ulaşım modlarında bir kavşak, bir üs olma özelliğini korumaktadır. Zaten bütün çabamız da ülkemizin kıtalar ve denizler arasındaki bu coğrafi konumunu avantaja çevirerek, yatırımlarla ülkemizi lojistik, ulaşım, gıda ve enerji sektörlerinde de merkezî bir konuma kavuşturmadır.

Değerli arkadaşlar, ulaştırma ve haberleşme sektörü, hayatımızın her an ve aşamasında var olan hizmetleri içermektedir. Sabah uyandığımızda cep telefonumuzla başlayan, kahvaltı sırasında izlediğimiz televizyon yayınlarıyla devam eden, arabamızla veya toplu taşıma araçlarıyla iş yerimize ulaşmamızda var olan, dünyanın her bir tarafına giderken kullandığımız kara, hava, demir ve deniz yollarıyla hayatımızı çepeçevre saran bu hizmetlerin kalitesinin artırılması, düzenlenmesi, güçlendirilmesi veya regüle edilmesi, elbette ki siyasetin en önemli çalışma alanları arasındadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Kıymetli Cumhurbaşkanımızın öncülüğünde diğer tüm sektörlerde olduğu gibi ulaştırma ve haberleşme alanında da yüz yılda yapılacak yatırım ve hizmetleri tabiri caizse yirmi yıla sığdırdık. AK PARTİ döneminde ulaşım da devrim yaparak tarihî yatırımları ve büyük projeleri hayata geçirdik. Muhalefetin her defasında karşı çıkmasına rağmen, bizler dünyanın “en”lerini ve “ilk”lerini içeren birçok projeyi milletimizin hizmetine sunduk. Marmaray, Avrasya Tüneli, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü -ki 1915 Çanakkale Köprüsü’yle ilk kez bir denizin etrafı kara yolu ulaşımıyla beraber mümkün olabilmektedir- aynı şekilde, Ankara-Niğde akıllı Otoyolu, Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir, Karadeniz Sahil Yolu ve yüksek hızlı tren hatlarının yanı sıra Anadolu’da da birçok önemli projeye imza attık. Kömürhan Köprüsü bunlardan biridir, Beğendik Köprüsü, Çankırı Ilgaz Tüneli, Malatya Erkenek Tüneli, Artvin Cankurtaran Tüneli, Rize-Artvin Havalimanı, Rize Ovit Tüneli, İzmir Sabuncubeli Tüneli’ni tamamladık, Zigana Tüneli’ni de bitirmek üzereyiz. Bunlar gibi nice mega ulaşım projelerini başarıyla bitirdik ve hizmete açtık. Yıllarca büyük eziyetler çekilerek geçilen Bolu Dağı’nı artık tünellerle geçiyoruz. Hani, hep söylüyoruz; Bolu Tüneli’nin patates deposu olarak kullanılması planlanmıştı ama artık AK PARTİ döneminde, çok kısa bir süre içerisinde bu yolu da tünelle geçtik. Bunun benzerleri de vardır, kendi bölgemizden ifade etmek istiyorum: Biz Karadeniz’in virajlı yollarından olan Bolaman yollarını şu an unutmuş vaziyetteyiz yani orada nice mal, nice can, nice hayat kayıpları oldu. Geçilemeyen nice yollar artık çok kolay bir şekilde tünellerle, viyadüklerle geçilmiş oldu. Şu anda ehliyetini yeni alan 18 yaşında birisi bu Bolaman yolunu hatırlamayabilir.

İşte, böylece, biz vatandaşımıza daha konforlu, daha güvenli yollardan, daha geniş, daha kısa yollardan geçmesine imkân sağladık. Kaz Dağları’ndan geçen var mıdır, bilmiyorum ama şunu ifade etmeliyim ki elli dakikada geçen o çetin yollar, şimdi, artık çok kolay bir şekilde aşıldı; şimdi, Assos ve Troya Tünelleri sayesinde bu çetin ve çetrefilli yol beş dakikada geçilebilmektedir.

İşte, eski Türkiye ile yeni Türkiye arasındaki fark budur. AK PARTİ’nin hizmet siyaseti anlayışı budur. AK PARTİ, bu hizmet siyaseti sayesinde yapılan yatırımlarla, gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşmış bir Türkiye profili ortaya çıkardı. Modern bölünmüş yolları, tünelleri ve köprüleri hayata geçirdiğimiz gibi demir yollarını da yeniledik. Bu büyük yatırımlarımızla vatandaşlarımızın hayatındaki konforu artırdık, rahatlık kattık, yaşamlarını kolaylaştırdık; aynı zamanda gayrisafi millî hasılaya da katkı sunmuş olduk. Vatandaşlarımız da bu yapılan yatırımları görüyor ki şu an bugün, burada, Türkiye’de tarihte ilk kez bir siyasi partiye 21’nci kez üst üste, kesintisiz bütçe yapma hakkı tanımaktadır.

Ulaştırma ve altyapı alanında hiç kimse AK PARTİ’yle yarışamaz. Bu millet, hizmet eden ile konuşmaktan başka hiçbir şey yapmayanları çok iyi bir şekilde görmektedir. Sizler bu yaptığımız hizmetlere muhalefet etmeye devam edin, hakaret ve iftira atın bu hizmetlere, eserlere; biz milletimize hizmet etmeye, eserler kazandırmaya devam edeceğiz.

Değerli milletvekilleri, 2003-2022 yılları arasında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız, ülke genelindeki ulaştırma ve haberleşme yatırımları için tam 1 trilyon 653 milyar 450 milyon liralık harcama yapmıştır. Bu total rakamda biten projelere yapılan yatırımın miktarı 894 milyar liralara varmıştır. Devam eden projelere yapılan yatırım miktarı 447 milyar lira ve tamamlanan kamu-özel

iş birliği projeleri de 311 milyar lirayı oluşturmaktadır. Devam eden yatırımlar anlamında 607 milyar 613 milyon liralık daha harcama öngörülmektedir. Bu şekilde, toplamda 2 trilyon 261 milyar liralık bir harcamadan bahsediyoruz değerli arkadaşlar. Ulaşım modlarında, ulaşım alanında bu yatırımlara konu olan ve devam eden proje sayısı şu an 3.340'ı aşmıştır. Son yirmi yılda ulaştırma ve haberleşme sektörlerine yapılan harcama kalemlerine baktığımızda, yüzde 60'la kara yollarımız, yüzde 21'le demir yolları, yüzde 9'la hava yolları, yüzde 8'le haberleşme ve yüzde 1'le denizcilik yer almaktadır. 2003-2021 döneminde yapılan toplam 183 milyar dolarlık yatırım sayesinde, bugün gayrisafi yurt içi hasılaya da toplam 548 milyar dolar, üretime 1 trilyon 139 milyar dolar ve istihdama da yıllık ortalama 995 bin kişilik katkı sağlamış olduk. Bununla birlikte, hem inşaat sektörü hem de faaliyet dönemlerinin toplamında, bu yatırımlarımız sayesinde, ülkemizin hazinesine 27,9 milyar dolar vergi ve 99 milyar dolar ihracata katkı sağlayan bir Bakanlıktan söz ediyoruz. Doğrusunu isterseniz, burada, ulaştırma ve haberleşme alanındaki bu yatırımlarımızı, “en”lerimizi ve “ilk”leri sıralamak da bu sınırlı vakitte bunları gerçekleştirmek mümkün olmayabilir ancak, burada, sadece genel rakamları ve çok önemli projeleri ifade etmek istiyorum.

Bölünmüş yollarla şehirleri birleştirdik, bölünmüş yol uzunluğumuzu 6.100 kilometreden alıp 4 kat yükselterek 28.816 kilometreye ulaştırdık, bölünmüş yollarla birbirine bağlanan şehir sayısını 6'dan alıp 77'ye çıkardık. Aynı şekilde, tünel uzunluğunu 50 kilometreden alıp 13 katına çıkararak 663 kilometreye ulaştırdık yani Türkiye’de yaptığımız tünel sayısı Giresun-Ankara mesafesinde. Yine, köprü ve viyadük uzunluğunu da 311 kilometreden 736 kilometreye çıkardık, otoyollarımızı da 1.714 kilometreden 3.363 kilometreye çıkardık.

Hava yolunu halkın yolu yaptık, dünyada uçulmayan bir yer bırakmamış olduk. 2003'te 26 olan hava yolu sayımızı bugün 57'ye çıkardık, inşallah, Trabzon'un yeni havalimanıyla 61'de bunu tamamlamış olacağız. 25 Mart 2022 tarihinde Tokat Havalimanı'nı, 14 Mayıs 2022 tarihinde Türkiye'nin en güzel havalimanlarından biri olan Rize-Artvin Havalimanı'nı hizmete açtık. Bunlara ek olarak da yine “Durmak yok, yola devam.” misali Çukurova, Bayburt-Gümüşhane ve Yozgat Havalimanlarımızın inşaatı da devam etmektedir. 60 olan dış hat uçuş noktasına 281 yeni nokta ekleyerek dünyada 130 ülkenin 342 noktasına ulaşıyoruz.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Salih, Bakanın yerine sunum yapıyorsun. Vallahi, bravo sana (!)

SALİH CORA (Trabzon) – “Bravo.” Sayın Cumhurbaşkanımıza, “Bravo.” bizi destekleyen aziz milletimize.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, müdahale etmeyelim hatibe, rica ediyorum.

Buyurun, devam edin lütfen.

SALİH CORA (Trabzon) – Hava yolundaki toplam yolcu sayımız 2022 Ekiminde geçen yıla göre yüzde 45 artışla 156 milyona ulaştı. İç hatlardaki ve dış hatlardaki yolcu sayımız her geçen yıl artmaktadır. Toplam uçak trafiğinde, 2022 Ekim sonu itibarıyla bir önceki yıla göre yüzde 30'luk bir artış vardır. Hava yolundaki yük taşımacılığı miktarını da artırmış olduk. Muhalif kesimin her türlü iftirasına rağmen ve her türlü iftirayı atarak engellemeye çalışmış olmasına rağmen, bizim iftihar tablolarımızdan biri olan İstanbul Havalimanı da kısa sürede dünyanın en önemli küresel aktarma merkezlerinden biri olmuştur. “Yapamazsınız.” dediniz, yaptık; “Açamazsınız.” dediniz, açtık; “Çalıştıramazsınız” dediniz, çalıştırdık ve çalıştırdıkça da biz gelir elde eden bir havalimanına dönüştürdük. Avrupa'nın en yoğun havalimanları arasında zirvedeki yerini almıştır. Şu anda, İstanbul Havalimanı dört yılda 106 milyondan fazla yolcu ağırlamıştır. 2022 yılı Ocak-Ekim döneminde, transit yolcularla birlikte toplam yolcu trafiği yüzde 45 artarak 156 milyona yaklaştı.

Yine, değerli arkadaşlar, elektronik ve haberleşmede de çok iyi noktalara geldiğimizi ifade etmek isterim. 2022 yılında, bir önceki yıla göre yüzde 40 büyüme rakamlarına ulaştık. 2003'te 88 kilometre olan fiber hat uzunluğu 5,5 katına çıkarak 488 kilometreye ulaştı; biz bunu da yeterli görmüyoruz, daha da yukarılara çıkması için çalışmalarımızı artırıyoruz. Sabit genişbant abone sayımızın 20 binden 18,5 milyona ulaşması, bu konuda çalışmamız gerektiğini bir kez daha göstermektedir. Sabit altyapılarda fiber abone sayısı 154 binden 5 milyon 200 bine ulaştı. Mobil abone sayımız 88 milyon 500 bin olurken bu abonelerin yüzde 93'ü de 4.5G hizmetinden faydalanabilmektedir. Genişbantta abone sayımız 89,5 milyonu aşmıştır. Makineler arası iletişim abone sayısında da 7 milyon 800 bine ulaştık. On yıl önce mobil operatörlerimizin dakikası 8,6 kuruş iken ortalama tarife ücreti bugün 1,5 kuruşa kadar geriledi.

Mavi vatanda da etkin ve aktif rol alıyoruz, denizlerimizi de en etkin bir şekilde kullanıyoruz. Türk denizcilik ticaret filomuz 2022 yılı itibarıyla 31,3 milyon dwt'la tonla dünyada 15'inci sıraya yükselmiştir. Arkadaşlar, deniz yoluyla gerçekleştirilen dış ticaret taşıması da 2003'te 149 milyon ton iken bu, yüzde 258 artışla 2021 yılı itibarıyla 386 milyon tona ulaşmıştır. Limanlarda elleçlenen konteyner miktarlarında da artışlar gözle görülmektedir; 2003'te yaklaşık 2,5 milyon TEU iken 2021 yılında yüzde 505 oranında artışla 12,6 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

Ülkemizin toplam dış ticareti içinde deniz yolunun payı 2003 yılında 57 milyar dolar iken 2022 yılında 259,9 milyar dolara yükselmiştir. 2002 yılında 149 olan liman sayımız 217'ye, 37 olan tersane sayımız da 84'e çıkmıştır. Ülkemizde mevcut 84 adet faal tersanenin yıllık üretim kapasitesinin toplamı bugün 4,74 milyon dwt'a ulaşmış durumdadır. 2020 yılındaki mega yat proje sayısına miktar itibarıyla baktığımızda şu anda dünya 3'üncüsüne yaklaşmış durumdayız. Türk boğazlarında taşınan yük miktarında on altı yılda yüzde 48'lik bir artış kaydedildi.

Değerli arkadaşlar, Rusya-Ukrayna savaşında, Karadeniz'in ve boğazlarımızın enerji ve gıda konusunda çok daha önem kazandığını görüyoruz. Türkiye'nin öncülüğünde oluşturulan tahıl koridoru kapsamında, 1 Ağustos-18 Ekim tarihleri arasında 354 gemi Ukrayna limanlarından hareket etti, bugüne kadar taşınan toplam yük miktarı 7 milyon 860 bin tonu aşmıştır.

Bu toprakların demir yolları, ekonomik ve sosyal hayatının ötesinde tarihsel ve stratejik bir öneme sahiptir. Asya ile Avrupa arasında, Çin'den Avrupa'ya kadar giden demir ve İpek Yolu'nun orta koridorunda olmamız nedeniyle, uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında yükselen değer olan demir yollarının yeniden canlanması için hükümetlerimiz döneminde seferberlik ilan edilmiştir. Bu alanda çok yüklü miktarda yatırımlar yaptık ve yirmi yılda toplam demir yolu ağına, 1.241 kilometresi yüksek hızlı tren hattı, 219 kilometresi hızlı tren hattı olmak üzere 2.180 kilometre yeni demir yolu hattı ilave ettik ve şu anda toplam demir yolu ağı 13.128 kilometreyi aştı.

Değerli arkadaşlar, yüksek hızlı tren hattıyla tanıştırdığımız ülkemizi, dünyada 8'inci, Avrupa'da 6'ncı yüksek hızlı tren işletmecisi ülke konumuna getirdik. Asrın projesi Marmaray'ı 2013'te sessiz sedasız hizmete açtık. Bu, boğazın altından geçtiği için sizin tarafınızdan çok fazla fark edilmediğinden dolayı çok büyük itirazlara da konu olmamıştır.

Bu süreçte, gerek yurt içinde gerekse yurt dışında yük taşımacılığında da önemli artışlar sağlandı. Serbestleşmeyle beraber 2021 yılında demir yolu yük taşımacılığında özel sektörün payı yüzde 13'lere ulaştı. Özellikle uluslararası taşımalarımız 2021 yılında yüzde 24 artmıştır. Demir yolu taşımacılığında, 23 adet lojistik merkezde toplam 19 milyon metrekaarelik 73,2 milyon ton taşıma kapasitesi oluşturmayı hedeflemekteyiz. İşletmecilik yapan lojistik merkez sayımız 12 adede, kapasitesi ise 13,6 milyon tona ulaşmıştır. Ülkemizin yüz akı kent içi raylı sistem projelerinde de Marmaray'la beraber, Başkentray ve İZBAN'la beraber toplam 1 milyar 780 milyonu aşkın yolcunun seyahat ettiğini bilmenizi isterim;

bu sayı ülke nüfusumuzun yüzde 20'sinden fazladır. Değerli Bakanım, aynı şekilde, Trabzon ilinde de Ganita-Akyazı arasında şehir içi trafiğini rahatlatacak tramvay hattının merkezî bütçeden yapılmasını da arzu etmekteyiz.

Değerli Bakanım, Bakanlığımız -özellikle Ulaştırma Bakanlığı- 2053 ulaşım ve lojistik ana planını oluşturmuştur. Bu konuda, özellikle Ulaştırma Bakanlığının diğer bakanlıklardan daha erken davranarak 2053 vizyonunu açıklamasını gururla takip ediyoruz. Bu planlamaya göre demir yolundaki yolcu taşımacılığı 6 kat, yük taşımacılığı da 7 kattan fazla artacaktır. Yüksek hızlı tren ve hızlı trenle bağlanan şehir sayısı 8'den 52'ye çıkarılacaktır. Bu minvalde, 2053 vizyonu kapsamında Trabzon-Erzincan demir yolunun da yarın değil, hemen şimdi ihale edilmesini arzu etmekteyiz.

Değerli Bakanım, vizyonunuz esasında sadece demir yollarıyla ilgili değil, kara yolları alanında da birçok proje ortaya koydunuz. Kara yollarında akıllı ve otonom teknolojileri artırarak kara ulaşımında hız, emniyet ve konforun artırılması hedeflenmektedir. Elektrikli araçların yaygınlaştırılacağını sunumunuzda belirttiniz.

Denizcilikte liman tesis sayımızı 217'den 255'e çıkarmayı öngörmekteyiz. Yeşil Liman uygulamaları yaygınlaştırılacaktır. Otonom gemi seferleri gelişecek, çok modlu ve kısa mesafeli deniz taşıma altyapısı geliştirilecektir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

SALİH CORA (Trabzon) – Kanal İstanbul Projesi'yle İstanbul Boğazı'nda seyir emniyeti artırılabilecek, gemi trafiği azaltılabilir.

Havalimanı sayımız 61'e çıkarılacak. Hava ulaşımında karbon emisyonu kontrol altına alınacak ve bölgesel hava yolu taşımacılığına ağırlık verilecek. Hâlen 13 olan lojistik merkez sayısı 26'ya çıkarılacaktır.

Ve bunları saymakla bitirmemiz mümkün değildir, önemli hizmetler yapılmaktadır. Ülkemizin imarı, ulaşımı ve haberleşme selameti açısından büyük ve stratejik işlere imza atıyorsunuz.

Ben, bu duygu ve düşüncelerle, özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız başta olmak üzere Bakanlığımızın merkez ve taşra teşkilatlarında bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşların kıymetli yöneticilerinin, çalışanlarının ve iş ortaklarının selam ve başarı dilekleriyle bütçelerinin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Cora.

Değerli arkadaşlar, gruplar adına konuşmalar bu şekilde tamamlanmıştır.

Şimdi milletvekillerimize söz vereceğim. Daha önce de ilan ettiğim gibi, öncelikle bir partide üyemiz olan bir arkadaş varsa ona öncelik vereceğim, değilse diğer arkadaşlarımıza öncelik vereceğim.

Şimdi söz taleplerinden görebildiğim kadarıyla, arkadaşlarımızın hazırlanması bakımından şöyle bir sıralamayla gideceğim: Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Mehmet Bekaroğlu'na söz vereceğim, ardından Halkların Demokratik Partisinden Sayın Garo Paylan'a söz vereceğim, daha sonra İYİ Partiden Sayın Ayhan Erel'e söz vereceğim, sonra Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Ümit Yılmaz'a söz vereceğim, ilk turun en sonunda AK PARTİ'den -Ulaştırma uzun yıllar müsteşarlık yapan bir arkadaşımız aynı zamanda- Habib Soluk Bey'e söz vereceğim.

Şimdi, Mehmet Bekaroğlu'yla başlıyorum.

Buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Hükümet adına Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin 3 tane sunumunu dinledik. Şimdi, tabii, biz muhalefet partisiyiz arkadaşlar, elbette biz “Hiçbir şey yapmadınız.” filan demiyoruz, çok işler yaptınız, nasıl yaptınız, biz bunları konuşacağız; eksikliklerini, hatalarını, problemlerini. Yani kızmak, karayemişe atlamak yok. Sayın Bakanım bilir herhâlde “Karayemişe atlamak” ne demek?

Şimdi, önce Sayın Bakan dedi ki: “Bizim ilk 10 ekonomiye girme hedefimiz devam ediyor.” Sayın Bakan, 17’nci ekonomiden aldınız, 2021’de 21’inci ekonomi oldu, 2022’de muhtemelen 23’üncü ekonomi... Bunlar da gerçekler.

Sayın Bakanım, bu İstanbul seçimleri ve metrolarla yani “kafayı bozma” kelimesini yanlış anlamayın, şey olarak söylüyorum. Yani çok taktınız bu işe. Neredeyse 3 sayfa metro anlattınız Sayın Bakanım. İstanbul’da bu halkın oylarıyla seçilmiş bir Büyükşehir Belediye Başkanı var. Bu işlerin ağırlıklı olarak onların olması gerekiyor ve bu, Türkiye Cumhuriyeti’nin belediyesi, kamu... Nedir bu belediyeyle alıp veremediğiniz, Ekrem İmamoğlu’yla probleminiz? Birlikte yapsanız güzel bir şekilde, koordineli bir şekilde, çok daha iyi olmaz mı Bakanım? Başka bir konuda yarışalım ya, burada yarışmayalım ne olur yani? Vatandaş kazansın.

Şimdi, bütün arkadaşlarımız, -hem Sayın Bakan söyledi hem bütçeyi sunan diğer 2 arkadaşımız -bütçeyi sundular gerçekten- “İstanbul Havalimanı Avrupa’da 1’inci, Sabiha Gökçen 6’ncı.” dedi ve ben de bir baktım şöyle. Arkadaşlar, Sabiha Gökçen’in 1 tanecik pisti var, 1 tane pisti; İstanbul Havaalanı’nın 6 tane pisti var. Yıktağınız, kazıdığınız, milyarlarca liralık milletin emeğini heba ettiğiniz, yok ettiğiniz Atatürk Havaalanı’nın 3 tane pisti var. Eğer İstanbul Havaalanı’na milyarlar dökmeseydiniz, milletin geleceğini ipotek altına almasaydınız, biz Atatürk Havaalanı’yla yine dünyada 1’inci havaalanı olurduk. Madem 1 pistle Sabiha Gökçen... Üstelik, Sabiha Gökçen’den sefer kalkmıyor Sayın Bakanım, akşam 18.00’den sonra Ankara’ya uçak yok Sayın Bakan. Yani İstanbul Havaalanı’na gideceksiniz Maltepe’den, Pendik’ten... (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Evet, Sabiha Gökçen’den 18.00’den sonra Ankara’ya uçak yok.

SALİH CORA (Trabzon) – Senin keyfine göre mi uçsun?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Şimdi, çok önemli bir yere geldik arkadaşlar, Herkes anlattı “Şu kadar para harcadık.” bilmem ne; sanki cebinizden getirdiniz, dedenizden miras kalmış gibi, Mısır’daki dedelerden miras kalmış gibi konuştunuz. “183,7 milyar dolar harcadık.” dedi. Evet, büyük para harcadı. Şimdi, bir bakalım yani milletin vergileriyle milletin bugününü, geleceğini borçlandırarak yaptığınız, topladığınız kaynaklara bir bakalım.

Değerli arkadaşlar, 2003 ile 2022 arasında toplam 624 milyar dolar cari açık verilmiştir; tamam, yazın bunu bir tarafa. Peki, 2003’ten bu yana 2 trilyon 513 milyar dolar vergi toplanmıştır, yazın bunu bir tarafa. Kamunun dış borcu 114,6 milyar dolar artmıştır, iç borcu kamunun 15,6 milyar dolar artmıştır, özelleştirmeden 65 milyar dolar para gelmiştir; toplam 2 trilyon 706,8 milyar dolar değerli arkadaşlarım. Ha, KÖİ’yle yaptığınız harcamaları bilmiyorum. Ne kadar taahhüt altına girdik Sayın Bakanım KÖİ’yle? 150 milyar dolar civarında biliyorum, siz söyleyin.

Başka bir şey daha var, Türkiye’nin gerçek borcu bu değil. 2002’de 131,9 milyar dolarken şu anda 444,4 milyar dolar Türkiye’nin dışarıya borcu var Adnan Bey kardeşim.

Şimdi, değerli arkadaşlarım, böyle bir tablo var. Bu kadar parayı harcadınız ve babanızın parası değil, milletin parası; “Verdik, ettik.” falan diye konuşmayın. Değerli arkadaşlarım, sizin için hep derler ki: “Ya, bunların kalkınması şöyle böyle.” Ben bunu da kabul etmem. “Adaleti hiç yok.” derler, çok doğru değerli arkadaşlar.

Bakın, kalkınma konusunda adaleti sağlayacak olan Kamu İhale Kanunu’nu -çok önemli bir kanun, Ecevit’i burada rahmetli anarım, onun zamanında zamanı çıktı- delik deşik ettiniz değerli arkadaşlarım. Yani 200 defaya yakın değişiklik yaptınız filan adalet tesis edecek kanunda. En önemli ne, biliyor musunuz? 21/b. Arkadaşlar, ihalelerinizin neredeyse yüzde 25’ine yaklaştı 21/b’yle yaptığımız ihaleler. Nedir 21/b arkadaşlar? Bilirsiniz, bu 21/b acil durumlarda davet usulüyle ihale yapmaktı. Arkadaşlar, bunu her şeyde kullandınız ve 2 defa da yasa değiştirerek acil durumları kaldırdınız. Neler eklediniz mesela? İlk defa “doğal afetler, salgın hastalıklar, can veya mal kaybı tehlikesi gibi ani ve beklenmeyen durumlarda ve idare tarafından öngörülemez olayların ortaya çıkması”nı eklediniz, daha sonra da “Davet edilmeyenlere şey verilmeyecek.” filan dediniz ve artık bütün ihaleleri 21/b’yle yapıyorsunuz değerli arkadaşlarım.

Öyle işler yapıyorsunuz ki bir tane komik bir şey anlatayım size: Mesela 21/b’yle meşhur Kanal İstanbul’la ilgili bir ihale yaptınız. Biliyorsunuz bu ihaleyi. Bu ihale Danıştaya gitti, nasıl gittiye. Sanıyorum şey alamadı bunu yapan müteahhitler, Danıştay’a götürdüler sizi ve Danıştay -ya da bölge idare mahkemesi, yanılıyor olabilirim- bunu bozdu değerli arkadaşlarım. Ne yaptınız siz, biliyor musunuz? 3,1 milyara ihale ettiniz... Hani “Kanal İstanbul’a başlıyoruz.” falan diye... Kanal İstanbul filan değildi bu başlanan ama öyle sundunuz. Arkadaşlar, başka bir ihalede aynı insana 6 milyara verdiniz. Tamam yani! Sizin milletin kaynaklarını nasıl kullandığınız çok açık şekilde görülüyor.

Değerli arkadaşlarım, bir kamu-özel iş birliği projeleri var ki 152 milyar dolar civarında para diyor buraya, bunların hesabını nasıl vereceksiniz, bilemiyorum yani bu millete bunların hesabını nasıl vereceksiniz. Bakıyorum, bu ihaleler sanki kendiniz... Kendiniz alınca da bu kadar haksızlık yapamazsınız. Ya, arkadaşlar, şimdi, bunlar, biliyorsunuz, garantiler alıyor. Biliyorsunuz bu garantileri. Avrasya Tüneli garantileriyle ilgili bir problem var, Sayıştay da bunu tespit etmiş. Bu garantileri... Avrasya’dan araç geçiyor ama verilen garantiler pahalı olduğu için bir kısmını siz hazineden karşılıyorsunuz, karşılarken de “Hangi fiyat, hangi dolar kuru ya da döviz kuru geçerli olacak?” diye bakmışsınız. 3 tane kur var; şubatta yapılıyor, temmuz-haziranda yapılıyor, bir daha yapılıyor, hangi... En yüksek olanı seçmişsiniz. Ya arkadaşlar, Sayın Bakan, kimdir bunlar? Bu kamu-özel iş birliği projelerini alan insanlar kimdir? Bunlar için niye bu kadar büyük fedakârlık yapıyorsunuz? Kaç kişi bunlar? Nedir? Hepsini 21/B’ye göre almışlar; kimdir bunlar Sayın Bakan? Sayın Bakanım, yani siz bunların önünü açıyorsunuz da ben merak ediyorum, bunların hesabını nasıl vereceksiniz? Gerçekten bunların hesabı sorulacak. Yani kitabına uydurmak falan yetmeyecek değerli arkadaşlarım, kitabına uydurmakla olmayacak, bunların hesabı hiç şüpheniz olmasın tek tek sorulacak değerli arkadaşlarım bu gelir garantileriyle ilgili.

Sürem kalmadı, başka bir şeyle bitiriyorum. Sayın Bakana bu konularla ilgili defalarca soru önergesi verdim, ya cevap vermedi ya da işte “Şu kanuna göre yürütüyoruz.” dedi. Bir tanesi çok ilginçtir, kendileri de özellikle Adalet ve Kalkınma Partisinin Genel Başkan Yardımcılarıyla defalarca gelip... Eğer dezenformasyon yasası o zaman geçerli olsaydı bunların hepsine dezenformasyon yasasıyla fezleke gelirdi; insanları “Enforme ediyoruz.” diye dezenforme ettiler. Mesela, bu Sayın Bakan Rize’ye geldi, İkizdere’de arkadaşlar, halk toplantısı yaptı dedi ki: “Bu İyidere Lojistik Merkezinde 8 bin kişi çalışacak.” Sonra projeyi inceledik, baktık, 200 küsur insan çalışacak. Değerli arkadaşlar, hiçbir şekilde çevre duyarlılığı yapmadan, ÇED yapmadan -daha geçen sene söylemiştim- arkayı dolanarak, taş ocağı açacakları alanı 3’e bölerek her alanı 25 hektarın altına düşürdüler ve “ÇED gerek yoktur.” diye validen belge aldılar. Yani Ulaştırma Bakanı, bu Sayın Bakan, İçişleri Bakanının hemşehrisi Sayın Bakanımız başka bir Bakanlık, Çevre Bakanlığını kandırarak, valiyi de kandırarak 3 ayrı alanda alıyorlarmış gibi, orada ÇED aldılar. Şimdi arkadaşlar, burada sorduk, burada sorduk Bakana “Bunlar ne anlama geliyor, bunlar nasıl oluyor?” diye sorduk. Ne yazdı bana biliyor musunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yirmi saniyeniz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Hani sabah tartıştık ya milletvekillerinin itibarı, milletin itibarı filan dedik. “En uygun yer İşkencedere Vadisi olarak görüldü, oradan alıyoruz taşımızı ve yaptığımız her şeyi şeyle beraber yürütüyoruz.” Ben ÇED’le ilgili soru soruyorum o bana diyor ki: “Türkiye’nin 4’üncü stratejik limanı; Akdeniz Mersin Ege Çandarlı, Batı Karadeniz Filyos Limanı’ndan sonra en büyük liman olacak.” diye orada soru önergesiyle ilgili hamaset yapıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz dolmuştur; bu konuyu bağlayıp bitirirseniz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Değerli arkadaşlar, bağlıyorum konuyu.

Sayın Bakan, bunların hesabı görülecek, yani bağımsız Türk mahkemelerinin önünde bunların hesabını vereceksiniz. Bakalım o zaman başını nasıl sallayacaksınız, göreceğiz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Sadece tehdit...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bu adam var ya, bu adam... Ebu Cehil ne yapıyordu biliyor musunuz arkadaşlar?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, HDP Grubundan sayın üyemiz, Sayın Garo Paylan’a söz veriyorum.

Sayın Paylan süreniz on dakikadır.

Buyurun lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ebu Cehil, Ebu Cehil...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, söz verdim bir arkadaşımıza.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Teessüf ediyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Gel anlatayım.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Arkadaşlar, arkadaşlar bir müsaade edin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tekrar baştan alalım lütfen.

Bir arkadaşımıza söz verdim.

Buyurun Sayın Paylan.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kullandığınız kaynakları sıraladım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arkadaşlar, söz verdim bir arkadaşımıza, rica ediyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Milyar dolarların nasıl heba edildiğini...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ben teessüf ediyorum, Ebu Cehil’in önde gideni sensin!

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basının değerli emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ebu Cehil, kaynaklara geçsin.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ebu Cehil’in önde gideni!

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ya, değerli arkadaşlar, bir müsaade edin.

AHMET KAYA (Trabzon) – Konuşmacıyı dinler misiniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, rica ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bir baştan başlatır mısınız Sayın Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Vallahi, defalarca rica ediyorum, artık başlayalım.

Buyurun.

RİDVAN TURAN (Mersin) – İbrahim Bey yapıyor bunları.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hazirunu saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığı bütçesini görüşüyoruz ve Sayın Bakan kocaman bir kitapçık getirmiş, “Yol yaptık, köprü yaptık.” Sağ olsun, biz yol yapılmasına, köprü yapılmasına karşı değiliz; doğayı katletmediğiniz sürece bununla ilgili bir itirazımız yok ancak bu köprülerin, yolların maliyetleri Sayın Bakan bizi ilgilendiriyor ve ortaya çıkan sahne pek de iç açıcı değil.

Bakın, sizin koltuğunuzda oturan Sayın Binali Yıldırım Ulaştırma Bakanıydı, bu kamu-özel iş birliği projeleri konusunda geldi, burada -Plan ve Bütçe Komisyonu tutanaklarına baktım, var- “Cebimizden 5 kuruş para çıkmayacak.” dedi arkadaş; bakın, dedi bunu tutanaklarda var, “5 kuruş para çıkmayacak.” dedi. Sayın Bakan, peki bu ne? Yani getirdiğiniz Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin içinde tam 54 milyar TL kamu-özel iş birliği projeleri garanti ödemeleri var yani köprü, otoyol garanti ödemeleri 54 milyar TL arkadaşlar. Şimdi, bu 54 milyar TL ne demek, yurttaşlarımız anlamayabilir yani yaklaşık 3 milyar dolardan bahsediyoruz arkadaşlar, 3 milyar dolar. Bakın, ben bu 3 milyar dolarla ne yapabilirdim arkadaşlar biliyor musunuz? Yavuz Sultan Selim Köprüsü 1,2 milyar dolar, bunu yapabilirdim, yapardım ve bize kalırdı. Param bitti mi? Bitmedi. 1,7 milyar dolara da Çanakkale Köprüsü’nü yapardım, yine tapusu bize kalırdı. Yani şu 3 milyar dolarla yalnızca bir yılda ödediğiniz kamu-özel iş birliği projesi garanti bedeliyle Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü ve Çanakkale Köprüsü’nü yapardım ben ve para bana kalırdı, köprü de bana kalırdı arkadaşlar. Şimdi, köprü bizim mi arkadaşlar? Değil. Daha yıllarca bu milletin vergisinden yandaş müteahhitlere milyarlarca dolar para ödeyeceğiz. Oysa, köprü bizde olsaydı ne yapardık? Köprüler bu kadar pahalı olmazdı, yurttaşlarımız çok daha ucuza geçirirdik veya bedava geçirirdik. HDP iktidarı olsa bu köprüleri biz yapardık ve yurttaşlarımızı beş geçirirdik değerli arkadaşlar. Bakın, peki bu yıl kaç para ödüyör Sayın Bakan? Bu yılki bütçede dedi ki: “25 milyar TL ödeyeceğim.” Ben dedim ki 25 milyar TL olmayacak, en az 40 milyar TL olacak. Niye? Doları 9 TL’den hesaplamışlardı, dolar 18 TL oldu değerli arkadaşlar. Bu yılın bütçesinden de 3 milyar dolar yandaşlara ödüyörsünüz. Ben bu yılın bütçesinden de Avrasya Tüneli’ni ve Osmangazi Köprüsü’nü yapabilirdim arkadaşlar. Bak düşünabiliyor musunuz, iki yılda Avrasya Tüneli, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Çanakkale Köprüsü’nün parasını yandaş müteahhitlere ödemişiz garanti ödemeleriyle ve daha on yıllar boyunca ödeyeceğiz bunu, yoksul yurttaşlarımızın vergisiyle ödeyeceğiz. Ya, değerli arkadaşlar, bu hak mıdır ya, bu adalet midir değerli arkadaşlar? Bu paralarla bu köprüleri biz yapsaydık, tapusu da bizde olsaydı, yurttaşlarımızı da ya çok ucuza ya da bedava geçirseydik ne olurdu değerli arkadaşlar? Değerli arkadaşlar, bakın -hani Eğitim Bakanı diyor ya “Kaynağım yok öğretmen atamaya.”- ne yapabilirdim ben biliyor musunuz bu 54 milyar TL’yle? 200 bin öğretmen atayabilirdim, 200 bin öğretmen atanabilirdi. Bak, öğretmen atayamıyoruz, yüz binlerce öğretmen atama bekliyor ama yandaş müteahhitlere yalnızca köprü, otoyol garantileriyle 54 milyar TL aktaracak Sayın Bakan; bunda bir adalet görüyor musunuz değerli arkadaşlar ya Değerli arkadaşlar, hadi bu köprüyü böyle yaptı, maalesef büyük bir zarar ettirdi. Peki, bu köprülerden kim geçebiliyor değerli arkadaşlar, sorarım size. O köprülere gidiyor musunuz? Hani Sayın Cumhurbaşkanı 1915 Çanakkale Köprüsü’nü açtı ya, açılıшта yurttaşlarımız da karşındaydı, kaç para dedi? “200 liracık.” dedi, alkış kesildi. Yurttaşlarımız alkışlamıyor, alkış bekliyor Sayın Cumhurbaşkanı. “200 liracık.” diyor. Tabii ki Sayın Cumhurbaşkanı için, onun yakınındakiler için 200 lira 200 liracık ama

yurttaşlarımızın büyük çoğunluğu için 200 lira büyük para arkadaş. Giderken 200, dönerken 200; etti 400. Kim verecek bu parayı? Tabii ki yurttaşlarımızın yüzde 3'ü, yüzde 5'i bu parayı verebiliyor, geri kalanlar da köprüye bakıyor, köprü manzarasına bakabiliyor ancak değerli arkadaşlar. Burada bir adalet görüyor musunuz? Bu köprüler zenginlerin köprüsü arkadaşlar, zenginlerin, yoksulların yalnızca bakakaldığı, baktığı köprüler.

Bakın Sayın Bakan, bir hesap daha söyleyeyim size: Şimdi şu anda Osmangazi Köprüsü'nden kaçta geçiriyorsunuz yurttaşlarımızı? 163 TL değil mi? Yani 10 dolar bile değil. Dolarla garanti vermiş ama Sayın Bakan. Kaç paradan vermiş? 35 dolardan vermiş yani 35 doların yalnızca 9 dolarını yurttaşımız ödüyor, kalanını kim ödüyor? Geçemeyen, o garibanlar ödüyor. Geçemeyen garibanların vergisiyle geçebilen zenginleri finanse ediyoruz. Siz burada bir adalet görüyor musunuz değerli arkadaşlar? Ben burada bir adalet görmüyorum.

Bakın, size söyleyeyim: Bir yurttaşımız İstanbul'dan İzmir'e gitmeye kalksa değerli arkadaşlar, gidiş-dönüş kaç para harcayacak biliyor musunuz? 1.200 TL yalnızca köprü ve otoyollara para verecek. Ya, 1.200 TL kimde var değerli arkadaşlar, İstanbul'dan İzmir'e kadar gidiş-dönüş olarak söylüyorum. Peki, bu yurttaşımız suyla mı çalıştıracak bu arabasını, neyle çalıştıracak? Benzin, mazot alacak değil mi? En az da 2.500-3.000 lira da benzine, mazota harcayacak değil mi? "Bir cenazemiz var, bir düğünümüz var; Bakanımız bize yol yapmış, köprü yapmış; hadi gidelim." derse ne olacak?

SALİH CORA (Trabzon) – Öyle hesap mı olur?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Değerli arkadaşlar, 4 bin liraya yakın maliyeti var; o da yolda durmayacak ha, mola vermeyecek; yemeyecek, içmeyecek, nealesini yanına alacak. 4 bin liraya yakın maliyet var. Ya, asgari ücretli bir yurttaşımız, bırakın asgari ücretliyi 10 bin lira geliri olsa bile bir yurttaşımız o köprüden, o otoyoldan geçebiliyor mu? Geçemiyorlar değerli arkadaşlar. Bak, biz sosyal bir devletiz Sayın Bakan, sosyal devlet. Sosyal devlet önce yoksullarını düşünür. Siz yol yapmışsınız yurttaşımız geçemiyor; zenginler geçiyor, garibanlar yalnızca bakıyor. Böyle hak, adalet olmaz. Bakın, biz iktidara gelirsek bu köprülerin, otoyolların hepsini devletleştireceğiz, kamulaştıracamız ve kamulaştırıp yurttaşlarımızı ücretsiz geçireceğiz. Bugün bir önerge vereceğiz, tüm bu köprü, otoyollar kamulaştırılsın diyeceğiz ve 1 liraya kamulaştırılsın diyeceğiz. Niye biliyor musunuz? Bugüne kadar aldıklarına sayacağız o yandaş müteahhitlerin. O Panama belgelerinde kimler çıktı? Yurt dışında 10 milyarlarca doları var bu yandaş müteahhitlerin değil mi? Hepsinin ismi çıktı, hepsinin ismi çıktı. Onların burnundan fitil fitil getireceğiz değerli arkadaşlar ve bu yolları, köprüleri, otoyolları kamulaştırıp ücretsiz yapacağız yurttaşlarımıza, ücretsiz ve onlar Londra'daki tahkim mahkemelerine gidecekler değil mi? Türkiye'nin mahkemelerine değil, Londra'daki tahkim mahkemelerine gidecekler. Onlara da diyeceğiz ki "Panama'daki vergi cennetlerindeki paraları getirin." MASAK'ı görevlendireceğiz, Maliye Bakanlığımızı görevlendireceğiz o on milyarlarca dolarla onları borçlu çıkaracağız değerli arkadaşlar, borçlu çıkaracağız. Yapmamamız gereken budur.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan bir belge getirmiş ama içinde bir vizyon yok, geçen yıl da eleştirmiştim yine yok. Şu anlamda söylüyorum Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sen ne anlarsın vizyondan?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sakin ol, sakin ol Sayın Bakan, yine Ofluluğun tutmasın. Cuma günü yeterli Ofllu çektik, Cuma günü çektik, Sayın Bakan.

Bakın Sayın Bakan, sanayi devriminde nal topladık, saniye devriminde nal topladık. O zaman Henry Ford ne yaptı? Araba yaptı.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Vizyondan bahsedene bak!

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, Sayın Bakanın yine Oflluluğu tuttu, bir sakin olsun lütfen, rica ediyorım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOğLU – Vizyona bak, yerinde duramıyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, bakın, sanayi devriminde biz nal topladık, Henry Ford arabayı yaptı, biz on yıllar boyunca bu arabayı yapamadık; içten patlamalı motorlar konusunda nal topladık. Şimdi, yeşil devrim konuşuluyor değil mi, yeşil devrim konuşuluyor. Bu yeşil devrimle ilgili de sıfır emisyonlu araçlara geçişle ilgili bir program açıkladı mı Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOğLU – Sen okumadan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Okudunuz mu?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOğLU – Sen okudun mu?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ben okudum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOğLU – Dinlemedin demek ki.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakın, 2030 yılıyla ilgili hedefler var. Bütün Avrupa Birliği ülkeleri 2030 yılıyla ilgili bir hedef koymuş yani karbon sıfıra geçmek...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOğLU – Sen okudun mu?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, ben okudum sunumunuzu.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOğLU – Dinlemedin demek ki.

RİDVAN TURAN (Mersin) – Sayın Başkan, şu Bakanı susturur musunuz rica etsek ya? Her şeye muhalefet ediyor oradan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arkadaşlar bir şeyler sorduğu için ben takip edemedim doğrusu.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – İyi de soru soruyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, vallahi, Bakana bir müdahale eder misiniz rica etsem?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Nedir? Anlamadım doğrusu.

UğUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Başkan, “vizyon yok.” diyor, “vizyonsuz” diyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOğLU – Soru soruyor, ben de...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, kime soru soracağım. Siz buraya hesap vermeye geldiniz, hesap sormaya değil. Siz hesap vermeye geldiniz Sayın Bakan. Ben de şunu soruyorum: Bakın, yapmamız gereken şu... Ben Sayın Bakanı bırakayım, vekil arkadaşlarıma söyleyeyim çünkü bir yasa çıkarmamız gerekiyor arkadaşlar. Bakın, Avrupa’da pek çok ülkede şöyle bir yasa çıktı: 2030 yılında veya 2032 yılından sonra içten patlamalı motorları yasaklayan, üretimini ve satışını yasaklayan yasalar çıktı. Biz böyle bir yasa çıkardık mı? Ulaştırma Bakanlığının böyle bir teklifi oldu mu? “Gelin bu hedefi koyalım, 2030 yılından sonra içten patlamalı motorları yasaklayalım ve tamamen karbon sıfır yani tam elektrikli araçlara geçelim.” diye bir vizyon ortaya konuldu mu? Hayır, bu vizyon hâlâ ortaya konulmadı. Bu açıdan bu vizyonu hep beraber ortaya koymalıyız ve yasal düzenlemeleri, mevzuatı çıkarmalıyız. Ya, tabii ki Sayın Bakana yine söyleyeceğim ama 100 kilometrede 20 litre yakan arabayla gezerse tabii ki böyle bir vizyonu olamaz, olması gereken karbon sıfır, emisyonunuz bir arabaya binmesi ama bu anlamda...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım, bitti süreniz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, bir dakika sataştı bana.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hayır, hayır bir dakika değil, üç beş saniye belki bir şey oldu.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır şunu söyleyeceğim: Sanayi Bakanı Sayın Varank elektrikli arabaya geçmiş, söylüyor. Bakın togg arabası yollara çıkacak ya...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Paylan.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bitireyim Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir cümleyle...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Togg piyasaya çıkacak ya, inanın, Sayın Cumhurbaşkanı buradan yola çıksa, Anadolu şehirlerine gitse yolda kalır. Niye? Şarj istasyonları hazır değil, değerli arkadaşlar, şarj istasyonları hazır değil. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep) – Merak etme, yolda kalmaz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu anlamda bu istasyonları hazırlamalıyız ve karbon sıfır sistemine geçmeliyiz.

Saygılar sunarım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler.

İYİ Parti Grubundan Sayın Ayhan Erel.

Buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

AYHAN EREL (Aksaray) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, Bakan Yardımcıları, Komisyon üyeleri, çok değerli bürokratlar; ben de bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını Cenab-ı Hak'tan niyaz ediyorum.

Sözlerimin başında, hain terör örgütü tarafından yapılan saldırı sonucunda Karkamış'ta hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralılara acil şifalar diliyorum. Tarihi zaferlerle dolu ordumuza, başlatmış olduğu sınır ötesi harekatta da başarılar diliyorum; Allah onları muzaffer kılsın.

Sayın Bakanım, 16 Aralık 2020 tarihinde açılışını yaptığınız Ankara-Niğde Otoyolu'nda... Bir hemşehrimizin Aksaray'a verilen demir yolu sözünü hatırlatınca "Biz size hızlı tren getirirsek uzaya yol istersiniz." şeklindeki beyanınız Aksaraylı hemşehrilerimizi çok incitmiştir. Vatandaşa tepeden bakan alaylı tavrınız size hiç yakışmadı.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Ne ilgisi var ya?

AYHAN EREL (Aksaray) - Yıllardır AK PARTİ'yi Aksaray'da yüzde 70'lerle 1'inci parti yapan Aksaraylı hemşehrilerimiz bunu hak etmedi, herhâlde bir özürle erdemli bir davranış sergilersiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Öyle bir şey değil.

AYHAN EREL (Aksaray) - Bu sözünüz bize gösteriyor ki Aksaray'ın bu konudaki talebi hakkında ne bilginiz var ne de ilginiz var. Biz Aksaraylılar hızlı tren istemiyoruz, biz Aksaraylılar organize sanayi bölgesini Mersin-İskenderun Limanı'na bağlayacak, Aksaray-Ulukışla arasında bir 90 kilometrelik demir yolu hattı istiyoruz. Bu demir yolu hattı...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yapıyoruz.

AYHAN EREL (Aksaray) – Yapıyorsunuz, yirmi sene geçti nerede yapıyorsunuz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Ne yirmi senesi ya?

AYHAN EREL (Aksaray) - Sayın Cumhurbaşkanımızdan tüm Sayın Ulaştırma Bakanları, Başbakanlar Aksaray’a bu sözü verdi, on sekiz sene geçti, hâlâ yapılmadı. Yeri geldiğinde dağları deldiğinizi, denizleri doldurduğunuzu övünerek söylüyorsunuz, keşke Aksaray’ın da 90 kilometre demir yolunu yapsaydınız da ben de buradan size gönül dolusu teşekkür etseydim. Yani organize sanayinin limanlara bağlanmasıyla birlikte Aksaray’da bugün organize sanayide çalışan 13 bin kişi 60 binlere ulaşacak, insanlar işe, aşı, eve kavuşacaklar. Maalesef Aksaray AK PARTİ hükümetleri döneminde hiçbir yatırımdan faydalanamamış. Bir Aksaray-Ortaköy yolumuz var, toplamı 35 kilometre; el insaf ya, 35 kilometrelik bir yolu 2004’ten bu tarafa söz verdiğiniz hâlde yapmadınız. Niye yapmıyorsunuz? Bu yol batıyı Karadeniz’e bağlayan en kestirme yol. Her hafta orada ölümlü trafik kazaları meydana geliyor. Aksaraylılar size ne yaptı oy vermektan başka? Burada AK PARTİ’li arkadaşları dinledim, Allah versin, her türlü ihtiyaçlarını gidermişsiniz. Aksaray’a gelince Aksaraylı vatandaş elini masaya vurmadığı için, sesini yükseltmediği için mi taleplerini yerine getirmiyorsunuz? Ama yüzde 70’lerde olan oyunuz son seçimde yüzde 40’ara düştü, bu tavır ve davranışınız devam ederse bir dahaki seçimde yüzde 40 sizin için hayal olacak.

Yine, dinledim Salih kardeşimi; 61’inci havaalanı geliyor. Aksaray’ın yüzde 70’i tamamlanan 75’inci Yıl Havaalanı’nı Hükümetin yatırım programından çıkardınız. Neden? Yolcu yok diye. Aksaray’dan sonra yaptığınız havaalanlarının hangisinde Aksaray kadar yolcu var? Havaalanı yaptığımız bir bölgenin nüfusu Aksaray’ın 3 mahallesinin nüfusu bile değil; yazık günah değil mi Aksaray’a? Yıldızı parlayan, sanayisiyle, tarımıyla, hayvancılığıyla Türkiye ekonomisine büyük katma değer sağlayacak organize sanayisinde Türkiye’nin büyük kuruluşlarının olduğu Aksaray’dan demir yolunu, havaalanını niye esirgıyorsunuz?

Yine, Aksaray’da, bu bağlamda, Bakanlığınız tarafından hiçbir yatırım yok. Aksaray’ın hiçbir ilçesi bölünmüş yolla Aksaray’a bağlanmıyor, oysa hemen yanı başımızdaki Nevşehir’de, Kırşehir’de tüm bölünmüş yollarla il ilçeye bağlanmış. Aksaray’ın “su üstü köyleri” dediğimiz İhlara, Selime, Demirci, Güzelyurt; turizm bölgesi olan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

AYHAN EREL (Aksaray) - ...Gülpınar maalesef bölünmüş yol olmadığı gibi Kireçlik mevkinde her gün meydana gelen kazalarla vatandaşlarımız hayatını kaybetmektedir.

Ben, Sayın Bakanımın Aksaray’a biraz özel ilgi göstermesini, en kısa zamanda demir yolumuzu, Ortaköy yolumuzu tamamlamasını ve Kireçlik mevkindeki bu can alıcı noktaların ortadan kaldırılmasını talep ediyor; tekrar, çalışmalarınızda başarılar diliyor, bütçenizin hayırlı olmasını Cenab-ı Allah’tan niyaz ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Erel.

Değerli arkadaşlar, şimdi Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Ümit Yılmaz’a söz veriyorum.

Sayın Yılmaz, süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben de Gaziantep’in Karkamış ilçesinde meydana gelen PKK-PYD/YPG tarafından, eli kanlı bebek katili terör örgütü tarafından yapılan saldırıyı esefle kınıyorum ve bu sınırlarımıza yapılan bombalı saldırıların önlenmesi için bir an önce kara harekâtının başlatılmasını Türk milleti adına talep ediyorum. Sözlerime böyle başladım.

Ben de 2023 yılı bütçesinin vatanımıza, milletimize hayırlar getirmesini Allah'tan diliyorum. Özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi gerçekten oldukça önemli bir bütçe. Tabii, ulaştırma ve altyapı olarak baktığımız zaman, AK PARTİ iktidarlarının son yirmi yılda en başarılı olduğu bakanlıkların da başında gelen... 2003 yılından bugüne kadar 1 trilyon 653 milyar liralık yatırım yapılmış. Tabii, bu, gerçekten çok büyük bir bütçe ama burada, baktığınız zaman, üç tarafı denizlerle kaplı bir ülke olarak baktığımızda yüzde 1 gibi bir yatırım bütçesi ayrılmış; zannedirim bu da Filyos'la beraber bir miktar artmış. Ben, üç tarafı denizlerle kaplı olan ülkemizde özellikle deniz yatırımlarının daha fazla olması gerektiğini düşünüyorum Sayın Bakanım.

Bir diğer bütçe sunumunuzu da incelediğimiz zaman, bu yıl ve önümüzdeki iki yıl, anladığım kadarıyla demir yollarına, raylı sistemlere yapılacak yatırımların yüzde 64 civarında olacağı görülüyor; bu da bizi sevindiriyor. Gerçekten, cumhuriyetin ilk yıllarından, hatta Osmanlı Devleti'nin son yıllarından sonra uzun bir süre kesintiye uğrayan ve devriktidarınızda tekrar başlatılan bu raylı sistemlerin yatırımlarını da destekliyoruz, burada da gerçekten önemli bir paydaş olarak görüyoruz. Raylı sistemlere gelince -tabii, biz Karadenizliyiz, Düzce Milletvekili olduğumuz için- ben yapılan projelere ve sizin sunumunuzdaki projelere baktığım zaman Ankara-Sivas, Ankara-İzmir, Halkalı-Kapıkule, Bursa-Osmaneli, Karaman-Ulukışla, Aksaray-Ulukışla, Mersin-Antep, Ankara-Kayseri, Gebze-Çatalca; gerçekten bu yatırımlar bizim göğsümüzü kabartıyor, ülke olarak baktığımız zaman. Ama Sayın Bakanım -siz de Karadenizlisiniz ve Bakanlığınızda da çok ciddi Karadenizli bürokrat olduğunu tahmin ediyorum- bir tane Karadeniz yatırımı yok. Sayın Bakanım, biz Karadenizliler olarak, özellikle Düzce olarak raylı sistemlerde Karadeniz'in özellikle olduğu coğrafya açısından bakıldığı zaman yatırımlarının artırılmasını istiyoruz, raylı sistem yatırımlarının artırılmasını istiyoruz.

Tabii, yine, hava yolu projelerinde havaalanlarında çok ciddi atılımlar var; bunları da görüyoruz, bunları da takdir ediyoruz. Özellikle son dönemde yapılan İstanbul Havalimanı gerçekten dünyada göğsümüzü kabartan bir havalimanı. Bunun yanı sıra, deniz dolgusu olarak yapılan Rize-Artvin Havaalanı da Karadeniz Bölgesi'nde çok önemli bir atılım olarak görülüyor. İnşallah, bunların sayılarının artırılacağını tahmin ediyoruz.

Sayın Bakanım, ben bir de Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesine baktım, 13 milyar 375 milyon lira gibi bir rakam var. Ben, yine bunun da eksik ve az olduğunu düşünüyorum. Düşünün, geçen sene iki genç çocuğumuz bir oyun sattılar ve 1 milyar dolar yani bu bizim bütçemizi aşan bir rakam oldu. O yüzden, bilişim teknolojilerinin önümüzdeki dönemde çok önemli olduğu ve gençlerin buralarda çok büyük beklentileri olduğu kanaatindeyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Bu doğrultuda, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesinin de artırılmasını istiyorum.

Düzce cephesinden baktığımız zaman -şubatta Düzce'yi ziyaret etmiştiniz, o zaman da beraberdik-bizim cephede bir değişiklik yok Sayın Bakanım, müsterih olabilirsiniz, aynı şekilde duruyor, ziyaret ettiğiniz şekilde. Bir miktar Yığılca yolunda ilerleme var; inşallah, bundan sonra, 2023 yılında orada da Akçakoca-Karasu yolunda ve Yığılca yolunda da daha hızlı ilerleme olur diye tahmin ediyorum.

Teşekkür ediyorum, hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi, AK PARTİ'den Sayın Habib Soluk'a söz veriyorum.

Sayın Soluk, buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, Bakanlığımızın değerli bürokratları; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Gazi Meclis çatısı altında bugüne kadar bütçe yapan bütün milletvekillerimizi saygıyla anıyorum.

Gaziantep Karkamış'ta hain terör saldırısı sonucunda 1'i çocuk 3 vatandaşımızın şehit olduğunu duyduk; Allah'tan rahmet, yaralılara acil şifalar diliyorum.

Sayın Başkanım, ülkemizi geliştirmek, büyütmek, güçlendirmek, milletimizin hayatını kolaylaştırmak ve dünyanın en güzel kıyılarına, koylarına sahip, üç tarafı denizlerle çevrili cennet vatanımızın sosyal, kültürel, ekonomik açıdan ulaşılabilirliğini artırmak için ulaşım modları arasındaki entegrasyonu sağlamak öncelikli hedefimiz olmuştur. Bu konuda -bazı arkadaşlarımızın ifade ettiği gibi- coğrafyada hiçbir proje tesadüfen yapılmış, işlenmiş projeler değildir; konusunda uzman 43 profesörün tespit ettiği ulaşım ana planı stratejisiyle ortaya konulmuştur. Sadece yol, tünel, köprü, metro gibi kara ulaşımına ağırlık vermedik; 26 olan havaalanını 31 ilaveyle 57'ye, denizcilikte tersaneleri 37'den 84'e, yat bağlama kapasitesini 8.500'den 18.667'ye, haberleşmede geniş bant sayısını 23 binden 91,3 milyon seviyelerine çıkardık.

Şimdi, arkadaşlarımız bu projelerin nasıl hazırlandığını, özellikle Bakanlığımı yaptığınız Kalkınma Bakanlığında sabahın beşlerine, dörtlerine kadar bu projelerin nasıl elek elek elenip “Hangisi önceliklidir?” diye sıraya, yatırıma girdiğini bilmezler ama buradan, teşbihte hata olmasın “Ergene el sallamak kolay olur.” derler, bir şeyler söylüyorlar. Sayın Gaydalı kalkmasaydı, ona da diyecektim ki: Dua et ki Bitlis'te havaalanı yok, eğer olsaydı arkadaşlarımız onu da tenkit ederlerdi Tokat'ı tenkit ettikleri gibi, Rize'yi, Artvin'i tenkit ettikleri gibi, Zafer Havaalanı'nı tenkit ettikleri gibi. Tabii, Afyonkarahisarlıların, Kütahyalıların, Uşaklıların havaalanına ihtiyacı yok, onlar vatandaş değil; “Sadece bizim bölgemizde varsa var, yoksa yok...” Bunları kabul etmek mümkün değildir.

Şöyle: Bir şeyler söyleniyor. Bizim bugün yap-işlet-devretlerden, havaalanlarından aldığımız dolar miktarı 547 milyon 70 bin 584; yap-işlet-devretlere, havaalanlarına ödediğimiz miktarlar ise -Zafer Havaalanı dâhil- 182 milyon 110 bin 785. Zafer Havaalanı'nı tenkit eden saygıdeğer milletvekillerinden bir istirhamda bulunacağım: Afyonkarahisarlıların da Kütahyalıların da Uşaklıların da bölgesel bir havaalanına ihtiyacı var ise eğer bu havaalanlarını devlet yapmış olsa idi bugün şu andaki ödediği garantiden daha mı çok ödüyordu, daha mı az ödüyordu; bunun bir hesabını yapınlar lütfen.

Diğer taraftan, arkadaşımız yap-işlet-devretler için diyor ki: “Garanti verdiniz, köprüden geçmeyen vatandaşın vergisiyle para ödüyorsunuz; biz bunları bedavaya getireceğiz.” Bedavaya getirdiklerinde acaba köprüden geçmeyen vatandaşların vergisi içinde yok mu? Ve şu anda o vatandaşları kollamak için, gelir düzeyi düşük olanların da buralardan, bu nimetten yararlanması için devletin verdiği desteği neden tenkit ediyorlar? Madem bedava geçirecekler, biz de diyoruz ki: “Yahu 1 siz verin, 3 biz verelim.” Bunu da tenkit ediyorlar. Bunların mantığını anlamak mümkün değildir. Sayın Binali Yıldırım Bakanımızın, Başbakanımızın da ifadesiyle “Biz beş on tane çukur verdik, dünyanın en modern havaalanını yaptırдық.” Sayın Ulaştırma Bakanımız bu bayrağı aldı, devam ettiriyor. Ben onun şahsında bütün çalışan personelinin hepsini ayrı ayrı tebrik ediyorum, hepsi benim mesai arkadaşlarım, hepsinin alnından öpüyorum.

Sayın Bakan burada kırk beş dakika sunum yaparken benim seyretmekten, izlemekten kafam döndü ama sizin dilinizde en ufak bir sürtme olmadı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Evet, muhalefetin dili zehirli ama vicdanı iyidir diye düşünüyor, hepinize saygılar sunuyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Zehirli değil, doğruyu söylüyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Habib Bey uzun yıllar bu Bakanlığa müsteşar olarak hizmet etmiş bir arkadaşımız.

Teşekkür ediyorum.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Tek, tek gelin, paylaşalım, konuşalım hepsini.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, şimdi yeni bir liste okuyacağım kendinizi hazırlamanız bakımından. CHP’den Gökan Zeybek Bey’e söz vereceğim, ardından HDP’den Nuran İmir’e, İYİ Parti’den Enez Kaplan’a, MHP’den Ahmet Erbaş’a şeklinde. AK PARTİ’den şu aşamada talep olmadığı için bu 4 arkadaşımızı okumuş oldum.

Şimdi, Gökan Bey’e söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; sözlerime zor şartlarda çalışan başta demir yolu ve kara yolu işçilerine emekleri için teşekkür ederek, ücretlerinin de bir an önce hak ettikleri seviyeye gelmesini temenni ederek başlıyorum.

Sayın Bakanım, konuşmanızda İstanbul Büyükşehir Belediyesine atıf yaparak yapmadığı metroyu yaptığınızı ifade ettiniz. Şimdi, insanoğlu tabii, unutuyor, unuttunca da sık sık hatırlatmaya ihtiyaç var. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin 3 Mart 2017 yılında ihalesini yaptığı yaklaşık 7 tane metro sizin de görev yaptığınız Mevlüt Uysal döneminde tümüyle durduruldu; önce iptal edildi ihaleler, sonra bu ihalelerin iptal edilmesinin ciddi sıkıntılar doğuracağı, hatta ben hatırlarsanız o Mecliste de “Tünele girmiş olan bir TBM makinesini oradan nasıl çıkarmayı düşünüyorsunuz ki ihaleleri iptal ediyorsunuz.” demiştim. Sonrasında da İstanbul’da yapılan 12 tane metronun 7 tanesi yeniden başladı. Şimdi, bu başlayan metrolar içinde -2019 yılını seçim yılı sayarsak- 2020 yılında uluslararası kredilerle birlikte durmuş olan metrolarla ilgili gerek Avrupa Yatırım Bankasından gerek başka kaynaklardan bulunan kredilerle bunlar başladı. Bunlar içinde bir tane metroya İstanbul Büyükşehir Belediyesi uluslararası kredi bulamadığı için başlayamadı. Sizinle de yaptığı görüşmelerde Ulaştırma Bakanlığı bu metronun yapımını üstlendi. Şimdi bir şeyi açıklığa kavuşturmak lazım. Yani İstanbul Büyükşehir Belediyesi kim, Ulaştırma Bakanlığı kim, Karayolları Genel Müdürlüğü kim? Yani bu ülkenin kurumlarıyla ilgili “onlar” ya da “biz” diye bir tanımlamayı yapmak ne kadar doğrudur.

İkincisi, Ulaştırma Bakanlığının en son açtığı Pendik Sabiha Gökçen Havalimanındaki Ulaştırma Bakanlığının müteahhitlere yaptırmış olduğu metronun da hak edişleri İstanbul Büyükşehir Belediyesinin gelirinin yüzde 5’i karşılığı her ay düzenli olarak kesilecek. Cavit arkadaşımız bahsetti, daha önce bilet gelirinin yüzde 15’i kadar yıllık kesinti yapılırken İstanbul Büyükşehir Belediyesi el değiştirdikten sonra siz bütçe gelirinin yüzde 5’ine çıkardınız aylık. Yani demek ki normal, uluslararası finans çevrelerinde borçlandığında on yıl, yirmi yılda ödenecek olan yükümlülükler iki yıl içinde geriye gelecek.

Şimdi, ikinci bir nokta da şu: İstanbul’da 2 tane belediye metro ihalesinde sessiz sedasız yükleniciler sözleşmeden çekildiler. Bu çekilmeyi sağlayan karara da siz imza attınız. Bugüne kadar başlamış olan bir ihaleyi bir müteahhit zamanından önce terk ederse, işi yarım bırakırsa ihale yasaklısı olurdu ama bu müteahhitler iktidarınız nezdinde öylesine güçlü ki 2 tane metroyla ilgili -firma isimlerini de söyleyeyim: Kalyon, Cengiz ve Alarko- özel bir yönetmelik çıkardınız, toplam işin yüzde 15’ine ulaşmamış olan işlerle ilgili müteahhitlere fesih hakkı getirdiniz ve bu fesih hakkını bu yandaş müteahhitler kullandılar.

Şimdi, tarihte görülmüş müdür? Yüzde 85-90'a gelmeyen, bir müteahhit, işi bırakırsa ihale yasaklısı olur. Hangi gerekçeyle getirdiniz? O zaman kalkın deyin ki: "Biz ülkeyi o kadar kötü yönetiyoruz ki maliyetler öngörülemez bir biçimde yükseldi ve bu maliyetlerle müteahhitler bu işin altından kalkamaz, biz de bunun için bu yönetmeliği çıkardık." Peki, niye sadece bu yandaş müteahhitler de diğerleri değil?

Bir başka nokta şu: Şimdi, bakın, İstanbul'da ulaşım... UKOME'nin üye sayısını yerel iktidar değiştikten sonra değiştirdiniz ama işte Allah'ın bir adaleti var, öyle ki... Şimdi, bakın, Küçükçekmece'de, Esenler'de Suriye'den, Afrin'den kaçak yolla gelen bir kişi dört ay kaçak tekstil atölyesinde çalışıyor; atölye kaçak, çalışanlar kaçak, oturdukları evde Suriyeliler kaçak oturuyorlar, sığındıkları ev kaçak, Suriyeliler, kaçak bulunuyorlar, bombalı eyleme giderken korsan taksiiye biniyorlar, kaçak korsan taksiiye kullanan sürücü Suriyeli, o da Türkiye'de kaçak. Ama siz korsan taksiiye kullanan, İstiklal Caddesi'ni bombalayan bu korsan taksicilere göz yumuyorsunuz ama ...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Zeybek, toparlar mısınız lütfen?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – 6 milyonluk İstanbul 16 milyona geldiği hâlde taksi sayısının artırılması konusunda gönderdiğiniz talimatla bütün eller havaya kalkıyor ve İstanbul'un taksi sorununu çözülmez hâle getiriyorsunuz.

Sorum şu: Yani korsan taksici Suriyeli bile olsa bu hakkı ona veren iktidarınız neden İstanbul Büyükşehir Belediyesine milyonlarca turistin geldiği, nüfusu 2 katından fazla artan bu kentte taksi sayısını artırmak için gerekli yetkiyi kullandırtmıyor? Nerede halkın iradesi, nerede seçilmiş yerel demokrasiye, yerel yönetimlere olan saygı?

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Zeybek.

Söz sırası HDP'den Sayın Nuran İmir'de.

Buyurun Sayın İmir.

NURAN İMİR (Şırnak) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan, herkese iyi çalışmalar diliyorum.

Sayın Bakan, vekili olduğum Şırnak ilimizde ulaşım sorunu yıllardır süregelmektedir. 2018 yılından itibaren Komisyonun bir üyesi olarak gerek Komisyonda gerekse Genel Kurulda her defasında Şırnak'ın yol sorunlarını dile getirdim. Buna rağmen, yıllardır bu soruna tam anlamıyla bir çözüm olunmuş değil, bir icraatınız bulunmamaktadır. Halk, günlük hayatlarını sekteye uğratacak ölçüde mağdur olmakta, gerçekten halkın bu mağduriyeti bir nevi çileye dönüşmektedir. Şırnak'ta reklamını sürekli olarak yaptığınız yol yapımı durumu var fakat ilginçtir ki yol yapımı bir türlü bitmek bilmiyor. Bitmediği gibi her seçim dönemlerinde seçim yatırımı olarak da dillerinizden de düşmüyor. Yolun bir şeridi tamamlanıncaya dek diğer şeridi çöktüyor, yollar âdeta köstebek yuvasına dönmüş durumda. Her defasında yamalar yapılarak resmen gün kurtarılmaya çalışılıyor. Ulaşım açısından ülkenin diğer illeri ile Şırnak ilimizin ve ilçelerimizin durumu kıyaslanamaz dahi. Gerçekten Şırnak'ın durumu bu konuda içler acısıdır, yollarımız hâlen çukur, toprak ya da çakıl; yazın toz, kışın ise çamur içindedir. Kışın gölete dönen sokaklara girmek bile mümkün değildir. Sürekli yapım aşamasında olan yollar bir türlü bitmek bilmiyor ya da bitirilmek istenmiyor. Dört yıldır vekili olduğum Şırnak'ta gitmediğim bir ilçe, belde ve köy kalmadı. Burada özellikle şunu belirtmek isterim ki, yol yapımının bitmeme hâli mağduriyete ve âdeta bir çileye dönüşmüş durumdadır.

Bakın, sırasıyla birkaç şey belirtmek istiyorum: Cizre-Silopi arası uluslararası bir yol ve en son iki yıl önce yapımına başlandı. 40 kilometrelik bir yol olmasına rağmen iki yıldır yapımı hâlen devam ediyor; bu yolun sadece yarısı bile henüz tamamlanmadı. Günde binlerce araç bu yoldan geçmektedir, yolun bozukluğu, çevre düzenlemesi ve trafik levhalarının eksikliğinden kaynaklı kaza yaşanmayan tek

bir günümüz dahi yoktur. Kastettiğim yol, Habur Sınır Kapısı'na giden en işlek İpek Yolu'dur. Bakın, 2021 yılında 1,5 milyon araçla en fazla ticari aracın geçtiği sınır kapısı olarak ilk sırada yer almaktadır fakat işte yolun hâli bu. Ayın 16'sında Silopi'deydim, yolda çaktığım...

Sayın Bakan, bakabilir misiniz. Sınır yolunu, ha, görüyorsunuz, en son hâli bu. Gerçekten her gün onlarca kaza oluyor ve işte bu kazada da ne yazık ki 3 insan hayatını kaybetmiş bulunuyor. Bu itibarla yani hani bu noktada, bir özen, bir duyarlılık artık bekliyoruz.

1999'da yapımına başlanılan Cudi Dağı Tünelleri Yolu hâlen yapım aşamasındadır. İlginçtir ki yapılan yollar bir yıldan fazla da dayanmıyor. Şırnak-Uludere hattında barajlardan kaynaklı yol güzergâhı değiştirilmiş ve on iki yıldır yapımı hâlen tamamlanmamıştır. Hâlen açılmayan tüneller mevcut olmakla birlikte yapılan tünellerde ışıklandırma eksikliği bulunmaktadır. Yine de tünellerin çevre düzenlemesi eksik ve bariyerler bulunmamaktadır.

Her seçim döneminde özellikle Beytüşşebap'a "Size dağları deleceğiz, tüneller açacağız." vaadiyle geliyorsunuz. Vaatte bulunduğunuz Beytüşşebaplılar hâlen il merkezine uzaklığı 120 kilometre olan yola dört beş saatte ancak ulaşabiliyorlar.

Bunların yanı sıra, yatırım programınızda 2020'de tamamlanması gereken Şırnak-Pervari-Van yolu, Şırnak-Eruh yolu, Fındık-Eruh yolu yapımları ise hâlen sürmektedir. Tamamlanma tarihinin üzerinden iki yıl geçmiş olmasına rağmen bu yolların yarısı dahi daha tamamlanmış değil. Bakanlığınızın 2003-2019 verilerinde Şırnak'ta ulaşım ayrılan bütçe 4 milyar civarındır. Şırnak Valiliğinin ise 2003-2022 yılları arası ulaşım harcaması 15 milyardır. Bu kadar harcama yapılmış ise neden Şırnak'ta hâlen doğru düzgün bir yol yok; bunu sormak istiyoruz. Neden Şırnak'ın yıllardır süregelen bitmeyen bu çilesi, bu ulaşım problemi çözülüyor?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın İmir, toparlar mısınız lütfen.

NURAN İMİR (Şırnak) – Bakanlığınızın ve Valiliğinizin verileri dahi birbirini tutmamaktadır. Bakanlığınız tarafından en son ne zaman Şırnak'ta yollara dair bir inceleme yapıldı?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum Sayın İmir.

Süreniz tamamlandı.

Söz sırası İYİ Partiden Sayın Enez Kaplan'da.

Sayın Kaplan, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakika.

ENEZ KAPLAN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Değerli Komisyon üyeleri; 2023 yılı bütçesi içinde görüşülen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesiyle ilgili görüşlerimi açıklamak üzere söz almış bulunuyorum.

Görüşülen Bakanlıkla ilgili seçim bölgem olan Tekirdağ'ın yol sorunlarına değinmek istiyorum. Büyük yatırımlarla yapılan Tekirdağ Dr. İsmail Fehmi Cumalıoğlu Şehir Hastanesini ve Tekirdağ Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesini şehrimize bağlayan köprü, bağlantı yolları yapılmaması vatandaşımızı hastaneye ulaşımı açısından zor durumda bırakmaktadır. Ayrıca, zamanla yarışan ambulansların şehir hastanesine ulaşması da çok zor şartlar altında oluyor. Hastaneye gitmek isteyen vatandaşlarımız bölgedeki tali yolları kullanarak zor durumda kalıyorlar. Bu durum, hem zaman hem ekonomik anlamda kayıplara neden oluyor. Söz konusu problemleri mevcut Bakanlığın gerekli yerlerle işiştare ederek, işiştarelerde bulunarak bir an önce çözmesi, vatandaşlarımızın mağduriyetini gidermesi gerekmektedir.

Değerli milletvekilleri, ilimizin bir başka sorunu Süleymanpaşa-Hayrabolu yolunun durumuyla ilgili. Bu yolda beş yıl içinde onlarca trafik kazası yaşanmış, yüzlerce vatandaşımız yaralanmış ve vefat etmiştir. 45 metrelik yolun adı yaşanan kazalardan dolayı halk arasında “ölüm yolu” olarak geçmektedir. 2016 yılında yatırım programına alınan yol projesinin ihalesi 2019’da yapılmış, 2021 yılında bitmesi gereken ve milyonlarca lira harcanan bu yolun taahhüt edildiği tarihte bitirilmediği anlaşılmıştır. 2019 yılında verdiğim yazılı soru önergesine verdiğiniz cevapta yolun 4 kilometrelik kısmının trafiğe açıldığını söylediniz. Bu yıla kadar yolun 18 kilometresi tamamlanmıştır; iki yılda sadece 14 kilometre yol yapmışsınız. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından söz konusu yolun tamamlanma tarihi revize edilerek 2024 tarihine ertelenmiştir. Buna rağmen Sayın Bakan geçen yıl bütçe görüşmeleri sırasında 13 Aralık 2020 tarihinde Genel Kurulda yaptığı konuşmada Tekirdağ-Hayrabolu yolunun açılışını gerçekleştirdiğini söyledi. Ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğü 2022 Faaliyet Raporu’nda, bu projenin başarıyla tamamlandığını, vatandaşlarımızın hizmetine sunduğunu söyledi. Sayın Bakan, yanlış bilgi veriyorsunuz, söz konusu yol daha açılmadı üstelik tamamlanma tarihi de 2024’e ertelendi.

Diğer, bir başka yol sorunumuz da Tekirdağ-Malkara arasında bulunan D110 Kara Yolu’ndan ayrılan, Şarköy ilçemize ulaşım sağlayan, D555 Kara Yolu’nun tamamı tek şeritli yoldur. Bölge turizm, tatil bölgesi olduğu için yaz aylarında bu yol vatandaşlarımız tarafından çok yoğun bir şekilde kullanılmakta ve trafik kazalarına neden olmaktadır. D555 Kara Yolu’nun tek şeritli yollarının genişletilerek duble yol yapılmasıyla ilgili Ulaştırma Bakanlığımıza bir soru önergesi verdik. Verilen cevapta projenin olduğunu fakat yatırım programına alınmasının beklediğini söylüyorsunuz. Yirmi yıl iktidarda olan yönetime soruyorum: Söz konusu yol ile proje ne zaman yatırım programına alınacak ve tarih verebilecek misiniz?

Ayrıca bir yolumuz da güzergâhında kömür ve taş ocakları bulunan Malkara ve Hayrabolu yoludur. Bu tesislerin düzensiz ve özensiz çalışmaları yüzünden yol can ve mal güvenliğini tehdit eder bir hâledir. Yol çok bozulmuştur ve tali yollarla ulaşım sağlanmaktadır. Bu yolların çift şeritli yol yapılması, ileride doğabilecek kazaların önlenmesinde önemli rol oynayacaktır. Bu söylediklerim Tekirdağ’ımızın duble yol ihtiyaçlarına sadece birkaç tane örnek, bu örnekleri çoğaltabiliriz.

Türkiye’de vergi sıralamasında üst sıralarda yer alan Tekirdağ ilimiz yol yapımı ve yatırımlarda maalesef yetersiz ve Bakanlığımız bu konuda da duyarsız. Tekirdağ ilimiz için eksikliklerimizin giderilmesi, ihtiyaç duyulan yolların acilen yapılması hususunda beklentilerimizi tekrar dile getiriyorum.

Bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ederim Sayın Kaplan.

Söz sırası Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Ahmet Erbaş’ta.

Sayın Erbaş, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakika.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Sayın Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar; şimdiden bütçemiz hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Bakanım, son yıllarda göğsümüzü kabartan, gurur duyacağımız birçok esere imza attınız Bakanlık olarak, özellikle seçim bölgem olan Kütahya’yı da yakından ilgilendirdiği için; Çanakkale Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, İzmir-İstanbul Otoyolu ve Kuzey Marmara Otoyolu bizler için çok

önemliydi. Şu anda Kütahya'dan, eğer trafikte yoğun bir sıkışıklık olmazsa artık iki saat içinde biz İstanbul'a ulaşabiliyoruz. Bunlar için çok teşekkür ediyoruz, sağ olun. Bunlar, gerçekten göğsümüzü kabartan, gurur duyabileceğimiz eserlerdir.

Hızlı trende bir konfora ulaştık, Kütahya ilimizden de geçecek olan Eskişehir-Antalya hattı da özellikle Dumlupınar'dan geçiyor Sayın Bakanım, Dumlupınar'ın bizim için bir özelliği var, 30 Ağustos destanını yazdığımız, Büyük Taarruz'u yaptığımız, yedi düveli kovduğumuz yerin adıdır. Burada eğer hızlı trenimize bir durak yaparsak ve o bölgeye geldiğinde bu bölgenin şehit kanlarıyla sulanmış büyük bir tarihî eser olduğunu da anlatan bir video yayınlarsanız şimdiden çok teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, zatililerinizin Kütahya'ya ziyaretlerinden sonra Tavşanlı-Domaniç yolunun ve Hisarcık-Gediz yolunun ihalesi yapıldı. Bunlar için çok teşekkür ediyorum. Yine, yapımı devam eden Gediz-Simav arası, Gediz-Uşak arası, Tavşanlı-Emet arası yollar da büyük bir hızla devam etmektedir. Bizdeki bilgi notlarına göre çoğunun 2024'te biteceği söyleniyor. Bunlar da eğer 2023'e kaydırılabilirse Kütahya gerçekten bundan çok mutlu olur. Yine, Simav için çok önemli olan Dağardı yolu, Sındırgı yolu ve Tavşanlı-Dursunbey yolları da bizler için çok önemlidir.

Sayın Bakanım, yaklaşık 1 milyar dolar ihracat yaptığımız Emet Bor Tesisleri'nde bütün malı, ürünü biz Domaniç üzerinden götürüyoruz. Maalesef bu yolun 13 kilometrelik kısmı bir tırmanma ve iniş rampasıyla yapılıyor. Eğer o yolda giderken bir kamyonun arkasına takılmış iseniz saatlerce o kamyonun yolu bitirmesi gerekiyor. Tabii ki gönül ister, oradan tünelle geçmek ama eğer olamıyorsa mutlaka bir üçüncü şerit yani bir tırmanma şeridinin buraya ihtiyacı var; bu, bizi Marmara'ya bağlayan çok önemli bir yoldur.

Yine, Tavşanlı OSB, şu anda 5 bin kişinin çalıştığı bir yerdir, gün geçtikçe de artıyor. Buraya sizin de onayınızla bir üst geçit yapılma planı var. Aynı üst geçitler için, sizin, Sayın Cumhurbaşkanımızla beraber Kütahya'ya ziyaretlerinizde, özellikle Kütahya Organize Sanayi Bölgemize girişle ilgili de talebimiz vardı. Kütahya, bu konularda sizden müjde bekliyor Sayın Bakanım çünkü özellikle Kütahya'daki Organize Sanayi Bölgesi'nde aynı yol güzergâhında 13 tane de lise var. Her sabah 20 bin vatandaşımız Organize Sanayi'ye giderken 13 liseye de öğrencilerimiz gitmekte; çok ciddi bir trafik olmakta, bu konuda da sizden hayırlı bir haber beklemekteyiz Sayın Bakanım.

Sayın Bakanım, Kütahya OSB, şu anda, 600 milyona yakın ihracat yapıyor ve 2011 yılında sizinle yani Devlet Demiryollarıyla bir protokol imzalanmış. O zaman, 11 milyon ton ihracat varmış, şu anda, 14 milyon tonu geçti. Alayunt istasyonu, şu andaki OSB'ye 600 metre yani Devlet Demiryollarında sizin tabirinizle, oraya bir kılçıkla biz çok güzel bir yükleme istasyonu yapabiliriz ve bunun Kütahya OSB'sini şaha kaldıracığına da inanıyorum. Herhâlde Türkiye'de de bu kadar kısa mesafede kurulabilecek en kolay yükleme merkezi olur çünkü burada fazla bir istimlak da yok, bu arazinin yüzde 95'i sizlere aittir.

Ben şimdiye kadar yaptığımız çalışmalar için çok teşekkür ediyorum Sayın Bakanım.

Son cümlem de şu: Kütahya'daki 557 köyün yaklaşık 520'si orman köyü. Şimdiye kadar 3.700 kilometre fiberoptik çektiniz. Kütahya'da, özellikle merkezde, internetle ilgili veya haberleşmeyle ilgili bir sıkıntımız yok fakat köylerimizde ufak tefek sıkıntılar çekiliyor. Sayın Bakan Yardımcımıza da daha önce bu konuyla ilgili bilgi vermiştik.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım Ahmet Bey.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Sağ olun Sayın Başkanım.

Orman köyleri olduğu için, orada telefonla iletişim ve ulaşım çok önemli. Bu konudaki hassasiyetiniz için teşekkür ederim.

Şimdiden de bütçeniz hayırlı uğurlu olsun; başarılar diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Süleyman Bey, buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın Değerli Bakan Yardımcıları, genel müdürler ve değerli bürokratları; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Hoş geldiniz.

Sözlerime başlamadan önce Gaziantep’te şehit düşen vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet diliyor ve terörü lanetliyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle verdiğiniz bu güzel, kapsamlı brifing için zatualinize ve ekibinize çok teşekkür ediyorum. Benim de bünyesinde yaklaşık on beş yıl birlikte çalışmaktan onur ve gurur duyduğum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2023 yılı bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Cumhuriyetimizin 100’üncü kuruluş yıl dönümüne girerken Türkiye Yüzyılı’na hazırlık bütçesi olan bu bütçe, ülkemizin kalkınması için çok önemlidir. Ülkemizin her köşesinde, ülkemizi modern çağa uygun hâle getirmek ve milletimizin ulaşım ve iletişim konforunu artırmak için canla başla çalışan 250 bini aşkın Ulaştırma ve Altyapı çalışanlarını ayrı ayrı kutluyor, hepinize teşekkür ediyorum.

Bu güzel ve kapsamlı brifingden de anlaşıldığı gibi, ülkemizi ulaşımında modern ülkeler seviyesine çıkaran, dünyada gıptayla bakılan ülkeler arasına getiren başta liderimiz, Cumhurbaşkanımız, Genel Başkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’a teşekkür ederim.Cumhurbaşkanımızın liderliğinde görev yapan AK PARTİ hükûmetlerinin ilk Ulaştırma Bakanı ve ulaşımında çığır açan Sayın Binali Yıldırım’a öncelikle geçmiş olsun diyor ve kendisine teşekkür ediyorum.

Dünden bugüne, Ulaştırma Bakanı olarak hizmet veren, emek veren; Sayın İsmet Yılmaz’a, Sayın Lütfi Elvan’a, Sayın Ahmet Arslan’a, Sayın Mehmet Habib Soluk’a ve Sayın Mehmet Cahit Turhan’a ve bugün ulaşım programlarını büyük bir başarıyla yürüten Sayın Adil Karaismailoğlu’na ve ekibine çok teşekkür ediyorum.

“Hava yolu, halkın yolu” sloganıyla başlayan serüven Türkiye Yüzyılı’na girerken hava yolumuz dünyanın hava yolu oluyor. Kara yollarında dünyanın en büyük eserlerini ülkemiz yapıyor. Demir yollarında konfor artıyor, hızlı trene kavuşan il sayısı her gün artıyor. Demir yollarındaki ilk atılım, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk zamanında altyapısı yapılmış, bu vesileyle Atatürk’ü saygıyla yâd ediyorum. Altmış yıllık duraklama devrinden sonra AK PARTİ hükûmetleri zamanında ikinci atılım olmuştur. Bakanlığımızın da demir yollarına büyük önem verdiğini biliyorum. Buradan sizi, Bakanlık çalışanlarını ve demir yolcuları özellikle kutluyor ve tebrik ediyorum.

Ayrıca, Türkiye Yüzyılı’na girerken yüzde 64 gibi olan en büyük ödeneğin demir yollarına ayrılması herkesi mutlu etmiştir, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, her bütçede tekrar etmek durumunda kalıyorum. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, seçim bölgem Erzincan’ımıza bugüne kadar büyük hizmetler yapmıştır, Erzincanlı hemşehrilerim adına teşekkür ediyorum. Ancak, yatırım programlarında yer alan D100 Kara Yolu’nun iyileştirilmesi kapsamında Erzincan il sınırlarında yer alan Kızıldağ, Sakaltutan ve Ahmediye tünellerinin kış aylarında yol kapanmalarına son verilmesi için bir an önce yapılmasını arzu ediyoruz. Kuzey-güney hattı olan ve yapımı devam eden Erzincan-Refahiye-İliç-Kemaliye-Malatya hattının hızlandırılması, gene programda olan Erzincan-Kemah-İliç yolunun bir an önce yapılması, yapımı devam eden Erzincan-Başköy-Çayırılı yolunun bitirilmesi mümkün olursa seviniriz.

AHMEK KAYA (Trabzon) – Her şeyi yapmışlar, bir de bir teşekkür et (!)

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Demir yollarına gelince, Erzincanlı hemşehrilerimin en büyük hayali olan Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren Hattı'nın, yatırım programında olan Sivas-Erzincan bölümünün kalan kısmının bir an önce ihalesinin yapılmasını arzu ediyoruz. Bir an önce bitirilirse inşallah oradan Karadeniz'e de tren yolu gider diyorum.

Bütçenizin tekrardan hayırlı olmasını diliyor, hepinizi saygı, sevgi ve hürmetle selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Süleyman Bey de uzun yıllar Demiryollarında Genel Müdürlük yaptı, teşekkür ederiz.

Değerli arkadaşlar, Mürsel Alban Bey'e şimdi söz veriyorum.

Mürsel Bey, buyurun lütfen.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Komisyonun değerli üyeleri; Sayın Bakanın sabahki sunumunda özellikle takip ettiğim, not aldığım birkaç noktayı hatırlatmak istiyorum.

Sayın Bakan, TELEKOM'la ilgili, yatırımlarla ilgili, 3G, 4G, 5G hatta 6G 2053'e kadar bayağı bir yol aldılar ama şunu söyleyeyim: Sayın Bakan, şu an ülkemizdeki 25 bin-30 bin köyün veya kırsal mahallenin kaç tanesinde sabit internet altyapısı vardır? Bu köylerin hiç birinde sabit internet yoktur. Vericilerin doğru yere dikilmediğinden dolayı mobil internet de iyi veriler veremiyor ve internet ulaşımında çok sıkıntılar yaşanıyor. Bununla ilgili bir proje var mıydı? Buna bütçe ayırdınız mı? Kaç yıldır iktidarsınız, bütün bakanların yaptığı, övündüğü altyapı TELEKOM projelerinde sadece kent merkezlerine mi çalışıyorsunuz yoksa kırsal köyleri ve mahalleleri bunun dışında mı tutuyorsunuz?

Mesela, Erzurum'a gidiyorum, Ağrı'ya gidiyorum, Van'a gidiyorum; köylerdeki çalışmalarınız çoğunda internet çekmiyor ve telefon da çekmiyor, ulaşamaz duruma geliyoruz. Bununla ilgili bir çalışmanız var mıdır?

Dönüyorum kendi bölgeme. Karabel yolu, Antalya, Burdur, Seydikemer, Fethiye arası... Burada, Antalya-Burdur illerini bağlayan, D350 Kara Yolu üzerinde bulunan Karabel mevkisindeki Karabel Tüneli'nin ve yolun son durumu nedir? Bu yol ne zaman bitecek? Deli Dumrul tüneline dönüşmüş durumda, Muğla turizmde büyük darbe almaktadır bu yüzden. Onun da cevabını rica ediyorum Sayın Bakan.

Denizli-Muğla arasındaki yol... AKP iktidara geldiği günden beri bu yolu başlattı ama orada 2-3 kepçe, 2-3 kamyon yaklaşık on bir on iki yıldır çalışıyor. Bu yol neden bitirilemedi? Niye bitirilmiyor, bunu gerçekten merak ediyoruz. Muğla'daki bu yol, Muğla güzergâhına bağlanan bu yollar neden tamamlanamıyor Sayın Bakan? Gerçekten sormak istiyorum.

Göcek Tüneli... Göcek Tüneli AKP, iktidara gelen bakanlar, başbakanlar... Burada Göcek Tüneli bir Deli Dumrul tüneline dönüşmüş yine. Eskiden hırsızlar tünel kazıp banka soyardı, şimdi iktidar eliyle tünel açılmış, yap-işlet-devret yöntemiyle verilmiş, hatta devletin kendi imkânlarıyla yapılan tünel de o işletmeciyeye devredilmiş ve Fethiye'den Muğla'ya, Muğla'dan Fethiye'ye, Antalya'dan Muğla'ya gelen veya Muğla'dan Antalya'ya giden tüm yolcularımız burada yüksek rakamlarda ücret ödemektedir. Sizin iktidarınızdaki başbakanların, bakanların vadettiği sözleri ne zaman tutacaksınız? Bu tünel ne zaman kamulaştırılacak? Halk ne zaman ücretsiz olarak bu tünelden geçecek Sayın Bakan?

Bodrum Türkiye'de bulunan dünya markası bir ilçemiz bizim ama kara yoluyla... Bakın, kara yolu Bodrum'a bir türlü yapılmıyor. Bodrum'a yazın veya kışın -yaz sezonunda da olsa- ulaşım iki buçuk üç saat yani İstanbul'da bu trafiği nasıl yaşıyorsanız, Muğla Bodrum'da da aynısını yaşıyoruz. Bodrum'la

ilgili bir kara yolu çalışmanız var mı? Bodrum Yarımadası'nı kara yoluna kavuşturacak mısınız? Programınızda var mı? Bunu gerçekten merak ediyorum. Bodrumlu ve Bodrum'a gelen yurttaşlarımız, turistlerimiz trafik sıkışıklığında hareket edemez hâlde. Neden Bodrum'un kara yolunu gündeme almadınız? Gerçi, sormamın da bir anlamı yok, zaten altı ay sonra gideceksiniz, o yolları tekrar gelip biz yapacağız Sayın Bakan. Bu da sizin iktidarınızın Muğla'ya vermiş olduğu eksiklik olsun.

Havalimanı... Muğla'da 2 tane havalimanı var. Merak ediyorum gerçekten -Dalaman ve Milas-Bodrum Havalimanı- Türk Hava Yolları Ankara'dan Bodrum Havalimanı'na veya Dalaman Havalimanı'na neden gitmiyor? Neden bu kış sezonu bahanesiyle oralara uçak tarifeleri konmuyor? Biz aktarmalı olarak İstanbul'dan Dalaman'a, Muğla'ya ve Bodrum'a gidiyoruz veya buradan aktarmalı olarak oraya gidiyoruz. Bunun açıklamasını nasıl yapacaksınız? Şunu gerçekten öğrenmek istiyorum: Türk Hava Yolları neden Ankara'dan Bodrum Havalimanı'na veya Dalaman Havalimanı'na sefer koymuyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz doldu, son cümlelerinizi alayım.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Onun da bir anlamı çıkıyor aslında: Yani yap-işlet-devret modeliyle yaptığınız, sahasına indiğiniz zaman yarım saat tur içinde dolaştığınız İstanbul Havalimanı'na yönlendirdiğiniz için bunlarla karşılaşıyoruz.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – MHP Grubundan Sayın Halil Öztürk.

Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Saygıdeğer Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri ve kıymetli bürokratlar; Milliyetçi Hareket Partisi olarak 2023 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin öncelikle hayırlara vesile olmasını diliyoruz.

2023 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'na baktığımızda 643 milyar TL'lik kamu sabit sermaye yatırımı miktarından en fazla yatırım yapılacak olan alanın 212 milyar lirayla ulaştırma olduğunu görmekteyiz. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Belgesi'nin 2023 hedeflerinin neredeyse yakalandığı bir dönemde 2023-2025 Dönemi Yatırım Programı Hazırlama Rehberi'ndeki ulaştırma hedefleri de oldukça iddialı ve başarılı bir vizyona işaret etmektedir. Bu kapsamda “kara yolu” “demir yolu” “deniz yolu” “liman kapasitesi” ve “lojistik” başlıklarındaki hedefler, Cumhurbaşkanlığı'nın her alanında olduğu gibi ulaştırma ve altyapı alanlarında da oldukça iddialı olduğunu göstermektedir.

Tam bu noktada, Kırıkkale'mizin yerinde tespit ettiğimiz ulaştırma ihtiyaçlarına geçmeden önce, Sayın Bakanımız ve Bakan Yardımcılarımız ile kıymetli bürokratlarımıza özellikle bir teşekkürü borç bilmek, borç olarak iletmek isterim.

Bu bağlamda, Türkiye'nin önemli kara yolu projelerinden ve kuzey ile güneydeki 2 ilimizi yani Sinop ile Antalya'yı birbirine bağlayacak Sulakyurt- Balışeyh Kara Yolu Projesi'ne başlamıştır ve ilk etabı tamamlanmıştır. Yine Kırıkkale'nin girişinde bulunan ve önemli bir kavşak olan Yahşihan Kavşağı'ndaki üst geçit çalışmaları büyük bir hızla devam etmektedir. Bu konudaki taleplerimizi geri çevirmeyen, yakın ilgi ve katkı sunan ve de emeği geçen Sayın Bakana ve bütün Bakanlık yetkililerine teşekkür ediyoruz.

Saygıdeğer Komisyon üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünün planladığı ve yürüttüğü çalışmalarda 25 lojistik merkez konusunda Kırıkkale'mizi mutlaka hesaba, kapsam içine alması gerektiğine inanıyoruz. Kaldı ki Kırıkkale'mizin sektör tabanlı lojistik merkezi müracaatı da 2019 yılından bugüne değerlendirmeyi beklemektedir. Bu kapsamda, Ankara-Kırıkkale-Sivas Hızlı Tren Projesi, Ankara-Kırıkkale günlük banliyö seferleri, Kırıkkale-Ankara Yolu yenileme çalışmaları da ulaştırma alanında olan ihtiyaçlarımızdır. Yine Kırıkkale-Çorum-Samsun Demir Yolu Projesi ve fizibilite etüdü tamamlanarak inşaat ihalesinin yapılması büyük bir ihtiyaca cevap verecek ve beklentiyi karşılayacaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğünce 15 Ağustosta yap-işlet-devret modeliyle inşa edileceği duyurulan Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu ihalesinin de bir an önce tamamlanmasını beklemekteyiz. Yine Bahşılı-Karakeçili-Kulu ayrımı yapım işi, Kırıkkale Keskin 6'ncı Bölge Hududu Yolu da yakından takip ettiğimiz ve bir an önce tamamlanmasını beklediğimiz projelerdir.

Yine, Sayın Bakanım, bir süredir gerek zatıalinize gerekse Karayolları Genel Müdürümüze Hacılar beldemiz, Sulakyurt ilçemiz ve Karakeçili ilçemizin bazı ulaştırma, bazı asfalt yapım işleri vardı, çok büyük bir yekûn ve uzun bir kilometre de değil, 3-5 kilometre bir yoldu. Bu konuda da hassasiyet gösterdiğinizi biliyorum. Bu konuda da Belediye Başkanlarımız da bugün gelmişler sizin burada olduğunuzu duyunca Sayın Bakanım, burada bizi bekliyorlar, bizi dinliyorlar. Bu konuda Sayın Karayolları Genel Müdürümüz sizden de -bakın Belediye Başkanlarımız bekliyorlar- bu konuda... Sayın Bakanım, inanın bırakmamışlar vatandaşlar, bugün Ulaştırma Bakanının bütçesi var diye takip etmişler, buraya gelmişler. Bu konunun da bugün gerekli talimatların verilerek çözüme kavuşmasını, kar kış, yağmur olmadan beklemektedirler. Dolayısıyla, Cumhurbaşkanının bir Milletvekili olarak ben de bu samimi ve haklı beklentiyi sizlere ilin Vekili olarak iletiyorum. Yaklaşımınızdan dolayı teşekkür ediyorum.

Yine, Fatih Sayan Bey, bu telefon çekmeyen köyler konusunu zatıalinizle görüşmüştük. Bu konuda, internet konusundaki gerekli altyapı yatırımlarının tamamlanması için gerekli talimatların verilmesini diliyor, 2023 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum, sağ olun Halil Bey.

Şimdi üyelerimize döneceğim. Sayın Dilan Dirayet Taşdemir, sonra Sayın Durmuş Yılmaz, daha sonra CHP'den Sayın Hüseyin Yıldız'a söz vereceğim.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Sayın Başkan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hocam, dolaşıyoruz partileri, size de geleceğim inşallah.

Dilan Hanım, buyurun.

Süreniz on dakikadır.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) - Teşekkür ederim Başkan.

Ben de herkesi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini görüyoruz. Önemli bir bütçeyi elinde bulunduran bir Bakanlık. Tabii, bu Bakanlık iktidar açısından da aslında oldukça önemli Bakanlıkların başında geliyor çünkü Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yap-işlet-devlet, kamu-özel iş birliği ve daha birçok isimle yandaş şirketleri, müteahhitleri ekonomik olarak aslında ihya etmeye çalışan da bir Bakanlık. Bakanlık tarafından hayata geçirilen tüm projelerin kârı sermayeye ama zararı ise halka mal ediliyor. Halkın

vergilerinden, boğazından kesilen bütün paralar sermayeye peşkeş çekiliyor. Tüm ülke bu projeler üzerinden aslında soyuluyor, bu soygun düzeninden kaynaklı ciddi anlamda bir yoksulluk, bir kriz de biz yaşıyoruz. Yani açıkçası onlar zenginleşirken gün geçtikçe halk da yoksullaşılıyor. Yapılan yollara, köprülere rağmen -Bakan, sabah çok söz etti; yoldan, köprüden söz etti, devasa projelerden söz etti- bir anayasal hak olan ulaşım hakkı bile, bugün, ülkemizde, artık lüks konuma gelmiş Sayın Bakan. Bırakın insanların gönlünün istediği şekilde, istediği yere seyahat edebilmelerini, bayramlarda bile yakınlarını ziyaret etme konusunda insanlar çok ciddi sorun yaşıyorlar. Uçak biletlerini, otobüs biletlerini bir kenara bırakırsak, o çok sözünü ettiğiniz yollardan, köprülerden bile insanlar parayla geçmek zorunda kalıyor, ki birçok yoksul insan da bu köprüleri maalesef kullanamıyor. Evet, yollar var, köprüler var ama o yollardan ve köprülerden geçecek insan yok, bu ücreti ödeyecek bir halk gerçekliğimiz yok.

Kamu İhale Kanunu'ndan arkadaşlarımız da söz etti, birçok hatip de söz etti. Bu Kamu İhale Kanunu, AKP döneminde yani yirmi yıllık iktidarınız döneminde tam 192 defa değiştirilmiş yani Kamu İhale Kanunu'nu neredeyse yamalı bir bohçaya dönüştürdünüz. Bütün değişiklikler bir şekilde kamunun zararına oluyor, kamu denetimini zayıflatıyor. Açıkçası, işi yasalara göre değil, yasaları işe göre ayarlıyorsunuz, ona göre düzeltmeye çalışıyorsunuz. Kamu İhale Yasası'nı her seferinde değiştirmek yerine, biz size bir öneri yapalım, hem çok daha isabetli bir isim olur hem de bu kadar değişiklikle kimse de yorulmamış olur. Bence bu Kamu İhale Yasası'nın ismi "yandaş ve kayırmacılık kanunu" olarak değiştirilirse zaten amacına da hizmet edeceğini düşünüyorum.

Yine, kamu ihalelerinin bütününe baktığımızda, aslında ihaleleri almanın temel şartı iktidara yakınlıkla ölçülüyor. Eğer iktidara yakınsanız, yandaşsanız siz bu ihalelerden yararlanabiliyorsunuz ama değilseniz sizin bu ihaleleri alma şansınız çok zayıf. Şeffaf olmayan, rekabete dayalı olmayan, açık olmayan, kapalı kapılar ardında tartışılan ve verilen ihale süreçleri var; kişilere özel hazırlanıyor bu ihaleler. Zaten -ondan kaynaklı- işte Kamu İhale Kanunu'ndaki sürekli değişikliklerin bir anlamı da aslında bu. Bakın, 12 Mayıs 2022 tarihinde yapıldığı anlaşılan 434,9 milyon liralık ihale 7 Kasım 2022 tarihinde kamuoyuna duyuruldu, 4 tane ihale içeriyordu; bu ihalelerin hem içeriğine hem verilen kişilere baktığımızda -az önce ifade ettiğim- yandaş ve iktidara yakın kişiler olduğu görülüyor.

Dünya Bankası, 137 ülke içerisinde 6.400 ihale incelemiş ve bu altyapı ihaleleri raporlarını güncelledi. Bu güncellenen raporlara göre, 2002 ve 2020 tarihleri arasında dünyada kamuda en çok ihale alan 10 şirketin 5'i Türkiye'den yani aslında son dönemlerde "5'li" diye çokça tabir edilen ve sözü edilen aslında bu firmalar; bu "5'li çete" denilen firmalara aslında verildiği anlaşıyor. Kamunun kaynakları bunlara peşkeş çekiliyor, halka da reva görülen açlık, yoksulluk, her gün zam. Bir de üstüne üstlük, insanlara "Şükredin, sabredin; bu bizim kaderimiz, itiraz etmeyin." deniliyor. Hani kamu kaynakları peşkeş çekilmekle de kalmıyor, aynı zamanda bu kamu ihalelerinde, projelerinde çalışan emekçiler var; emekçilerin emeği sömürülüyor, emekçilerin hayat koşulları, çalışma standartları çok ciddi anlamda iyileştirilmiyor, insani koşullarda çalışmıyorlar, birçoğu iş cinayetlerinde yaşamını yitiriyor. Zaten iş cinayetlerinde yaşamını yitiren bu emekçilerin de bu durumlarını takip eden, hesap veren, hesap soran bir mekanizma da söz konusu değil. Sadece İstanbul Havaalanı'nın yapımı aşamasında dönemin Bakanı şunu ifade etmişti, demişti ki: "30'a yakın insan yaşamını yitirdi. Tabii, bu, resmî rakamlar, kamuyla paylaşılan rakamlar; ötesinin daha fazla olduğunu bizler de biliyoruz. Yani halkın ödediği vergilerle, bedelleri kamu kaynaklarıyla ödenen bu projelerin rant aktarım aracı olarak kullanıldığı Sayıştay raporlarında da gözler önüne seriliyor. 2021 Sayıştay Raporu'nda AKP iktidarının kamu ihalelerinin büyük bir bölümünü ihaleye girme şartlarını bile karşılamayan firmalara kazandırdığı, açık ihale yöntemiyle gerçekleşmesi gereken ihaleleri doğrudan temin ya da pazarlık yöntemiyle seçilen firmalara verdiği, kamu idaresinin onayının alınmadığı, alt yüklenici olarak çalıştırdığı yüklenicilerden iş yapmak için alınması gereken araçların yerine, işle ilgisi bulunmayan araçların temin edildiği, yapım

işlerine dair projelerin eksik ve hatalı olduğu, uygulama aşamasında ise bitmiş proje dahi ortada yokken ihaleye çıktığı, bazı kamu idarelerinde izin, geçici görev, görevden uzaklaştırma olmaksızın dolu olan kadrolarda başka memurların görevlendirildiği ve harcama yetkililiğinin bu kişiler tarafından yapıldığı ifade edilmiş. Daha uzun şeyler var, zaman itibarıyla ben bunları geçiyorum.

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre de 2021 yılında iş gücüne yapılan ödemelerin gayrisafi yurt içi hasılaya oranı son on senedeki en düşük oran olurken net işletme artışı/karma gelirin oranının ise en yüksek seviyeyi gördüğü söyleniyor. Türkiye’de ücretliler 2009 yılında millî gelirin yüzde 31,4’ünü alırken bu oran 2021’de yüzde 27’ye düşmüş, şirketlerin millî gelirden aldığı pay ise son iki senede yüzde 40,9’dan yüzde 47’ye yükselmiş. 2023 bütçesinin de yine sermaye çevrelerini kurtarma operasyonu olduğu aslında burada da anlaşılıyor.

Birçok Bakanlıkta da bunu ifade ettik, Ulaştırma Bakanlığında da bir kez daha ifade edeyim: Bölgeler arasında... Sizin sabahki sunumunuzu da dinledim, bu sunumda da çok açık ve net, bariz açığa çıkan şey şu: Ulaştırma ve altyapı hizmetlerinde de bölgeler arasında ciddi bir eşitsizlik var. O sözünü ettiğiniz mega projeleri, devasa köprüleri, yolları biz dönüp baktığımızda kendi bölgelerimizde görmemiz mümkün değil. Bırakın hızlı treni, raylı sistemi, metroyu Ağrı için, Kars için, Iğdır için, Ardahan için, Van için, Hakkâri için düşünmeyi, biz kaliteli, güvenceli bir normal otobüsü bile bulmakta zorlanıyoruz, bunda bile çok ciddi sıkıntılar var, sorunlar var. İşte, bundan kaynaklı da neredeyse her gün bir trafik kazası yaşanıyor. Sadece kendi seçim bölgem Ağrı’yla ilgili birkaç şeyi sizinle paylaşmak istiyorum. Trafik kazaları bizim ilimizde artık sıradan, güncel bir olay hâline geldi ki bu, zaten TÜİK verilerinde de çok açık gösteriliyor. TÜİK verilerine göre 2022’nin ilk yedi ayında Ağrı’da 332 tane kaza gerçekleşmiş. Kamuoyuna da çok yansdı, siz de takip etmişsiniz, sunumunuzda da söylediniz; Patnos, Ağrı ve Tutak arasındaki yolla ilgili “Açıldı, açılıyor.” dediniz, tam bir tarih vermediniz. Vallahi, biz bunu son on beş yıldır duyuyoruz çünkü 2007 yılında bu yolun yapımına başlandı, ihalesi yapıldı, onlarca seçim geçirdik, yüzlerce AKP’li temsilci, siyasetçi geldi, kentte bunun sözünü verdi “Ha açtık, açıyoruz.” “Yarın açıyoruz.” “Öbür gün açıyoruz.” denildi ve bu yol hâlâ açılmadı. En son bu yolda gerçekleşen trafik kazasında... Bakın, sözünü ettiğim yol, hani sizin “Açılacak.” dediğiniz yol, on beş yıldır bitirilemeyen yol bu Sayın Bakan, bakmanızı istiyorum bu yola.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bitti, bitecek.

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Umuyoruz, diliyoruz. Bakın “Bitti, bitecek.” derken insanlar ölüyor. Bugün bile Tutak’tan Ağrı’ya gelen yolda bir trafik kazası gerçekleşti. Dün ben Ağrı’daydım, dün aynı yolda bir trafik kazası gerçekleşti, 2 kişi ağır yaralandı; bu sabah yine aynı yolda trafik kazası gerçekleşti. Yani bizim şöyle bir lüksümüz yok: “Bitti, bitiyor.” “Bitireceğiz.” denirken her gün bu ölümler yaşanıyor ve bu ölümlerin yaşanmasından da bu siyaset sorumludur yani on beş yılda 40 kilometrelik bir yol bitirilemeyecek mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Dilan Hanım, süreniz bitti, bir cümleyle tamamlarsanız...

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Bakın, Marmaray’dan söz ettiniz, Marmaray’a 2013’te başlandı, Marmaray gibi devasa bir proje 2019’da bitirildi. Peki, Ağrı’daki 40 kilometre nasıl bitirilemiyor Sayın Bakan?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Dilan Hanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Açılışa gelirsiniz. Çevre yolu da var.

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Ağrı’da çevre yolu da yok “Çevre yolu var.” demeyin, zamanım kalmadı...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Var, var.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Hayır “Ağrı’da çevre yolu var.” dediniz, Ağrı’da çevre yolu yok; Sayın Bakan, Ağrı’da çevre yolu yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Siz Ağrı’ya gitmediğiniz için bilmiyorsunuz.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Ben Ağrı’da yaşıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, şimdi Sayın Durmuş Yılmaz’a söz veriyorum İYİ Partiden.

Buyurun Durmuş Bey.

Süreniz on dakikadır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Açılışa gelirsiniz.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Ağrı’da çevre yolu yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Durmuş Bey’e söz verdim arkadaşlar, sükûneti sağlarsanız...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ağrı’ya iki yılda bir geliyor.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Senin evin nerede? Senin evin nerede, adresi söylersin? Ben Ağrı Yakacık köyünde yaşıyorum, sen?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Patnos’ta...

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Ya, Patnos’ta evin yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Dilan Hanım, Durmuş Bey’e söz verdim, müsaade ederseniz...

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Bari engel olma, engel olma.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bakın, yarım dakikamız böyle geçti gitti, rica ediyorum...

Dilan Hanım, Ekrem Bey’le bir araya gelin, başka bir yerde çay için, Ağrı’yla ilgili sohbet edin. Söz verdim ama ben müsaade etmiyorsunuz, lütfen.

Buyurun Durmuş Bey, sürenizi yeniden başlatıyorum.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli hazırun, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Gaziantep Karkamış’da terörist saldırısı sonucu meydana gelen olayda hayatını kaybeden yurttaşlarıma rahmet diliyorum, yaralananlara da acil şifalar diliyorum.

Efendim, Bakanlık olarak yaptığınız hizmetler, işler, eserler ortada. Biz bu yolların üzerinde eğer ekonomik imkânımız el verirse araba sürüyoruz, ödeyerek tünelden geçiyoruz, köprüden geçiyoruz. Bunu gözümüzle görüyoruz ama bu hizmetleri yaparken, bu varlıkları üreten ülkenin kullanılan kaynaklarını da biliyoruz. Ben rakamları tekrar etmeyeceğim, daha önceki Bakanlık bütçelerinde de söyledim, arkadaşlarım da bugün sabah söylediler; toplanan vergi belli, kullanılan özelleştirme bedelleri belli, bunun yanında kullanılan yurt dışı borçlar belli. Dolayısıyla bir kaynak kullanıldı, bu kaynak küçümsenemeyecek bir kaynak; yirmi yılda çok büyük bir kaynak kullanıldı. Bizim muhalefet olarak görevimiz, denetim ve bu denetim çerçevesinde de bu kaynakların ne kadar etkin ve verimli kullanıldığını sorgulamak. Dolayısıyla, bu görevimizi yerine getirebilmemiz için sizin sunumunuzda bize böyle bir değerlendirme yapma imkânı maalesef verilmiyor. Mesela ilk göreve geldiğinizde 1

kilometre bölünmüş yolun dolar maliyeti neydi, bugün neye geldi? Dolayısıyla, daha ucuza mı yapıyorsunuz, daha pahalıya mı yapıyorsunuz? Biz bunları bilmiyoruz ama bildiğimiz bazı şeyler var; mesela, kamu-özel iş birliğiyle ilgili olarak yapılan projelerde ortaya çıkan maliyetleri biliyoruz. Şimdi, buradan hareketle; mesela, İstanbul Havaalanı, yap-işlet-devret modeliyle yapıldı, bunun maliyetinin ne olduğu da belli. Acaba buna, böyle büyük bir yatırıma o günkü şartlarda ihtiyaç var mıydı? Proje fikri ortaya atıldığında tabii büyük bir tartışma vardı; o dönemin Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı Candan Karlıtekin, arkasından Hamdi Topçu “Evet, İstanbul’da giderek trafik sıkışıyor, Yeşilköy Atatürk Havaalanı’nda uçaklar on-on beş dakika pistin başında bekliyor. Bir yatırıma ihtiyaç var fakat yeni bir havaalanına ihtiyaç yok. Biz mevcut havaalanının içerisinde ilave bir pist yaparsak bu bizi 2050’ye kadar götürür.” dediler, burada kamuoyuyla paylaştılar; onlar da bu görevden alındılar ve sonra da bu havaalanı yapıldı. Dolayısıyla, bu havaalanı yapıldıktan sonra işleyebilmesi için de bütün trafiğin oraya yönlendirilmesi gerekiyordu. Dolayısıyla da Atatürk Havaalanı’nda bir şekilde, biriken ekonomik sermayeye -yani kelimelerimi seçerek kullanıyorum ama- maalesef yazık edildi. Resmen oraya girildi, İstanbul Havaalanı’nın trafiği gelişsin, çalışsın, daha fazla gelir elde etsin diye bütün imkânlar oraya, trafik oraya yönlendirilsin diye orası bilerek, isteyerek bir proje dâhilinde kazıldı ve pistler darmadağın edildi. Bence bu bir ekonomik suç, eğer altı ay sonra seçim yapıldığında iktidar bize gelirse biz bunun üzerine eğileceğimizi ve dolayısıyla bu suçu işleyenlerden bu suçun bedelini tahsil edeceğimizi de bugünden haber verelim.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Havaalanını da kapatın o zaman. Havaalanını kapatacak mısınız?

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Neyse kapatıldı yani dozerlerle girildi, kepçelerle girildi, her şeyi kazıldı. Dolayısıyla, birikmiş bir sermaye fakiri olan bir ülkede birikmiş sermaye maalesef talan edildi ama bu saatten sonra yapılacak olan şey ne? Bu saatten sonra yapılacak olan şey: Atatürk Havaalanı’nı tekrar kazanırken İstanbul Havaalanı’nın yaşayabilmesi için de ne gerekiyorsa yapılması lazım çünkü orada da büyük bir ulusal sermaye var ve sermaye birikimi var. Nasıl biz Atatürk Havaalanı’ndaki sermayenin tarumar edilmesine taraftar değilsek oranın da tarumar edilmesine gönlümüz razı gelmez. Dolayısıyla onun daha da geliştirilmesi gerekir ama arada bir rekabetin de olması lazım. Dolayısıyla, Atatürk Havaalanı ile İstanbul Havaalanı ciddi bir şekilde rekabet etmeli. Londra’ya, Paris’e baktığımızda, en azından 3-5 tane havaalanı var bu şehirlerin; İstanbul’da da en azından -Sabiha Gökçen, Atatürk ve İstanbul Havaalanı- 3 tane havaalanı olmasının, rekabet olmasının kimseye bir faydası yok, trafiği daha da çok artırır. Dolayısıyla, biz iktidarımızda bu rekabeti tekrar oluşturmaya gayret edeceğiz.

Biraz önce bir arkadaşımız -zannedersem, kendisi de Devlet Demiryollarında Genel Müdürlük yaptı- Kütahya Havaalanı’yla ilgili olarak şunu söyledi: “Yani Uşak’ın, Afyon’un, Kütahya’nın böyle bir şeye ihtiyacı vardı.” Aslında, Zafer Havaalanı planlaması yapılırken belli bir mantığın üstüne oturuyor. O mantık da şuydu herhâlde: Afyon’da termal tesisler var, Kütahya Yoncalı’da da termal tesisler var, dolayısıyla orta yere bir tane havaalanı yaparsak termal turizmini geliştiririz, her 3 şehir de bundan istifade eder. Yanlış mı? Bence yanlış bir mantık değil ama hesap kitap yanlışlığı var. Kütahya Milletvekili arkadaşımız size teşekkür etti, “Biz bulunduğumuz yerden iki saatte istediğimiz yola gidiyoruz, bize o kadar güzel yol yaptınız.” dedi. Doğru mu? O da doğru. Şimdi, yarın siz Eskişehir-Kütahya-Afyon-Antalya hızlı treni yapacaksınız. Bu hızlı tren yapıldığında Zafer Havaalanı’nın işlevselliği belki de tamamen ortadan kalkacak eğer dış turizm gelişmezse, dışarıdan yolcu gelmezse. Yani şu anda yapılan bütün hesaplar yüzde 99 oranında sapmış vaziyette. Dolayısıyla bu bir israf, dolayısıyla bunu lütfen kabul edin ama ileride ekonomi büyür, toplumun millî geliri artar, harcama

kabiliyeti artar, iç turizm biraz daha gelişir -böyle bir şey olamaz mı, elbette olur- o zaman, o güne kadar atıl olarak bekleyecek. Şu anda içeriden gelen yolcu sayısı, dışarıdan gelen yolcu sayısı ile verilen garanti arasında hiçbir irtibat yok; maalesef, bütün bunlar israftan başka bir şey değil.

Mesela, Uşak'ın kendi havaalanı vardı; 2008 dünya finans krizinden önce en azından haftada 3 kez sefer vardı ve dolu dolu gidiyor, dolu dolu geliyordu çünkü o dönemde dericilik, organize sanayide çok önemliydi ve insanlar işledikleri deriyi uçakla İstanbul'a götürüyorlardı ama 2008 krizinden sonra bu imkânlar ortadan kalktı ve şu anda Uşak'ta atıl olarak bekliyor. Uşak'tan Zafer Havaalanı 100,9 kilometre, Uşak'ın en aşağıdaki ilçelerinden Eşme ile Uşak'ın arası 73 kilometre yani Eşme'den kalkan bir kişinin bu havaalanına gidebilmesi için 173 kilometre, 175 kilometre gitmesi lazım. Ya, buraya gidecek olan adam zaten Akhisar üzerinden İstanbul Otoyolu'na çıkar ve oradan İstanbul'a çok daha rahat gidebilir.

Şunu kabul edin: Bir fizibilite hatası yapmışsınız, bir yanlış yapmışsınız, bu yanlışta da maalesef ısrar ediyorsunuz ve milletin cebinden bu paraları ödetmeye devam ediyorsunuz. Dolayısıyla, yapılması gereken şey: Biz eleştiriyoruz, siz dinliyorsunuz; sizin de kabulleriniz var, dolayısıyla bizim yaptığımız eleştiriler ancak tutanağa geçiyor. Dolayısıyla, bizim yaptığımız eleştirilerden siz bir sonuç çıkarıp acaba söylediklerinde bir hak, hakikat payı var mıdır, şu durumu bir daha gözden geçirecek durumunuz yok çünkü siz buna inanmışsınız, bunu yapmaya devam edeceksiniz; burada da bir problem yok.

Fakat geldiğimiz noktada, örneğin, kara yollarıyla ilgili verilen garantilere baktığımızda, şu anda Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin yüzde 45'i buraya verilen garantilere gidiyor yani geriye kalan yüzde 55'le hangi hizmeti yapabileceksiniz? Gelecek sene dolara bağlı olarak, geçen araç sayısı vesaireye bağlı olarak belki bu miktar, yüzde 45 yüzde 50'ye çıkacak yani sistem sizin bütçenizi esir almıştır; tabii, aynı şey Sağlık Bakanlığının bütçesinde de var. Bu, ekonomik değil; rantabl kullanılmıyor bu. Şu anda arkadaşım da söyledi, Garo Bey de söyledi biraz önce. Eğer bu paralarla... Neydi bu işin özü, esası, mantığı? Millî bütçeden bu tür yatırımları kısa vadede finanse etmek mümkün değil, toplumun da ihtiyacı var. Dolayısıyla, biz bunu biraz öne çekelim, özel sektörü de buna dâhil edelim; ha, buraya kadar gayet makul ve mantıklı fakat burada, bunun içinde hesap hatası yapılmaması lazım. Bu kadar parayı harcadıktan sonra çok daha rantabl yapılabilirdi, iki sene, üç sene gecikmeyle olabilirdi. Şu anda biz eğer millî bütçeden yılda 53 milyar TL garanti ödemesi yapıbiliyorsak 53 milyar TL'ye hem hastane yaparız hem köprü yaparız hem yol yaparız. Gelecekte, 2025'te 75 milyar, 2026'da belki 100 milyar. Yani demek ki bu ülkenin millî bütçesinden bu tür yatırımları yapma imkânı var. Bu borcu ödeyebiliyorsak bununla bu yatırımı da yapabilirmişiz. Onun için, bu konsepti lütfen tekrar bir gözden geçirin dolayısıyla millete zarar vermeyin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bizim eleştirimiz, bu tür yatırımların verimli olup olmadığına ve bunun için de bizim denetim görevimiz var, o denetim görevimizi de kayıtlara geçirdik. Siz bildiğinizi okumaya devam edeceksiniz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler, sağ olun.

Değerli arkadaşlar, şimdi Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Hüseyin Yıldız'a söz veriyorum.

Sayın Yıldız, süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, bürokratlar, değerli basın mensupları, bize hizmet eden değerli kardeşlerim; hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, ben sekiz yıldan beri bu Komisyundayım. Hep yanlış anlaşıyoruz, sorun şurada: Biz köprüye karşı, yola karşı, havaalanı karşı değiliz. Biz bu köprülerin, yolların, havaalanlarının kaçta yapıldığına, nasıl, ne şekilde yapıldığına karşıyız. Şimdi, demin arkadaşlar anlattı, siz iktidara gelince 26 tane havaalanımız vardı, hepsi bize aitti. İktidara geldikten sonra 2002’de 52’ye çıkardınız havaalanını ve mevcut havaalanlarını da özelleştirdiniz, 52 tane havaalanını da... Yine, yaptığınız havaalanlarının hepsini yap-işlet-devlet modeliyle yaptınız. Sayın Bakanım burada mı? Yirmi yıldan beri hangi otoyolunu yaptınız? Hepsini yap-işlet-devret modeli olarak yaptınız ve geçen de geçmeyen de para ödüyor. Köprüleri yaptınız, bir tane bütçeden yapmadınız, yine yap-işlet-devret modeliyle yaptınız. Yani şurada “950 milyar yatırım yaptık.” diyorsunuz ya, Sayın Bakanım, gerçekten merak ediyorum, şu an daha önceki iktidarın yaptığı otoyolların aynısını yaptınız mı? Size bir tek örnek vereceğim: İzmir ile Aydın arasında devlet yaptı, ben İzmir Havalimanı’ndan şimdi Aydın’a gidiyorken 7 lira para ödüyorum; 126 kilometre. Bir de üstelik bir tünel var. Oradan çıkıyorum... Şu an bir yap-işlet-devret modeliyle 126 kilometre Denizli’ye kadar otoyol ihalesini yaptınız. Değerli arkadaşlar, otoyolun maliyeti 250 milyon euro. Siz o müteahhide geri dönüş kaç para ödeyeceksiniz biliyor musunuz? 1 milyar 450 milyon euro para ödeyeceksiniz. Yani devletin yaptığı yoldan 7 liraya vatandaş geçerken şu an 5,5 euro ödeyecek. 5,5 euro ne demek biliyor musunuz Sayın Bakanım? 110 lira. Ben burada size soruyorum değerli arkadaşlar: Siz 126 kilometreye 110 lira para verip Aydın Kuyucak’tan, Buharkent’ten Aydın’a gelip tekrar geri gider misiniz? Bizim sorunumuz şu: Yap-işlet-devret modeli değil “yap-işlet-soy devleti” yaptınız siz bu ülkeyi. 85 milyonun ödediği vergiyi birilerinin rantını yükseltmek için birilerini baypas ediyorsunuz değerli arkadaşlar; üzüldüğümüz nokta bu. Bizim derdimiz... Yoksa yollara karşı, köprülere karşı, havaalanlarına karşı değiliz. Şimdi, siz aslında 85 milyon vatandaşın ihtiyacına göre iş planlamasını yapmıyorsunuz. Siz, kendi iş adamlarınıza, kendi yandaş müteahhitlerinize iş yaratmak için ihale ediyorsunuz. Neden mi söylüyorum bunu? Söyleyeyim size: 1 milyon 200 bin nüfuslu Aydın şehrinde 2002 yılında söz vermenize rağmen mevcut havaalanını genişletmediniz ama öyle yerlere, 70 bin nüfuslu yerlere de 250 milyon-300 milyon dolar para harcıyıp da havaalanı yapıyorsunuz. Siz, geçilmeyen yolları, geçilmeyen köprülere ihtiyaç vesaire değil, o yandaş firmalara iş sağlamak için ihale yapıyorsunuz. Sayın Ulaştırma Bakanına soruyorum, Sayıştay denetiminde söylüyorum: Sadece 9 tane ihalede 19 milyar 735 milyon lira ihale etmişsiniz. Bu ihaleyi 21/B’de yapmışsınız arkadaşlar. 21/B’nin ne olduğunu biliyorsunuz herhâlde? Olağanüstü hallerde, depremlerde işleme giren bir ihale sistemi ama siz öyle yapmıyorsunuz, siz o 5 yandaş müteahhitleri çağırıyorsunuz, adamlar akşam oturuyor masabaşında, 1 milyarlık işe “Yaz 5 milyar lira, sen 5,5 yüz yaz, sen 3 milyar yaz.” diyorlar. Zaten o “5’li çete” dediğimiz Genel Başkanımızın “Çete.” dediği o firmalar bu işleri aralarında paylaşıyor, fark etmiyor “Bu iş senin, bu iş benim.” diye paylaşıyorlar.

Şimdi, biz ne yapacağız? Evet, Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanımız Sayın Kemal Kılıçdaroğlu’nun dediği gibi, biz iktidara geldiğimizde, bütün otoyolları ve köprüleri kamulaştıracamız değerli arkadaşlar. Zaten adam 1 milyar dolar para yatırmış, şu ana kadar 9 milyar dolarını geri almış. Daha biz bu adama on yedi yıl daha, yirmi yıl daha para ödeyeceğiz. 85 milyon insan, gariban, asgari ücretle çalışan, yoksul, 5.500 lira alan adam 600 lira vergi veriyor ama siz o garibandan, yoksuldan aldığınız o vergileri 5’li çeteye veriyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Şimdi, değerli arkadaşlar, Sayın Bakan; yaptığınız bütün ihalelerde, Devlet Demiryollarında, Sayıştayın raporu var, 2021 yılında 4 milyar zarar etmişsiniz, toplam on yılda 23 milyar zarar etmişsiniz. Burada neden zarar ediliyor? Liyakat kullanmadığınız için. Liyakat kullanmadığınız sürece 20 milyar değil 30 milyar da zarar eder değerli arkadaşlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederiz.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Sayın Bakana şunu söylüyoruz: Bu altı ay boyunca bu ihaleleri durdurun, yap-işlet-devret modellerini bitirin, aksi takdirde geldiğimizde bunun hesabını size soracağız.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Yıldız, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi yeni bir liste okuyacağım, sırasıyla söz vereceğim arkadaşlarımıza.

AK PARTİ’den Sayın Ekrem Çelebi, MHP’den Sayın Baki Şimşek, İYİ Partiden Sayın İbrahim Halil Oral, HDP’den Sayın Remziye Tosun, CHP’den Sayın Ulaş Karasu şeklinde.

Şimdi, Ekrem Bey’le başlatıyorum.

Buyurun Ekrem Bey.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Saygıdeğer Bakanım, çok değerli Bakan Yardımcılarımız, çok değerli bürokratlarımız, çok değerli basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Özellikle 2023 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin ben hayırlara vesile olmasını diliyorum. Rabb’im yolunuzu, bahtınızı her daim açık eylesin inşallah.

Şimdi, ben bir görüntü göstereyim arzu ederseniz de hani biraz önce böyle arkadaşlarımız...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu sene Ağrı’dan baya görüntüler görüyoruz.

Buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Bakanım, bu...

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Bunlar hayaller, hayaller!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Eğer hayal buysa gerçek nedir?

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Bunlar gerçek.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Eğer hayal buysa bunu alın...

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Gerçekleri konuşun!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Yani ben sana, kardeşime şunu söyleyeyim: Eğer siz hafta sonları Ağrı’ya gelebiliyorsanız; buyurun, gidelim, beraber açalım.

Bakın, görüyor musunuz?

ULAŞ KARASU (Sivas) – Dün de vardı bu.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Yavaşlatın, yavaşlatın.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Biraz yavaşlatın, biraz yavaşlatın arkadaşlar ya.

Bu, Hamur-Tutak-Patnos arası, 79 kilometre değerli arkadaşlar.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Ya, yapacaksınız zaten, on beş yıldır bu ülkeyi yönetiyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Dilan Hanım, sırasıyla konuşuyoruz, siz konuştunuz, rica ederim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Burası Türkiye Cumhuriyeti devletinin...

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Sayın Başkan, konuşması önemli değil, beni konuşturmadı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Konuşacak tabii yani siz de konuştunuz, herkes sırası gelince konuşacak.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – ...bizim gururumuz devletimizin, her vatandaşımızın vergisiyle yapılmış, AK PARTİ hükûmetlerine, Sayın Cumhurbaşkanımıza, Sayın Bakanlarımıza ben emeklerinden dolayı teşekkür ediyorum.

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Ya, yapacaksınız zaten.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Allah hepsinden razı olsun. Bu, devletin mülküdür, özellikle Ağrı İslam’ın kilididir yani -siz buraya baktığınız zaman- Doğu ve Batı arasındaki stratejik yolun bağlantısıdır.

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Utanman lazım, on beş yıldır bu ülkeyi yönetiyorsunuz!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bakın, şurayı görüyor musunuz?

KADİM DURMAZ (Tokat) – Burası neresi, Ağrı mı?

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Burası neresi Ekrem Bey?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, niye rahatsız oldunuz? Güzel görüntüler gösteriyor.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bakın, burayı görüyor musunuz? Ben de diyorum “Acaba burası neresi ya; burası İstanbul mu, burası Ankara mı, burası neresi ya?” Ya, şu güzelliğe bir bakın; Allah sizlerden razı olsun.

Sayın Bakanım nerede ya? Bakan Bey bir gelsin de kendi görüntüsünü bir izleyiversin.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Fabrikalar nerede, fabrikalar?

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Yapacaksınız tabi!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, biraz sükûneti sağlayalım. Teşekkür ediyoruz.

Buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şimdi, değerli milletvekilleri...

BURAK ERBAY (Muğla) – İnsanlar aç, millet asfalt mı yiyecek?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Kıskanmayın.

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Sayın Başkan, son bir ayda 13 insan öldü...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ekrem Bey, devam edin lütfen.

Değerli arkadaşlar, niye laf atıyorsunuz? Yani bir hakaret yok, herhangi bir rencide edici söz yok. Görüntüleri gösteriyor, bir izahatı anlatıyor. Rica ediyorum...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şimdi, bir şey arz edeyim.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Böyle bir uygulama var mı?

BURAK ERBAY (Muğla) – İnsanlar aç, sıcak ekmek yiyecek, sıcak asfalt yemeyecek!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Bakanım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Demokrasi diyorsak herkes başkasını dinleyecek, tahammül edecek fikirlere.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bakan Bey geldi, Sayın Bakana teşekkür ediyorum.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Ne yapmışsınız ki?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – “İfade hürriyeti” diyorsak başkasının ifade hürriyetine de saygı duyacağız, rica ediyorum.

NURAN İMİR (Şırnak) – Bize de böyle bir imkân sunsanız aynı yolları biz size gösteririz.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ya, bir müsaade eder misiniz kardeşim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Size bu gidişle ilave süre vereceğim Ekrem Bey.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Benim bütün sürem geçti.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Müdahaleler devam ederse ilave süre vermek zorunda kalacağım. Buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Yani, şimdi, şuna baktığımız zaman, hani acaba, bazı insanlar gerçekten diyor ki: “Biz hayal mi görüyoruz?” Arkadaşlar, AK PARTİ ne yaptıysa bu milletin menfaatine yaptı. Bakın, daha önce bizim bölgelerimiz dezavantajlı bölgelerdi, diğer hükûmetler geldiği zaman sadece 2 veya 3 tane bölgeye bir yatırım yaparlardı ama Doğu, Güneydoğu ve diğer bölgelerin bir iki tanesi -buna Karadeniz de dâhil olmak üzere- farklı olurlardı. Bakın, arkadaşlar, bu, devletin vergisiyle yapılmış. AK PARTİ hükûmetlerinin yaptığı en güzel şeylerden bir tanesi halkın diliyle, halkın gereksinimi ne ise gerçekten onu yapıyorlar. Bu hayal değil, bu gerçek. Şunu arz edeyim...

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – On beş yıl oldu, on beş yıl, insan utanır ya!

CAVİT ARI (Antalya) – Bizim istediğimiz de işte bu.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Eyvallah Cavit Bey.

Bakın, şunu arz edeyim: Burası 79 kilometre, stratejik anlamda doğu ve batıyı birbirlerine bağlayan bölge. Cumhuriyet tarihinde yapılan bir yolumuz vardı, inanın, siz, Hamur’dan Tutar’a kadar geldiğinizde özellikle kışın sizin oradan geçme imkânınız yoktu, Murat Nehri’yle birlikte kıvrım kıvrım giden bir yoldu, her sene onlarca insanımız vefat ederdi, kaza olurdu ve millî gelirimiz bizim yok olurdu ama hamdolsun, şu anda 2,5 katrilyona mal olan bu yolumuzu, Allah bir sıkıntı vermezse, Sayın Cumhurbaşkanımızın programı da bu hafta içerisinde müsait olursa, eğer Sayın Başkanımız da müsait olursa hem muhalefeti hem HDP’yi hem İYİ Partiyi hem CHP’yi -Sayın Bakanımızla birlikte gider, geliriz- buradaki arkadaşların hepsini de davet etmek istiyorum.

Şunu arz edeyim: Bölge, terör ve yoksulluk üzerinden bir algı yapılıyor. Bu kesinlikle ve kesinlikle doğru değil. Bölgemizin eksiklikleri var mı? Var ama AK PARTİ hükûmetleriyle birlikte bölgede özellikle gayrisafi millî hasılda, eğitimde, ulaşım, sağlıkta ve diğer unsurların bütününde biz istediğimiz her şeyi almışız. Bakın, sabah da yine Sayın Bakanımızla konuştuk, bizim şu anda en büyük eksikliklerimizden bir tanesi Ankara’dan Horasan’a kadar gelen demir yolunun özellikle bizim ilimize kadar götürülmesi konusu, bu konuda da ben özellikle Sayın Bakanımızdan rica ediyorum.

Değerli arkadaşlarım, şimdi, biraz önce, arkadaşlarımız, milletvekillerimiz konuşma yaptılar. Bakın, bizde bir atasözü var, der ki: “İnsanlar kapalı dükkânlar gibidir, konuştukları zaman dükkânlarını açarlar; o zaman kim kül satar, kim gül satar, herkesin söylediği ortaya çıkar.” Sayın Bekaroğlu, özellikle sizin söylediğiniz bu cümleleriniz var.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Dilan, gurur duy, gurur!

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Ayıp ayıp! Utanç duyuyorum.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – “Devletin Bakanları... Koltukları kendi babalarının malıdır.” diye, bu cümle doğru değil.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Öyle demedim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şöyle: “Babanın malı mı?”

İki...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Öyle demedim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, Ekrem Bey’e söz verdim, rica ediyorum...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – İftira ediyor, söylemediğimi niye söylüyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Siz konuşurken böyle bir uğultu olsa hoşunuza gider mi? Rica ediyorum, yapmayın.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, söylemediğimi niye söylüyor efendim?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – İki, şöyle...

Bir dakika...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – “Bu senin babanın parası mı?” demedim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Burası babanın malı değil.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, ona tapulu mu?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Olabilir, siz karar veremezsiniz ne konuşacağına. Ne konuşacağını size mi sormalı Sayın Bekaroğlu? istediğini konuşsun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – İki, eğer siz, bir ihale varsa -Sayın Bakan da burada- bu ihaleleri Bakanlığın zaten hukuk müşavirleri var; dolayısıyla...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Söylemediğimi söylüyor, iftira!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ya, senin her gün söylediğin cümle ya! Allah’ını seversen, her gün söylediğin cümle. Sen bir, diğer bir iki arkadaş var, isim vermeyim...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Babanın parası değil, milletin parası dedim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ya, tamam, zaten biz de onu söylüyoruz, milletin parası ama “Bu senin babanın malı değil.” demek, nitelendirmek, bir bakana bunu söylemek ne kadar doğru? Sen şu anda iktidarda olsaydın, eğer oturan CHP’li olsaydı, ben bu cümleyi söylediğim zaman senin zoruna gitmez miydi?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – “Doğru değil.” derdin.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Neyi doğru?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Babasının malı...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Senin babanın malı mı?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kimsenin babasının malı değil.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Başkasının babasının mı malı? Devletin bütçesi ya değerli kardeşim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, rica ediyorum, Ekrem Bey’in insicamını bozmayın.

Ekrem Bey siz devam edin.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Devletin bütçesi bir havuzdur ve burada AK PARTİ, bütçeye gerekli gördüğü her şeyi alır, tek tek, kalem kalem ilgili bölgelere, birimlere bunun aktarmasını yapar. Bunun başında da Bakan var, Bakan alır bunu Cumhurbaşkanına götürür, Bakanlar Kurulu da bunu yapardı, hayır, meseleniz ne?

KADİM DURMAZ (Tokat) – “Doğru söylüyorsun” demek lazım!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şimdi, bakın, sizin sabahdan beri yaptığınız tek şey iftira atmak. “Yap-ışlet devri soygun devri.” Ne demek bu ya! “Geçilmeyen yol, geçilmeyen köprü.” Değerli arkadaşlar, şu anda, kazanmayan yol da yok, kazanamayan köprü de yok, maşallah hepsi tıkr tıkr işliyor. Ha, siz şunu söyleyebilirsiniz: “Biz gelirsek...” (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir müsaade edin, Ekrem Bey başladığından beri müdahale ediyorsunuz sürekli. Rica ediyorum, rica ediyorum...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sizin geleceğiniz falan yok, bakın, ben şunu şuraya yazayım.

Değerli milletvekillerimiz, siz, şimdi, 6’lı masa bir araya gelmişsiniz, bunu bütün samimiyetimle söylüyorum, siz, hayatınız boyunca bir daha bu iktidar yüzünü göremezsiniz. Niye biliyor musunuz? Çünkü Anadolu’nun yiğitleri burada. Bakın şuraya, bir arkanıza bakın, herkes Anadolu’nun bir yiğidi, kendi köyünden kentinden çıkmış, buraya gelmiş.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Biz gelmedik mi?

CAVİT ARI (Antalya) – Biz neyiz?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – En büyük yiğit de kim biliyor musunuz? Recep Tayyip Erdoğan.

(Gürültüler)

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bakın, Sayın Bakanımıza bakın, burada şunu yapıyor: Lojistikte bütün dünya devletleri dökülürken... (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, niye rahatsız oluyorsunuz? Rica ediyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Hakaret etmesin.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – ...bizim devletimiz kara yollarında, deniz yollarında, hava yollarında; ulaşımında özellikle...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Saçmalama ya!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey... Sayın Bekaroğlu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ne?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Rica ediyorum, sürekli müdahalede bulunuyorsunuz.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Çok ayıp, çok ayıp “Ne?” Hiç yakıştıramadım ya.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Neyi yakıştıramadın?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – “Ne?” demek olur mu ya Sayın Başkana? Ne kadar ayıp bir şey ya!

Bak, Değerli Ağabeyim, Sayın Bekaroğlu, senin şahsına saygı duyarım ama şöyle: Öğleden sonra olunca senin şirazen farklılaşıyor, bunlar doğru değil.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Böldünüz milleti, bir de böyle bölün ha.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Biz zaten Türk milletiyiz.

Bakın, AK PARTİ geldiği günden beri bakın... Sizde daha önce bunlar var mıydı; geleceğin ulaşımı, var mıydı sizde, akıllı yollar? TCDD marka dönüşümü, multimodal seyahat, mikrohareketlilik, Togg; var mıydı sizin projelerinizde, var mı? Öngördüğünüz hiçbir şey yok. Lojistikte yeni İpek Yolu, Kanal İstanbul, demir yolu haritaları, enerji akım haritaları, turizm merkezleri, havalimanları, limanlar, sanayi bölgeleri, teknoloji merkezleri...

Değerli arkadaşlarım, AK PARTİ Hükümetleri 2002’den bugüne kadar, geldiği günden bugüne kadar projeye, vizyonuyla ve öngörüsüyle konuşmuştur. Bakın, sizin hiçbir tanesinde bunlar yok. Ulaştırmaya şimdiye kadar ne getirmişiz? Sabah Sayın Bakan da söyledi, bakın, kara yolları...

Karayolları Genel Müdürümüze de teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ekrem Bey, toparlayabilerseniz sevinirim, süreniz bitti. Müdahaleler oldu, farkındayım ama anlayışınıza sığınıyorum, bir toparlarsanız...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Bakanım, sizi de fazla sıkmadan şunu arz edeyim: AK PARTİ geldiği günden bugüne kadar –demin de söyledim- gerçekten erişilebilir, nitelikli bütün projeleri yapmaya çalışmış ve yapmıştır da. Ben özellikle burada iki senedir, hatta üç senedir Sayın Bakanımızı bu kara yolları anlamında çok rahatsız ettim, hakkınızı helal edin. Hem sizlere hem ekibinize teşekkür ediyorum ama özellikle Karayolları Genel Müdürümüze. PTT Genel Müdürümüze de o bölgeye vermiş oldukları hizmetlerden dolayı teşekkür ediyorum.

Ben 2023 yılı bütçenizin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Heyetinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Baki Şimşek, süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, öncelikle, bütçenin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – On beş yılda, on beş yıl...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir sükûneti sağlayalım, rica ediyorum.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – İnsan utanır ya!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Dilan Hanım, çok fazla yaptınız, yeter artık, lütfen.

DİRAYET DİLAN TAŞDEMİR (Ağrı) – Başkan ona bir şey söyleyin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Konuşmacılar var, siz konuşurken bu yapılsa hoşunuza gider mi? Rica ediyorum, bir yere kadar yani.

Buyurun.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Süreyi de baştan alırsanız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Baştan alıyorum süreyi.

Buyurun.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, öncelikle bütçenin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum. Bakanlığın bütün personeline yapılan hizmetler için teşekkür ediyorum.

Türkiye, son on yılda başta İstanbul Havaalanı, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü ve İstanbul-İzmir Otoyolu, Ankara-Niğde-Pozantı Otoyolu olmak üzere mega projeleri hayata geçirmiştir. Türkiye’de artan bu araç yoğunluğu eğer bu projeler yapılmamış olsaydı bugün ne hâlde olurdu, herkesin bunu oturup sağlıklı bir şekilde düşünmesini temenni ediyorum.

Tabii, projelerle ilgili eleştiriler yapılabilir. “Yap-işlet-devret niye böyle oldu?” Niye borçlanarak bu projeleri yaptık? Niye kredi kullandık? Yalnız ben, bu eleştirileri yapanların her konuda adil davranmalarını istiyorum. Yani, bunu yapan Kemal Kılıçdaroğlu bugün İngiltere’ye gidip “Parayı buldum.” diye video çekip atıyor. Acaba bu parayı nasıl buldu? Hibe mi buldu? Kredi mi veriyorlar? Ne için veriyorlar? Yine, CHP’li belediyeler her meclis toplantısında belediyeyle ilgili, bir projeye ilgili

borçlanma yetkisi istiyorlar ya da Bakanlığın kapısını çalıyorlar, bu kredilerin onaylanmasını istiyorlar. Bu eleştiriyi yapanlar kendileriyle ilgili de bir özeleştiriyi yapmalılardır diye düşünüyorum ben. Bunlar bana göre gerçekten Türkiye'nin yüz akı projelerdir.

Ben Artvin Yusufeli tünellerinden ve yollarından geçtim; Allah devlete zeval vermesin, dünyada o projeyi yapabilecek devlet sayısının çok fazla olduğunu düşünmüyorum. Hakikaten -hem baraj hem de tüneller ve yollar- 70 kilometrenin 55-56 kilometresi tünellerle donatılmış. Ben emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, tabii, seçim bölgem olan Mersin'le ilgili de Çeşmeli-Taşucu otoyoluyla ilgili 2023 yılında artık gerçekten... Bu proje konusunda aksamalar oldu, bütün şansızlıklar bizi buldu ama bunun ivedi olarak başlatılmasını...

Yine, Mersin-Antalya yolu, sadece Mersin'i Antalya'ya değil aynı zamanda Adana, Antep, Urfa, Doğu ve Güneydoğu'yu Antalya'ya bağlayan bir yol. Bu yolla ilgili 10'a yakın tünelimiz kaldı. Bu tünellerin de bitirilip milletimizin hizmetine sunulmasını ben talep ediyorum.

Yine, Mersin'imizde Mersin'imizi İç Anadolu'ya bağlayan Silifke-Mut-Karaman yolumuz var; burada zemin de biraz sıkıntılı, çalışmalarda bazı aksaklıklar yaşanıyor ama önemli bir yol. Mersin için en önemli yollar Mersin-Antalya; Silifke-Mut-Karaman yolları. Bu 2 yolla ilgili özellikle bir ayrıcalık talep ediyorum.

Tabii, benim seçim bölgem olan Mersin ilinin Tarsus ilçesinin 350 bin nüfusu var. Burayla ilgili ben geçtiğimiz dönemlerde de gerek Bakanlık yetkililerimizden gerekse sizden talepte bulunmuştum; bir araç muayene istasyonu istiyoruz Sayın Bakanım. Yani bu konuda artık gereken yapılmalıdır; 350 bin nüfuslu bir ilçede araç muayene istasyonu mutlaka olmalıdır. Ben doğunun ve güneydoğunun birçok bölgesine bu yaz Genel Başkanımızın görevlendirmesiyle gittim, dolaştım. Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Tunceli-Pülümür yolu sıcak asfalt olmuş, eksiklikler var ama büyük bir kısmı sıcak asfalt olmuş. Bu gezdiğim bölge içerisinde de vatandaşlarımızın, Batman Sason-Muş arasına bir köprü ve yol bağlantısı kurulması, bu yolun buradaki mesafeyi yarım saate düşüreceği konusunda talepleri oldu.

Otoyol ağıyla ilgili de... Urfa'dan sonra Diyarbakır'a kadar Türkiye'nin mutlaka öncelikli projeleri arasında olmalıdır, oraya kadar o yol ağı mutlaka bağlanmalıdır. Yine, İstanbul-İzmir Otoyolu Antalya'ya kadar ivedilikle bağlanmalıdır; bunlar Türkiye'nin mega projeleridir.

Tabii, cep telefonu vericileriyle ilgili de... Sayın Bakanım, özellikle yazın Mersin nüfusunun büyük bir kısmı yaylalara çıkıyor, Toroslar'da Yörüklerimiz yaşıyorlar. Bu yaylaların birçoğunda cep telefonu vericileriyle ilgili sıkıntı yaşanmaktadır. Bununla ilgili il bazında sağlıklı bir çalışma yapılarak, bir ölçüm yapılarak -yazın nüfusun 5-10 bin olduğu yaylalarımız var, köylerimiz var- buralardaki cep telefon vericilerinin iyileştirilmesi yerinde olacaktır.

Bir de Sayın Bakanım, ben bir kamyoncu çocuğuyum. Tabii, bu ehliyet affıyla ilgili her Bakanlık bütçesinde gündeme getiriyoruz ama hakikaten 1 milyona yakın vatandaşımız değişik sebeplerden dolayı; kimisinin ceza puanından dolayı, kimisinin kazadan dolayı veya trafik kurallarını ihlalden dolayı ehliyetine el konulmuş. Şu anda da lojistik sektöründe ciddi bir şoför sıkıntısı var, yabancı uyruklu şoförler çalıştırılıyor, bunların da başka eksiklikleri çıkıyor; SRC'si yok veya başka belgesi yok. Bir defaya mahsus olarak ölümlü kazaya sebebiyet vermemiş olan, özellikle şoförlerimiz için bir ehliyet affını yılbaşından önce çıkarmanızı bekliyoruz. Bu, yerinde bir karar olacaktır. Geçimini şoförlükten temin eden yüz binlerce insanımız var. Bununla ilgili de bir çözüm üretilebilirse, bununla ilgili bir girişim yapılabilirse yerinde olacaktır diyorum.

Ben bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyor, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum; saygılarımı, sevgilerimi sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Şimşek, teşekkür ediyorum.

İYİ Partiden Sayın İbrahim Halil Oral, buyurunuz.

Süreniz beş dakikadır.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Aktarma limanını unuttunuz Sayın Vekilim, aktarma limanını.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Mersin’e aktarma limanımız yapılacak; Sayın Bakan söz verdi. Sayın Bakan söz verdi, bir sıkıntı yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir söz verdim.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) - Değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, Kıymetli Bakan Yardımcıları ve Bakanlığımızın kıymetli bürokratları; öncelikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin memleketimizde hayırlı hizmetlere vesile olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Kıymetli milletvekilleri, önce, izin vererseniz, Sayın Bakanıma bir sitemle konuşmama başlamak istiyorum. Öncelikle, Ulaştırma Bakanlığımızın Gazi Meclisimize ve milletvekillerimize verdiği kıymeti göstermek için bir soru önergesi cevabını göstermek istiyorum. Sayın Bakanım, bu, 29 Aralık 2021’de Esenboğa’yla ilgili 5 soruluk bir soru önergesi ama karşılığında sadece 6 kelimelik bir cevap var. 29 Aralık 2011’de Esenboğa metrosuyla alakalı 5 soruyu içeren 1 soru önergesi vermiştim ve cevabı yedi ay sonra nihayet gelmişti, benim 5 soruma sadece 6 kelimelik bir cevap vermiştiniz: “Esenboğa metrosu proje çalışmaları devam etmektedir.” diye bir cevap. Sayın Bakanımıza ve bu cevabı yazma zahmetinde bulunan Strateji Geliştirme Başkanlığındaki arkadaşlara teşekkür ediyor, onları huzurlarınızda alkışlıyorum çünkü böyle bir ciddiyetsizlik, böyle bir sorumsuzluk ancak alkışlanır(!) Millet adına sorulan bir soruya dalga geçer gibi verilen bu cevabı aslında hem bu Yüce Meclise hem de milletimize hakaret olarak telakki ediyorum.

Saygıdeğer milletvekilleri, 2018 yılında yayınlanan Cumhurbaşkanlığı İkinci 100 Günlük İcraat Programı’nda Esenboğa metro projesi bulunmaktaydı. Üzerinden tam dört yıl geçti. Bazı Balkan ülkelerini çıkartırsanız, Avrupa başkentleri içinde havaalanına metrosu olmayan tek ülke Türkiye’mizdir. Sayın Bakana buradan sormak istiyorum, hem yazılı hem de sözlü olarak cevap da bekliyorum: Ankara Esenboğa havaalanı metrosu ne durumdadır? İhalesi ne zaman yapılacaktır? Metro ne zaman işler hâle gelecektir? En temeli ise bütün bu gecikmelerin sebebi nedir?

Saygıdeğer milletvekilleri, AK PARTİ iktidarında Ankara âdeta sahipsiz bir şehir hâline gelmiştir. Biz Mecliste konuşmasak Gölbaşı’ndaki basit bir alt geçidi bile yıllarca bitiremeyecektiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bitmişti o zaman.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Allah’tan biz Mecliste konuştuk da süre verdik, bizi mahcup etmek için yarım yamalak, apar topar açılış yaptınız. Hâlâ, Gölbaşı şehir geçişinin peyzajı, trafik ışıkları sorunludur. Projede çalışan mühendislerden öğrendiğimiz kadarıyla asfaltı ve su tahlileri de sıkıntılıdır, birkaç yıl içinde bunların da sorun yaratacağını göreceksiniz. Gölbaşı giriş ve çıkışlarında yapılan çalışmalar ise sürekli trafiği felç etmektedir. Kepekli’den Gölbaşı yönüne yapılan köprü montajları ve çalışmaları ne zaman nihayete erdirilecektir? Gölbaşı, neredeyse beş altı yıldır sürekli bir kara yolları çalışması sebebiyle felç hâledir. Bu hususta, Sayın Bakandan bir değerlendirme rica ediyorum ve Gölbaşı için kapsamlı bir proje ortaya konulmasını Gölbaşılılar adına talep ediyorum. Her şeye rağmen, Ekrem Bey’in demin sunduğu sizin hayırlı ve millet adına yaptığınız projelerinizden

delayı size ve ekibinize teŖekkür ediyorum. Biz İYİ Parti farkındalığımızı ortaya koyarız, yaptığınız iyi ve hayırlı işleri destekler ama eleştirilen yönlerde de eleştirimizi saklı tutarız. Her Ŗeye rağmen, bitirdiğiniz çoğu projeniz için teŖekkür ederiz.

Sayın milletvekilleri, garanti ödemeli projeler, istisnai ihaleler ve davet usulü yapılan ihaleler artık kamu kaynaklarının israfını bırakın talanına sebep olmaktadır. 21(b) maddesi istisna iken olağan uygulama hâline gelmiştir. Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı'nda bir firmaya verilen pazarlık usulü ihale, Zafer Havalimanı'nda 1,1 milyon yolcu garanti edip 25 bini zor bulan proje, Sabiha Gökçen metrosu, Orhangazi-İznik Devlet Yolu, Tokat-KırŖehir-NevŖehir'deki kara yolu çalışmaları 21(b) istisnası kapsamında verilmiş ihaleler bu talanın göstergesidir. 1 milyar 241 milyon Türk liralık toplam 4 ihale pazarlık usulüyle yapılmıştır. Bir semt pazarında meyve-sebze alırken bu kadar pazarlık yapmıyoruz, Bakanlık bütün memleketi pazarlık usulüyle imar ediyor. Sayın Bakan, bu konular için ne diyecek çok merak ediyorum.

İktidar, yandaş şirketlerden bir altyapı tekeli oluşturmaya politika olarak belirlemiştir. Siyasetin finansmanı konusu ise bu işin diğer bir boyutudur. İnŖallah, bu iktidarı dinlendirecek, bu rant düzenine son verilecek olan seçimler yakındır.

Bütçenizin Bakanlığımıza ve bütün milletimize hayırlı olmasını diliyor, teŖekkür ediyorum ve saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - TeŖekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi HDP Grubundan Sayın Remziye Tosun'a söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

REMZİYE TOSUN (Diyarbakır) – TeŖekkürler Başkan.

Sayın Bakan, bugün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerine konuşuyoruz. Her bakanlık bütçesinde olduğu gibi, bu bakanlık bütçesinde de kamu yararını gözetmeyen politikalara şahit oluyoruz. Örneğin, yap-işlet-devret projeleri için 560 milyon TL'lik müşavirlik ihalesi gerçekleştiriliyor ve bu ihalelerin hiçbirinin yasalara uygun olmadığı tespit ediliyor. 2022'nin en büyük ihalelerinden biri, yaklaşık 7 buçuk milyar lira maliyeti olan Karaman-Ulukışla Hızlı Tren Projesi kılıfına uyduruluyor. Son yıllarda, özellikle kayyum atanan belediyelerde olduğu gibi, ihaleler 21(b) usulüyle, gizli kapaklı yapılıyor.

Tabii, tüm bu tablonun bir de yerel boyutu var. Seçim bölgem Diyarbakır'da çok ciddi altyapı ve ulaşım sorunları olmasına rağmen yeterli hizmet sağlanamıyor. Halkın vergileriyle yapılan hizmetler de iktidarın lütfü olarak lanse ediyor. Her projede yandaş şirketlerin bulunduğunun ve rant sağlandığının farkındayız yani projenin kârı sermayeye, yandaŖa, zararı ise halka. Bu zararı halk canıyla, emekleriyle, işiyle, kadınlar ayrımcılıkla ödüyor.

AKP hükümetleri boyunca ulaşırma politikaları içerisinde demir yollarına ciddi paylar ayrılmasına rağmen 2000-2019 yılları arasında taşımacılık verilerine baktığımızda bunu göremiyoruz. Neden mi? Çünkü bu payın neredeyse tamamı yüksek hızlı trene ayrılmış durumda. Var olan ulaşırma hizmetlerini denetlemek, iyileştirmek yerine yeni projelere pay aktarılıyor fakat yeni projeler de birçok sorunla hayata geçiriliyor. Bakanlığınıza bağlı TCDD, DHMİ, PTT gibi kurumların en büyük sorunlarından biri AKP'nin kaybettiği belediyelerden getirilen ithal bürokratlar. Bu durum yani liyakatsiz düzen, kurumları işleyemez hâle getiriyor.

Bu kurumların, kurumlarda çalışan emekçilerin maruz kaldığı diğer sorun da özelleştirme. Kurumların mali yapıları bozularak, liyakatsiz ve yetersiz personelle doldurularak toplum nezdinde özelleştirme meşrulaştırılmak isteniyor. Şu anda emekçiler seçim sürecine girilmeseydi kurumların özelleştirileceğini ifade ediyor. Sayın Bakan, TCDD, DHMİ, PTT gibi kurumların özelleştirileceği doğru mudur?

Bu sorun devam ederken, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında liyakatsiz düzenle birlikte, altyapı yetersizliği ve denetimsizlik katliamlara sebep oluyor. Çorlu tren kazası da bunun en büyük örneği. Dört yıldır Çorlu tren kazasında yaşamını yitirenlerin aileleri hâlâ adalet bekliyor. Bakınız, sadece 2014-2018 yılları arasında 438 kaza meydana gelmiş. Dava süreçleri uzarken, usulsüzlükleri raporlayan ve sendikalarına ileten emekçiler ise çeşitli bahanelerle sürgün ediliyor. Aileler, sorumluların cezasız bırakılması kaygısı yaşarken, insan hayatını gözetemeyen emekçiler ise sendikal faaliyetlerinden dolayı cezalandırılma kaygısı yaşıyor.

Birleşik Taşımacılık Sendikası, liyakatsiz düzene, hukuksuzluklara karşı aylardır sesini yükseltiyor. Sendika üyeleri mahkemelerin “beraat” kararlarına rağmen görevlerinden uzaklaştırılıyor veya ihraç ediliyor. TCDD sınavlarında mülakat yapılarak yandaşa alan açılıyor. Sınavda yüksek puan alan emekçiler mülakatla eleniyor. Bu şekilde emekçinin hakkı gasp ediliyor. Böyle bir süreçte, enflasyon almış başını giderken demir yolu emekçilerinin promosyon ücretleri güncellenmiyor. Her kurumda, her alanda hukuksuzluk, usulsüzlük, kaynakları yandaşa peşkeş çekme, emekçi düşmanı politikalar krizi daha fazla derinleştiriyor. Emekçilerin hakkını gasp eden mülakat sistemine karşı Bakanlığınız adım atacak mı? “Beraat” kararlarına rağmen emekçiler neden ihraç ediliyor, neden işinden uzaklaştırılıyor?

Kriz derinleşirken, özellikle kadınlar, işsizlik ve yoksullukla boğuşuyor. TCDD’de kadın çalışma oranı sadece yüzde 5. Sendikal mücadele yürüten kadınlar ise gözaltı operasyonlarıyla karşı karşıya kalıyor. İktidarın her kurumuna sirayet etmiş bu cinsiyetçi zihniyet her gün evde, işte, okulda, sokakta erkek şiddetiyle yüz yüze kalan kadınları bir de ekonomik şiddete mahkûm ediyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz tamamlanmıştır. Son bir cümle alayım lütfen.

REMZİYE TOSUN (Diyarbakır) – Bakanlık ayrımcılığa dayanan bu cinsiyetçi iş bölümünü ivedilikle ortadan kaldırmak için planlama yapmalı ve cinsiyet eşitliğini esas alan düzenlemeler yapılmalıdır. TCDD’de kadınlara güvenceli ve sürekli istihdam sağlayacak politikalar planlanmalı ve hayata geçirilmelidir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Değerli arkadaşlar, şimdi CHP’den Ulaş Karasu’ya söz vereceğim.

Süreniz beş dakikadır, buyurun

ULAŞ KARASU (Sivas) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Cumhuriyet ideolojisinin ayrılmaz bir bağı olarak bağımsızlığın en önemli sembollerinden biri olmuştur. Devletin her bir kuruluşuna sahip çıkan, demir yolunu bağımsızlıkla iç içe getiren anlayış AKP’yle birlikte tarihe gömülmüştür. Sadece 2 hat için örnek veriyorum Sayın Bakan. Sunumunuzda Ankara-Sivas Hattı’nın 2023 Nisanında açılacağını söylediniz. Altı yılda bitecek hat, on dört yıldır devam ediyor. Daha önce 7 kez açılış takvimi verilmiş ama açılamamıştı, 8’inci açılış tarihini siz vermiş oldunuz. Önceki açılış tarihini veren bakanlar ve genel müdürler gitti, sizin sözünüzün sonunda da sizleri halk gönderecek. Ancak hattın güvenliğiyle ilgili büyük şüphelerimiz mevcut. Esmebaşı Tüneli’nde 8 kez göçük meydana geldi. Yıldızeli ilçemiz Karakaya köyü sınırları içindeki köprü geçişinde 2 sefer çökme meydana geldi, burada da gerekli zemin

etütleri zamanında niçin yapılmadı? Hattın farklı bölümlerinde de bu tarz sıkıntılar mevcut mudur? Şu an 5 adet güvenlik tünelinin ihalesi dahi yapılmamış durumda, yarım kalan kaç tane güvenlik tüneli var, bilmiyoruz. Bir ay önce T-18 güvenlik tünelinin daha sondaj çalışmalarının, laboratuvar deneylerinin, jeoteknik çalışmalarının devam ettiğini açıklamıştınız; daha bu aşamada olan bir güvenlik tüneli varken bu hat nasıl açılacak? Güvenlik tünelleri yapılmadan hat sertifikasyonunun yapılması ve hattın çalışmaya başlaması suç değil midir? Suç değilse güvenlik tünellerine niçin ihtiyaç vardır? TCDD Teknik AŞ üzerinden bir İtalyan firmayla anlaştığınız, bu firmayla güvenlik tünelleri tamamlanmadan sertifikasyon alacağınız ve sertifikasyon için güvenlik tünellerinin ihalelerinin başlamasının yeterli olacağına dair anlaştığınız iddia edilmektedir; bu iddia doğru mudur? Doğruysa bu, bir felakete davetiye çıkarmaktır. Uyarıyorum, Allah korusun hat güzergâhında meydana gelecek bir kaza felakete dönüşür. Siz bu hattı bir seçim yatırımı olarak görüyorsunuz, bizler için bu hatta 1 vatandaşımızın dahi burnunun kanaması tüm seçimlerden daha önemlidir.

Diğer önemli bir hat Ankara-İzmir Demiryolu Hattı. Dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın 2013 yılında bin seksen günde bitim ve 4 milyar 300 milyon TL maliyet olarak açıkladığı hattın geldiği noktaya dair birkaç bilgi vermek istiyorum. Söz konusu maliyet Cumhurbaşkanlığı yatırım programına göre ikiye bölünmüş, ilk kalem olarak tamamı devlet harcaması olan Ankara-İzmir Yüksek Standartlı Demir Yolu Hattı altyapı projesi olarak sunulmuştur, projenin maliyeti 13 milyar 890 milyon TL'dir. İlk projede 2021 yılına kadar 8 milyar 969 milyon lira harcanmış, 2022 yılında ise 2 milyar 150 milyonluk ödenek ayrılmıştır. Projenin ikinci bölümü ise 2022 yatırım programına göre 33 milyar 238 milyon TL'dir, bu tutarın 27 milyar 797 milyon TL'lik kısmı dış kredi olarak tanımlanmış, ihale ERG İnşaat 21/(b) pazarlık usulüyle verilmiştir. Bu bağlamda, iki projenin kalemleri toplandığında 508 kilometrelik hattın maliyeti 47 milyar 128 milyon TL'ye çıkmaktadır; başka bir hesapla, kilometre başına 92 milyon 772 bin TL para harcanmış olacak yani projenin kilometre başına yaklaşık maliyeti 5 milyon dolara tekabül etmektedir, bunun dünya standardı ise 1,5 milyon dolar civarındadır; başka bir deyişle, projede kilometre başına 3 kattan fazla bir ödeme söz konusudur ve bu hesap, yapılan ödemelerin tarihlerine göre enflasyon ve döviz kuru etkisi hesaba katılmadan yapılmıştır; böyle bir maliyet dünyanın neresinde var, bu ihale hangi gerekçelerle 21/(b) usulüne göre yapılmaktadır? Cumhuriyet tarihinin en büyük ihalesini neden açık ihale yapmadınız? 21/(b)'yle ihaleyi kazanan ERG İnşaat dövizdeki dalgalanmayı öne sürerek ek ödeme talep etmiş midir? Ettiyse kaç TL'lik bir ek ödeme talebi olmuştur?

Seçim bölgem Sivas'la ilgili de birkaç soru sormak istiyorum. Beş yıl önce bitmesi gereken Geminbeli ve Yağdonduran tünelleri ne zaman bitecektir? Sivas-Malatya kara yolunun Sivas bölümü bu hızla on yılda bitirilemez; ne zaman tamamlamayı düşünüyorsunuz? Suşehri-İmranlı yolu yani Polatderesi, Zara-Divriği yolu... Arabayı boş verin, traktörle gidilemiyor. Habip Bey burada, festivalde söz verdi "İhale yapıldı, müteahhit işe başlayacak." dedi, hâlâ bir çalışma yapılabilmiş değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Karasu, süreniz doldu, son cümlelerinizi alayım.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Sivas en fazla göç veren illerin başında geliyor. Sivas'tan İstanbul harici başka hiçbir kente direkt uçuş seferi bulunmuyor; bununla ilgili bir çözüm öneriniz mevcut mudur?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi yeni bir liste oluşturdum onu ilan edeceğim. AK PARTİ'den Sayın Yaşar Kırkpınar, MHP'den Sayın Mehmet Taytak, İYİ Partiden Sayın Naci Cinisli, HDP'den şu an itibarıyla talep yok, CHP'den Sayın Özkan Yalın şeklinde söz vereceğim.

Sayın Yaşar Kırkpınar, süreniz on dakikadır.

Buyurun lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, çok kıymetli milletvekili arkadaşlarım, çok Saygıdeğer Bakanım, Değerli Bakan Yardımcılarımız, kıymetli genel müdürlerimiz, değerli bürokratlarımız, basınımızın çok değerli mensupları; ben de hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, bütçenizin hayırlı olmasını temenni ediyorum. Tabii, çok kapsamlı bir sunum gerçekleştirdiniz, hem 2023 hedeflerimizi öncelediniz hem de 2053 ve 2071 vizyonumuza uygun bir perspektif çizdiniz. Tabii, ben, bu sunumdan dolayı size ve ekibinize en kalbî şükranlarımı arz ediyorum.

O kadar çok hizmet yapmışız ki bunları anlatmaya gerçekten saatler, dakikalar yetmez ama bu kısa süre içerisinde yine de ne kadar çok hizmet yaptığımızı bir kere daha sizin sunumunuzdan duymuş, anlamış olduk.

Tabii, konuşmamın başında, Gaziantep Karkamış'ta meydana gelen bu hain terör saldırısını şiddetle kınıyorum; ölen vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı ve yine, yaralılarımıza da acil şifalar diliyorum.

Şimdi, arkadaşlar, tabii, yirmi yıl çok önemli bir süre ama yirmi yılda o kadar çok hizmet yaptık ki Türkiye Cumhuriyeti'nin yüz yıllık tarihine baktığınızda yirmi yılda yapılanlar yüz yılda yapılanların birkaç katı. Yollar; ulaşımda, iletişimde, altyapıda muhteşem işler yapmışız. Ülke yeniden imar ve inşa edilmiş bu süre içerisinde. Tabii, bu çok geniş bir alana, çok geniş bir ağa yayılıyor. Özellikle kara yollarımızla ilgili, demir yollarıyla ilgili, otoyollarla ilgili, köprülerle ilgili, havaalanlarıyla ilgili, hızlı trenle ilgili, denizle ilgili, iletişimle ilgili yapılanlar; bilgi toplumu ve iletişim toplumu olma yolunda atılan çok hızlı ve güçlü adımlar... Bunların hepsini bu süre içerisinde yerine getirmiş olduk.

Tabii, bu yapılanlar vizyonla ilgili, vatan, millet sevgisiyle ilgili, bayrak aşkıyla ilgili. Şimdi, bunların tamamına burada değinmemiz elbette mümkün değil ama hem arkadaşlarımız tarafından hem Sayın Bakanımız tarafından bu yapılanlar anlatılınca muhalefet ne yapacak? Muhalefet de ipe sapa gelmez eleştirilerde bulunuyor. Dolayısıyla evet, onu ben belirtmek istiyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Nasıl bir üslup bu ya?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Size demiyor, herkesi kastetmiyor.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Tabii ki herkesi kastetmiyorum yani teşekkür edenlere, hak teslimi yapanlara.... Bunların hepsini ifade ediyorum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Eleştirenlere diyor, eleştirenler de yol gösteriyor.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – “Biz hizmete karşı değiliz.” diye başlıyor bütün arkadaşlar sözlerine ama daha sonra, eleştirilerini gündeme getirmeye, eleştirilerini anlatmaya kalktıklarında bakıyoruz ki, bunların hiçbir anlamının, hiçbir değerinin olmadığını da görüyoruz

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yanlış sözleşmeler yapıyorsunuz, yaptığınız...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey, size söz vereceğim, o zaman cevap verirsiniz, rica ediyorum.

Biraz sonra söz alacaksınız, o zaman cevap verin.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sayın Başkan, ip ve sap verin oraya.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – O zaman cevap verin, söz vereceğim size.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Yapılan bu hizmetlere, kullanılan bu yollara, köprülere, tünellere, havaalanlarına, bütün bunlara baktığımızda ben de diyorum ki: El insaf yani burada biraz insafa da davet ediyorum aynı zamanda.

Şimdi, hizmetleri anlatmak, faydalandığımız hizmetleri iade etmek... Bunlar kötü bir şey değil, muhalefete hiçbir şey kaybettirmez bunlara teşekkür etmek.

Diğer taraftan, yine, aldığınız belediyelerle ilgili; hizmet etmiyorlar, Hükûmeti ve iktidarı suçluyorlar, Hükûmetin ve iktidarın onları engellediğini ifade etmeye çalışıyorlar. Tabii, siz açılan tünelleri, hizmet için açılan yolları toprakla doldurup kapatırsanız, temel atmama törenleri yaparsanız kendi beceriksizliğinizi de bu şekilde iktidara yıkmış olursunuz.

Şimdi, değerli arkadaşlar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Biraz dolu konuşun, dolu; bomboş konuşuyorsunuz, bomboş.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, siz mi karar vereceksiniz kimin nasıl konuşacağına? Rica ediyorum sırası gelince siz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şuradaki konuşma kalitesi...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Siz kendi konuşmanızla sorumlusunuz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Çok dolu konuşuyor.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Dolu, dolu; biz çok faydalaniyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Boş, boş; masal anlatıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Nesini düzeltelim? Siz cevap verirsiniz ona, söz vereceğim.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Arkadaşlar, bakın, burada iftira yok, küfür yok, yalan yok, hakaret yok; biz doğruları, sizin burada ifade ettiğiniz şeyleri anlatmaya çalışıyoruz, yapmış olduğumuz hizmetleri anlatmaya çalışıyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Boş, boş.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Yani sizin yapamadıklarınızı söylüyoruz, hangi mazeretlere sığındığınızı ifade etmeye çalışıyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani konuştuğunuz on dakikaya yazık.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Şimdi, bakın, değerli arkadaşlar, Anadolu’da bir tabir var; “Oynamasını bilmeyen gelin ‘Yerim dar.’ dermiş.” Tam da size uyan bir tabir.

CAVİT ARI (Antalya) – Siz de iyi oynuyorsunuz maşallah.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bakın, şunu özellikle ifade etmek istiyorum: Bu tip ucuz bahaneleri bırakın, biraz iş yapın ya da yapanları takdir edin.

Değerli arkadaşlar, hizmet bizim işimiz, eser üretmek bizim işimiz.

(CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, herkes sırası geldiğinde fikirlerini ifade etsin lütfen, rica ediyorum.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – “At binenin, kılıç kuşananın.” Millet bunu takdir ediyor, yirmi yıldan beri millet iradesi bunu takdir ediyor; özellikle ben de bunun altını çizmek istiyorum.

Tabii, o kadar çok hizmetimiz var ki Sayın Bakanım, özellikle bizim çok kullandığımız...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İstanbul, Ankara halkı takdir etti, evet.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey, biraz daha devam ederseniz söz vermeme gerek kalmayacak, zaten konuşmuş olacaksınız.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – İstanbul-İzmir Otoyolu, Menemen-Aliğa-Çandarlı, Ankara yolu, ondan sonra, İzmir Konak Tüneli, Sabuncubeli Tüneli...

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – “Göcek Tüneli bedava olacak.” demiştiniz, on yıl oldu.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – ...yine, Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı'yla ilgili yapılanlar; biz bunlar için, Sayın Bakanım, size, ekibinize, gerçekten çok teşekkür ediyoruz. Özellikle birkaç şeyin altını da çizmek istiyorum Hükümetimizle alakalı.

Hayata geçirilen ulaştırma ve haberleşme projelerimizin bulundukları noktalarda kısa süre içerisinde sosyal ve ekonomik gelişimi ateşlediği, fabrikaların, özellikle eğitim kurumlarının, yeni iş yerlerinin kurulmasına zemin hazırladıklarını da görüyoruz. Halkımıza istihdam imkânları sağlayan bu gelişmelerin o illerde kişi başına düşen gelirin somut olarak artışına yansımaları, yaşam kalitesinin artırılmasıyla ilgili gördüklerimiz, yine, inşası sırasında kimi zaman muhalif görüşlerce gerekliliği sorgulanan projelerimiz çok kısa bir süre içerisinde bütünsel kalkınmanın yine vazgeçilmez unsurları hâline gelmekte ve kazandırdıkları nedeniyle her kesim tarafından da benimsendiğini görmekteyiz. Şehirlerin içinden geçen yollarda araçların yarattığı hava, gürültü kirliliği, yaptığımız çevre yollarımız sayesinde ortadan kalkmış durumda. Vatandaşımızın şehirlerde artık daha rahat bir nefes aldığını bu sayede görebiliyoruz. Türkiye genelinde kısalan seyahat süreleri neticesinde yakıttan ve zamandan tasarruf ettiğimizi, kazaların oransal olarak çok ciddi anlamda azaldığını görüyoruz. Yine, kazanan insanımız, kazanan çevremiz ve kazanan da bu sayede ekonomimiz oluyor. Yol demek medeniyet demek, bu da AK PARTİ’de, AK PARTİ hükümetlerinde oldukça fazla olan bir şey.

Bütün bunlara ilaveten kurduğumuz demir yolu, kara yolu, deniz yolu ve hava yolu ağlarını birbirlerine günden güne daha entegre hâle getirmiş durumdayız. Kalkınmanın temel altyapısı olan ulaşımda, enerjide, teknolojide ne kadar büyük mesafe katedersek hedeflerimize o kadar hızlı ulaşabileceğimize de biz inanıyoruz. Bunun için de yirmi yıldan beri gecemizi gündüzümüze katarak çalışmalarımızı yürütüyoruz.

Sağlık alanındaki yatırımlarımızın karşılığını nasıl salgın döneminde aldysak, savunma sanayisindeki yatırımlarımızın meyvelerini nasıl terörle mücadelede aldysak, ulaşımdaki yatırımlarımızın bütün geri dönüşlerini de her alanda alıyoruz ve almaya da devam edeceğiz. Bu kapsamda yapılan yatırımlarla, gelişmekte olan ülke olmanın bir gereği olarak gelişmiş ülke olma yolunda da çok ciddi hizmetler gerçekleştiriyoruz. Ekonomik bağımsızlığımızın siyasi bağımsızlığın da temeli olduğunu bilerek ülkemizi ve insanımızın ali menfaatlerini gözeterek yirmi yıldan beri çalışıyoruz, inşallah, bundan sonra da bu şekilde çalışmalarımıza devam edeceğiz. Tabii, biz önümüze bakıyoruz, ülkemizin geleceğiyle alakalı tüm hizmetleri, tüm eserleri bundan sonra da inşallah, üretmeye devam edeceğiz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sürenizi aşmış durumdasınız, sağ olun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Hem 2023’te hem de sonrasında Sayın Bakanım, bu projelerimizin devamını inşallah hep birlikte el ele, gönül gönüle vererek yapacağız diyor, bütçenizin hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler.

Değerli arkadaşlar, şimdi MHP Grubundan Sayın Mehmet Taytak’a söz veriyorum.

Buyurun Sayın Taytak.

MEHMET TAYTAK (Afyonkarahisar) – Sayın Başkanım, kıymetli Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın kıymetli temsilcileri ve basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının tüm politikalarında, tüm ulaşım ve iletişim programlarınızda akıllı sistemleri yaygınlaştırıcı, bu anlayışla sistemlerde seyahat sürelerinin azaltılmasını, trafik güvenliğinin artırılmasını, mevcut yol kapasitelerinin daha etkin ve daha verimli kullanılmasını, enerji verimliliğini artırarak ülke ekonomisine katkı sağlamayı ve çevreye verilen zararları azaltmayı amaçlıyorsunuz, Türkiye’nin kalkınmasına çok önemli destekler veriyorsunuz. 18 Mart 2022’de Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan Beyefendi ve Genel Başkanımız Devlet Bahçeli Beyefendi’yle birlikte açılışını gerçekleştirmiş oldukları Türkiye’nin en büyük projeleri arasında yer alan 2023 metreye dünyanın en uzun orta açıklığa sahip köprüsü olma özelliğini taşıyan 1915 Çanakkale Köprüsü’nün açılışıyla göğsümüz kabardı, gururlandık, Allah hepinizden razı olsun.

Sayın Bakanım, Afyonkarahisar ilimiz, Ege Bölgesi’nin doğuya doğru İç Anadolu Bölgesi’ne sokulan İç Batı Anadolu bölümünde yer alır. kuzey, güney, doğu, batı arasındaki yolların geçiş güzergâhı olan, Türkiye’nin kesişim noktasında yer alan ve “Anadolu’nun kilidi” diye ifade edilen ilimizdir. Afyonkarahisar ilimiz için ciddi yatırımlara imzalar attınız. 6 Ekim 2020 tarihinde altyapı ihalesini imzaladınız. Ankara-Polatlı- Afyonkarahisar-Uşak-Manisa-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi sayesinde Afyonkarahisar’ı yüksek hızlı trenle İstanbul’a, Ankara’ya ve İzmir’e bağlanmasıyla ve 824 kilometrelik mesafenin seyahat süresi on dört saatten üç buçuk saate inecektir. Ankara-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir Hızlı Tren Hattı, yapılan programa göre 2025 yılında tamamlanacak ve Afyonkarahisar ilimiz yük ve yolcu taşımacılığında çığır açacaktır. Afyonkarahisar sınırları içerisinde demiryollarını yenilediniz, gar binasını restore ettiniz, Afyonkarahisar ulaşım ve iletişim yatırımları için 8 milyar 980 milyon liraya yakın harcama yaptınız. İlimizde 2000’li yıllarda başlayan bölünmüş yol projeleri, sürenin devamında 585 kilometreye çıkmıştır. 22 kilometre uzunluğundaki Afyonkarahisar-Şuhut bölünmüş yol projesinin son üst tabakasının ve Emirdağ-Bolvadin-Çay bölünmüş yolunun 4 kilometrelik kısmının önümüzdeki sezonda tamamlanacağı ifade edilmiştir. Bir an önce bu yolların bitirilerek bölünmüş yolun tamamlanmasını bekliyoruz.

Sayın Bakanım, ülkemizin güneyinden kuzeyine, doğusundan batısına tüm yollar Afyonkarahisar’ımızdan geçmektedir. Türkiye’nin en önemli kavşak noktalarından biri olan ilimizde 727 kilometre karayolu bulunmaktadır.

1979 yılında Karayolları 18. Bölge Müdürlüğü Afyonkarahisar ilimiz için kurulmuştur ancak 12 Eylül darbesiyle birlikte Afyon’un Karayolları Bölge Müdürlüğü maalesef lağvedilmiş, sonrasında da kurulamamıştır. Konya ve Antalya Bölge Müdürlüklerinin sınırları içerisinde olan ilimiz, Karayolları bölge müdürlüğünü hak etmektedir. Ankara-İzmir karayolu üzerinde 1. Organize Sanayi Bölgesi karşısında bulunan 90 bin metrekairelik alana 12 bin metrekairelik kapalı hizmet binası yapılmış ve bu ve bu bina bölge müdürlüğü hizmeti verecek kapasitededir Sayın Bakanım. Bu bölgeye bölge müdürlüğü yakışır. Sayın Bakanım, bu konuda desteklerinizi bekliyoruz.

Yaz dönemi boyunca geçim kaynakları patates alım satımı olan şehirler arası tır ve kamyon giriş çıkışlarının yoğunluğundan kaynaklı mağduriyetlerin giderilmesi için Afyon-Şuhut yolu üzerinde Nuriyebey kasabasına giriş hattına cep konulması önem arz etmektedir, ilginizi bekliyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Son on saniyeniz.

MEHMET TAYTAK (Afyonkarahisar) - Ayrıca enlerin ve ilklerin projelerini Türk milletiyle buluşturduğunuz için size ve kıymetli ekibinize teşekkürlerimi sunuyorum. 2023 yılı bütçenizin hayırlı ve bereketli olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Naci Cinisli İYİ Partiden...

Buyurun lütfen.

Süreniz on dakikadır.

MUHAMMET NACİ CİNİSLİ (Erzurum) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, Sayın Bakan Yardımcıları, Bakanlığımızın çok kıymetli bürokratları, sayın basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Ben de konuşmamın başında kahraman ordumuza yaptığı harekâta başarılar dilerim. Allah yardımcılar olsun. Allah kötülere fırsat vermesin, kahretsinsin.

Bugün Gaziantep Karkamış ilçesinde şehit olan kardeşlerimize Allah’tan rahmet dilerim, yaralılara da acil şifalar dilerim.

Sayın Bakan, bütçeniz hayırlı olsun, Meclisimize hoş geldiniz. Çok önemli bir bakanlığın başındasınız, netice itibarıyla çok icracı bir bakanlık ve kalkınmaya direkt etki eden bir bakanlığın bakanısınız, kolaylıklar dilerim, başarılar dilerim.

Konuşmanızı ben de dinledim, tabii ki çok dikkatlice. Bu e-devlet uygulaması son derece başarılı, teşekkür ederiz. TÜRKSAT uydularından bahsettiniz, o da son derece başarılı ama TÜRKSAT uydusu yollayabilen, uzaya yollayabilen bir ülkenin, bir bakanlığın bu bilişim teknolojileri konusunda bu kadar zayıf kalmasını da ben anlayamıyorum ve bütçeden yüzde 9 pay almasına da bir anlam veremiyorum, o konuya da geleceğim.

Siber güvenlik, liman özelleştirilmeleri, evrensel hizmet fonları; bunlar konuşacağım konular arasında. Yine, 2021 kesin hesabıyla ilgili de bazı sözler söyleyeceğim ama konuşmanız sırasında bir şey dikkatimi çekti; Sayın Bakan, siz kendinize bir rakip seçmişsiniz ama hiç sıkletinizde değil; İstanbul’u, İstanbul Belediyesini rakip seçmişsiniz. Bırakın, boş verin siz İstanbul Belediyesini, siz, kocaman Türkiye Cumhuriyeti devletin bakanlığısınız yani İstanbul Belediyesi ne kocaman bakanlık ne. Bu işten bence vazgeçin ama eğer kendinize bir hedef arıyorsanız, bir rakip arıyorsanız, ben size bir hedef vereyim. Bakın, Erzurum’u size hedef vereyim. Erzurum hedef olsun, bırakın İstanbul’u, İstanbul zaten aldığı kadar almış yatırımda, inşallah daha da çok alsın, tabii, göz bebeğimiz ama gelin Erzurum’u tekrar doğunun Paris’i yapalım. Erzurum’da senelerdir, senelerdir söz verilen bir tramvay meselesi var. Gelin bunu yapın, belediye de sizin belediyeniz şimdilik. Bunu kalan sürede -işte, bir buçuk senesi kaldı kalmadı belediyenin, sizin de bir altı ay kaldı kalmadı inşallah- bu dönemde en azından başlatın, biz de devam ettirelim.

Bir hızlı tren meselemiz var. Erzurum’un bir hızlı treni var. Bu hızlı tren bir masala döndü. Ben kendimi bildim bileli hızlı tren AK PARTİ iktidarları ve şimdi Cumhur İttifakı tarafından dillendirilir. Bundan birkaç ay önce şöyle bir rapor açıkladınız, “2053 Planı” diye. Burada, sayfa 31’de bu hızlı treni 2035 yılına atmışsınız yani hızlı tren yalan oldu. 2035... Hani bitti bitecekti; ben bunu bitti bitecek diye biliyorum, oldu olacak diye biliyorum. 2035... Hadi neyse dedik, inşallah biz bunu erkene de alırsız fakat bir ek plan daha açıkladınız bu aralar. Burada bizim hızlı tren tamamen buhar olmuş yani uzayın boşluğuna yollamışsınız Erzurum’a gidecek hızlı treni. Yapmayın Allah aşkınıza, ciddi olalım, milletimizi kandırmayalım. Senelerdir bu hızlı tren meselesiyle Erzurumlu avutuldu, Erzurum’a doğrular söylenmedi. Bu hızlı treni yapıyorsanız “Yapıyoruz.” diye açıklayın, tarih verin, saat verin; yapmıyorsanız da kimseyle dalga geçmeyelim lütfen.

Doğu Ekspresi... Erzurum için son derece önemli Doğu Ekspresi, Erzurum'un kalkınması için çok çok önemli. Kars Doğu Ekspresi'yle kalkındı, hiç gözümüz yok, var olsunlar, daha da kalkınsınlar ama Doğu Ekspresi'nin Sivas'ta da Erzincan'da da Erzurum'da da konaklama süresinin uzun olması lazım. Bir "cruise" gemisi gibi geceleri yol gitsin, gündüzleri kalsın ve onun o zengin müşterisi, zengin turist bizim tarihî eserlerle dolu açık hava müzesi gibi olan şehirlerimizde de daha fazla vakit geçirsin ve Erzurum, Doğu Ekspresi sayesinde kalkınsın. Biz bunu bekliyoruz.

Ovit Tüneli meselemiz var. Ovit Tüneli'nin şu anda Erzurum'a istenen kadar faydası yok. Neden? Dalılıkavak ve Kırık Tünelleri eksik, tamamlanmadı. Bunlar tamamlanmadığı için de Erzurum'un lojistik merkezi yeteri kadar cazip değil ve Erzurum Ovit Tüneli'nden tahmin edildiği kadar ve abartıldığı kadar maalesef faydalanamıyor. Bunların bitirilmesini veya bitirilme tarihinin en azından doğru bir şekilde, dürüst bir şekilde açıklanmasını sizlerden ben rica ediyorum, bir Erzurumlu olarak talep ediyorum.

Kesin hesapta çok ilginç rakamlar var. Bu rakamlar bizim Başkanlığımızı da Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığımızı da ilgilendiriyor. Biz bunları ibra mı edeceğiz şimdi? Sayın Başkan burada yok ama zatıaliniz vekaleten bakıyorsunuz. Efendim, burada öyle rakamlar var ki Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2021 yılı başlangıç ödeneği 49 milyar 133 milyon lira iken yıl sonunda bu 73 milyar 423 milyon lira olarak gerçekleşmiş, yüzde 50'den fazla bir sapma var. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2021 yılı başlangıç ödeneği 34 milyar 559 milyon iken yıl sonunda 59 milyar 177 milyon lira gerçekleştirilmiş, yüzde 70 sapma var; âdeta bir ek bütçe kullanılmış. Kime sorularak, hangi yetkiye dayanarak ek bütçe kullanılmış? Ben bunu merak ediyorum ve bunu biz burada şimdi ibra mı edeceğiz? Onu da lütfen bana birisi açıklasın, en azından bunların nerelere harcandığını bilelim, o da açıklanmıyor, muhtemelen bu, kamu-özel iş birliği projelerine harcanmıştır -vakit de su gibi akıp gidiyor- bunların açıklanmasını rica ediyoruz biz. Benden önceki değerli konuşmacılarımız, partimizin sözcüleri, değerli milletvekillerimiz açıkladılar; biz projeye karşı değiliz, bizler genlerinde, geçmişlerinde yatırımcı genlerden, genetikten gelen siyasi bir geleneğin devamıyız. Tabii ki yatırım önemli, çok çok önemli, yatırım yapmanızdan biz hiç şikâyetçi değiliz fakat bunlar yapılırken suistimal kokuları alıyoruz, bunların üzerine gidilmesini istiyoruz; bunların üzerine gitmek sizlerin de faydasınadır diye düşünüyorum.

Bu limanların özelleştirilmesi, bugün yarın tekrar gelecek diye duyuyoruz, son derece sakıncalı, devletimizin işleyişi açısından bir kere sakıncalı. Hadisenin kendisinin sakıncası bir tarafa yani limanların daha süreleri bitmeden kırk dokuz yıllığına, adrese teslim, tekrar verilme paniği, telaşı nedir? Bunu anlayabiliyoruz ama devletimizin işleyişi bakımından da son derece kötü bir örnek ve kötü bir miras bırakacaksınız. Neden? Anayasa Mahkemesinin bozduğu bir kararı döndürüp döndürüp, getirip her seferinde de çekmek zorunda kalmanız devlet ciddiyetimize, sizin de en azından bir iktidar partisi olarak benim gözümde ciddiyetinize yakışmıyor.

Çok Değerli Bakanım, bir şey de öğrenmek istiyorum, ben bunu önceden bazı milletvekili arkadaşlarımıza kanun teklifleri getirdiklerinde sordum. "Bize bunun cevabını verdirme." dendiğini bu kulaklar duydu. Size de sorayım: Bu kamu-özel iş birliği projeleri, köprü ve o yollarından devletin polisi, ambulansı, cenaze arabası parasız geçebiliyor mu yoksa para ödüyor mu? Bana lütfen şunu demeyin: "Yolda, köprüde kaza varsa parasız geçiyor." Bunu sormuyorum ben. Acilen cenaze götürüyorsa, hasta götürüyorsa, polisin bir yere yetişmesi gerekiyorsa oradan sürücü cebinden para vermek zorunda mı, değil mi, eğer vermezse ceza yiyor mu, cezalar da katlana katlana onlara rücu ediliyor mu? Bunu bilmek istiyorum ve cevabını biliyorum ama sizin ağzınızdan da duymak istiyorum.

İnternet hızı son derece yavaş yani pandemi geçirdik malumunuz, Allah bir daha göstermesin, bu pandemide ülkemizin sağlık ordusu, Milli Eğitim ordusu, Emniyet teşkilatı cansiperane çalıştı fakat çok ciddi aksaklıklar yaşandı, bu aksaklıkların sebebi sizsiniz çünkü “Bu kadar kilometreler, yollar yaptık.” diyorsunuz, yaptınız, evet, havaalanları, şunlar ama fiberoptik kablo döşemediniz. Türkiye’nin bugün ihtiyacı olan fiber optik kablo uzunluğu 5 milyon kilometredir. Bugün 500 bin kilometre var mı yok mu? Lütfen bana söyleyin, ne kadar varsa onu söyleyin; bunu öğrenmek istiyorum. Çocukların, Milli Eğitim camiasının, iş dünyasının sefil olmasının sebebi pandemi sırasında, maalesef, sizsiniz; bunu lütfen kabul ediniz.

Bunun, tabii, bir günahı da, çok önemli bir günahı da TÜRK TELEKOM’un üstünde ve, TÜRK TELEKOM’u son derece yanlış yollarla, ülkenin hiç de menfaatine olmayan bir şekilde satanların üzerinedir bunun vebali. TÜRK TELEKOM dosyası Türkiye Cumhuriyeti devletinin çok çok önemli bir dosyasıdır. İktidarımızda bu dosya açılacaktır, bunu söyleyeyim, bu dosya açıldığında da pişman olacak insanlar çıkacaktır; bundan da endişeliyim.

Burada Salih Cora Bey çok ibretlik rakamlar verdi hakikaten. Yatırımlardan haberleşmeye yüzde 9 pay ayrıldığını ve denizcilğe yüzde 1 pay ayrıldığını... ülkenin üç yanı denizlerle çevrili. Dünya ticaret hacminin, denizcilik taşımacılığının kimi zaman yüzde 30, 35, 40’ına ulaşan Yunanistan’la bu şekilde biz başa çıkamayız. Haberleşme altyapısının da bu kadar bu hâlde olması işte bu paydan belli.

Ümit Yılmaz Bey, Değerli Milletvekilimiz de son derece çarpıcı bir örnek verdi. 1 milyar dolarlık bir şirket satıldı, genç kardeşlerimizin yaptığı bir şirket satıldı. Zatialiniz çok güzel bir örnek verdiniz yani bu yapılan yatırımlar, yollar, köprüler, şunlar, bunlar...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Cinisli, toparlar mısınız lütfen.

MUHAMMET NACİ CİNİSLİ (Erzurum) – Bitiriyorum efendim.

Türkiye’nin millî hasılasına da çok büyük katkı yapıyor. Yani “Siz maliyetlere bakmayın .” demek istiyorsunuz, kamufle ediyorsunuz bir yandan. Asıl bunların getirileri kat kat fazla. Doğru, yanlış değil ama bu var diye ucuza mal etmememiz gerektiği demek olmuyor. Ümit Bey’in dediği de son derece doğru. Bu yüzde 9’luk yatırımla böyle 1 milyar dolar katma değer üretecek gençlerin önünü biz açamayız. Lütfen bu sektörde de son derece önemli olduğunu ve dünyanın en pahalı şirketlerinin, borsa değeri en yüksek şirketlerin artık bilim teknolojisi şirketleri olduğunu kabul edelim. Sizleri saygıyla selamlıyorum.

Çok teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ederim Sayın Cinisli.

Söz sırası Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Özkan Yalım’da.

Sayın Yalım, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakika.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, ilk önce, bölgem olan ve de ilim olan Uşak’la alakalı birçok arkadaşımızın da bahsettiği Zafer Havalimanı’yla başlayalım. Şimdi, Zafer Havalimanı’na Uşak, Afyon ve Kütahya’nın toplam nüfuslarından, bu üç ilin nüfusundan bile daha fazla garanti verilmiş. Belki sizin Bakanlığınızdan, şahsınızdan önce ama AK PARTİ hükümetlerinin bence en kötü projesi ve de yüz karası proje olarak adlandırıyorum. Çünkü yüzde 97’lik yanılma payıyla maalesef sıfırda değil, eksilerde olduğunuzu özellikle belirtmek istiyorum ve de bir tek, bütçeye verdiği yük olarak değil, maalesef Uşak’ta yaşayan 370 bin vatandaşımıza zulüm çektiriyorsunuz Zafer Havalimanı yüzünden. Bizim 1 TL borcu olmayan,

bütün altyapısı, üstyapısı, yer hizmetleri, kule hizmetleri, her şeyi; itfaiyesine, güvenliğine kadar tüm ekibi hazır olan Uşak Havalimanı'mızı çalıştırmıyorsunuz, uçuşlara kapalı maalesef. Sadece sizler özel uçakla geldiğinizde inebiliyorsunuz. Yani Zafer Havalimanı Uşaklıya zulüm çektirmektedir, bu birincisi.

Sayın Bakan, Avrupa'da uygulanmayan, burada benim kamyoncu, nakliyecilerime uygulamak istediğiniz U-ETDS veri bildirimi... Ya, nereden buldunuz, geldiniz bunu? Böyle bir şey yok ki, Avrupa'da da yok. Bakın, benim kaç tane ülkede firmam var, böyle bir uygulama yok. Siz nereden icat ettiyseniz, gerçekten sizi tebrik ediyorum ama nakliyeciler arkadaşlarım, şoför arkadaşlarım böyle bir veri bildirimine girmeyecekler, hiç boşu boşuna uğraşmayın. Diğer taraftan, Avrupa'da uygulanmayan bu veri sistemini de eğer uygulamaya kalkarsanız Anayasa Mahkemesine kadar da gideceğiz. İnşallah o kadar zamanınız yok zaten, o da aşikâr.

Bunun yanında, Sayın Bakan, şu anda çok güncel bir sorun var. Bakın, sigorta... Herhangi bir vatandaş, trafik sigortası yaptırmak için artık firma "company" bulamıyor. En ufak bir... Bakın, ilk araç sahibi olan bir vatandaşımız 4.500 TL'yle başlıyor, eğer 5'inci basamağa çıktıysa 13.500 TL, vay hâline vatandaşın! Yani bir vatandaş trafik sigortasına 13.500 TL ödeyecek olursa nasıl bu araca binecek? Zaten sizin zamanınızda Doğan görünümlü Şahin bile onlara fazla gelmeye başladı. Onun için, bence ilk önce yerel trafik sigortası yapacak olan sigorta şirketlerini kurduralım ki yabancıların elinden Türkiye'deki vatandaşlarımızı kurtaralım sigorta konusunda.

Diğer bir taraftan, Sayın Bakan, biraz önce de bahsedildi; Sivrihisar-Afyon-Uşak-İzmir Hızlı Tren Hattı, maalesef bu, zamanında yetişmeyecek, kesinlikle de yetişmeyecek çünkü bütçe yok, durdu, kaç bölümünde durdu. "Çalışıyor." diyorsanız, buyurun gidelim hatta, çalışmadığını ben size göstereceğim. Onun için bu konuyu da özellikle belirtiyorum.

Tabii ki şoför arkadaşlarımızın bir sorunu var, ehliyet affını gündeme getirmek istiyorum, bunu ben de özellikle rica ediyorum.

Bir de bunun yanında, bakın; Türkiye'de uygulanmayan, Avrupa'da uygulanan bir sistem var. Eğer bir ağır vasıta şoförü... Ağır vasıta şoförünün, biliyorsunuz, C, D, E sınıfı ehliyeti vardır. Eğer B ehliyetiyle, otomobil ehliyetiyle bir suç işlediyse, ehliyetini kaptırdıysa Avrupa'da bu sadece B ehliyetinden dolayı cezalandırılır yani ekmek parasını kazandığı ağır vasıta ehliyetinin devamlılığı söz konusudur. burada da bir değişikliğe ihtiyaç olduğunu özellikle size belirtiyorum. Yani suçu işlediği o an kullandığı araç üzerinden cezalandırılmasını, ekmek parasını kazandığı ağır vasıta ehliyetinden muaf tutulmasını özellikle sizden rica ediyorum.

Sayın Bakan, bunun yanında, ağır vasıta şoförlerimize ve firma sahiplerimize ACCSİZ mazot desteği verilmesi acilen zaruridir. Defalarca size... Biliyorsunuz, sizin Bakanlığınıza en çok önerge veren kişi benim. Onun için ulaştırma sektörüne... Özellikle pandemi zamanında şehir içi minibüsçüsü, taksicisi, otobüsçüsü, kamyoncusu çok zor anlar geçirdi ama maalesef mazot desteği yani ACCSİZ mazot desteği vermediniz.

Yine, şehir içi minibüsçülerinin en büyük problemi, 65 yaş üzerindeki vatandaşlarımızın ücretsiz binmesi. Kesinlikle destekçisiyiz ancak bir taraf sevinirken bir taraf mağdur oluyor. Gelin, 1.200 TL verdiğiniz bu minibüsçülere -vermiş olduğum önergede 3.000 TL dedim, yılbaşına kadar- bunu bir an önce 3 bin TL yapalım, yılbaşından sonra da bunu güncel fiyatlarla güncelleyelim diyorum.

Bakın, tekrar bir sorum daha var: Siz milleti kandırmaya devam ediyorsunuz. Dediniz ki: "Osmancazi Köprüsü, özellikle geçtiğimiz Kurban Bayramı öncesi, verilen 40 bin geçiş garantisini geçti."

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, lütfen toparlar mısınız.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Geçti, hiç elinizi filan böyle kaldırmayın.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – İşine bak!

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Bakın, rakamlarla size ispat ettim. 40 bin geçiş garantisini 80 bin geçtiğinde karşılamıyor. Çünkü bütçe tarafından kompanse ediyorsunuz yani verilen 35 dolar, artı KDV 37,2 dolar yapar.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Yalım, teşekkür ediyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – 37,2 dolar, tam 120 bin geçiş olduğunda yeter. Onun için, kimseyi kandırmayın.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Yalım, teşekkür ediyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Otur ya!

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Hiç elinizi öyle kaldırmayın, ayıp! Bir Bakana yakışıyor mu?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – İşine bak!

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Yalım, lütfen, böyle bir usulümüz yok, konuşmanız bitti. Lütfen, Komisyonun insicamına özen gösterin.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Doğru rakamları söylüyorum, oradan el kaldırıyor. Ama ispatlanmasını istiyorsanız ispatlarım.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Tamam, lütfen bağırmadan konuşalım.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın İbrahim Aydın, buyurun lütfen.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Başkanım, Değerli Bakanım, saygıdeğer Komisyon üyeleri ve milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlar ve basınımızın seçkin mensupları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerinde söz almış bulunmaktayım. Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, görev tanımı, taşıdığı misyon ve sergilediği vizyon ve tüm yurt sahında yaygın ve etkin çalışmalarıyla önemli icracı Bakanlıklarımızdan birisidir. Bakanlık, ayrıca kara, hava, demir ve deniz yollarıyla birlikte bilgi, iletişim ve haberleşme modlarında tüm yurt sahında ciddi yatırım ve eserlere imza atmaktadır. Öncelikle, çalışmalarından dolayı Sayın Bakanımızı ve şahsında tüm ekibini yürekten kutlamak istiyorum.

Türkiye, üç önemli kıtanın ortasında yer almaktadır. Karadeniz ve Akdeniz gibi iki kadim su havzasına kıyısı olan, aynı zamanda doğu-batı hattında dünyanın en eski ticaret yolu olan İpek Yolu'nun orta koridorunda yer alan ülkemizden, dört saatlik bir uçuşla tam 67 ülke ve 1,6 milyar insana ulaşılabilir. Bu denli önemli bir noktada yer alan ülkemizin her hat ve güzergâhında kara, hava, demir ve deniz yollarının kavşak ve lojistik merkezi olmak gibi bir misyonu vardır. Tarih ve stratejik konumumuzun verdiği sorumluluğun gereği olarak ülkemizde tüm alanlarda olduğu gibi ulaştırma yatırımları alanında da son yirmi yılda ancak yüz yıla sığabilecek gayret ve yatırımlara imza atılmıştır.

Son iki yılda tüm dünyayla birlikte yaşadığımız pandemi süreci ve son yılda bölgemizdeki işgaller, sığınma amaçlı kitlesel göçler ve krizlere rağmen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın tüm projelerine aksatmadan ve ara vermeden devam ettiğini görmek bizleri memnun etmiştir. Şunu memnuniyetle ifade etmek isterim ki daha önceleri güvenlik kaygılarıyla yatırımı yapılamayan en ücra bölgelerimize bugün en güzel yatırımlar götürülmektedir.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri; son dönemde ülkemizde tesis edilen güven ve istikrar ortamını gerçekleştiren bu büyük yatırım hamleleri arasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın çalışanlarını Sayın Bakanımız ifade ettiler. Hükûmetlerimiz döneminde gerçekleştirilen mega projeler sadece ülkemizde değil tüm dünyada ilk ve enlere sahip olmuşlardır. Sayıları çok fazla olmakla birlikte tamamlanıp hizmete açılan mega projelerden, Marmaray, Avrasya Tüneli, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, İstanbul-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu’nu anmadan geçemeyeceğim.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri; yolun, bu ülkede ulaşım sistemi ve proje olmasından öte bir anlamı vardır. Yolun, bu ülkede sılaya ulaşma, kavuşma ve özlemin bitirilmesi anlamları bulunmaktadır. Sayın Cumhurbaşkanımızın da ifade ettiği gibi, yol medeniyettir. Yollarımız tıpkı akarsular gibi, yapılaşma aşamasında, işletim sırasında geçtikleri ve gittikleri yerlerin ekonomilerine canlılık katmaktadırlar. Son yirmi yılda yurt sathında bölünmüş yolların 6 bin kilometreden alınıp 4,5 kattan fazla artırarak 28.800 kilometreye çıkarılması, otoyolların 1700 kilometrelerden 3.700 kilometrelere yaklaştırılması, kara yolu ulaşımını ciddi anlamda rahatlatan tünel uzunluğunun 50 kilometreden alınıp 13 kattan fazla artırılarak 660 kilometrelerin üzerine çıkarılması, derin vadilerden çok rahat geçiş imkânı veren viyadük uzunluğunun 300 kilometrelerden 740 kilometrelere çıkarılması öyle kolay olacak hizmetler değildir. Son yirmi yılda yollarımızdaki araç sayımızın 5 kattan fazla artmasına rağmen trafik kazalarının ve can kayıplarının yüzde 82 oranında azalmasını yollarımızın iyileştirilmesi dışında neyle ifade edebiliriz?

Sayın Bakanımın da ifade ettiği üzere, ülke genelinde yoğunluk ve ihtiyaca göre kara, hava, demir ve deniz yollarında bütünleşik ve birbirini tamamlayan bir ulaşım sistemi inşa edilmesi için lazım olan siyasi istikrar, güçlü irade, gayretli bir ekip buluşmuş ve 7/24 esasına göre çalışma sergilemektedirler. Son yirmi yılda demir yollarımızın baştan sona yenilenmesi sayesinde ki ülkemiz Avrupa’nın 6’ncı, dünyanın 8’inci yüksek hızlı tren işletmecisi düzeyindedir.

Yine, ayrıca, hava yolunu halkın yolu yapan “Dünyada uçulmadık nokta kalmayacak.” ilkesiyle gayret eden bir hava yolu sektörümüz vardır. Bu gayretledir ki 26 olan havalimanlarımızın sayısı 57’ye yükseldi. Bu azimledir ki bugün dış hat uçuşlarımızda ise 130 ülkede 341 noktayla dünyada en çok destinasyona uçan ülke olduk. Burada anlatmadan geçemeyeceğim, havalimanı demişken Antalya Havalimanı 2. Dış Hatlar Terminali 2006 yılında açıldı. Yine, 2021 yılının sonunda havalimanının yenileme, kapasite artırımı ve kiralama ihalesi gerçekleşti. Devletten bir kuruş çıkmadan Türkiye Cumhuriyeti doğrudan 8 milyar euro yatırım aldı; yirmi beş yıllık kiralama bedeli 8 milyar 55 milyon Euro, yatırım bedeli ise 765 milyon eurodur. Kira bedelinin yüzde 25’i, 2 milyar 138 milyon 750 bin eurosu Mart 2022 tarihinde devletimizin kasasına girmiştir. Bu yatırım Türk-Alman-Fransız yatırımcısı tarafından yapılmış ve sıfır garantili olarak yapılmıştır.

Evet, hükûmetlerimiz döneminde denizcilik kimliğimizi yeniden kazandık. 2002 yılında 149 olan liman sayımızın 2.217’ye, 37 olan tersane sayımızın 84’e çıkarılmasıyla deniz filosu bakımından dünyada 15’inci sırada yer alıyoruz.

Bunun yanında, Sayın Cumhurbaşkanımızın yakın zaman öncesinde tüm dünyaya ilan ettiği Türkiye Yüzyılı belgesi, cumhuriyetimizin 100'üncü yılı öncesindeki çalışmalara ivme kazandırmıştır. Yerli ve millî kara, hava ve deniz muhabere araçlarını üretmekte olan ülkemizin ilk yerli elektrikli otomobili olan TOGG, sektördeki çalışmalarımızın zirvesini oluşturmaktadır.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri; biz, Türkiye'nin imarı, ıslahı, ilerlemesi ve dünyada söz sahibi ülkeler arasında yerimizi alma sürecindeki bu hızlı koşuda başta Gazi Meclisimiz olmak üzere, tüm kurum ve kuruluşlar olarak azim ve gayretlerimizi arttırarak devam ettireceğiz inşallah.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şimdi, seçim bölgem olan Antalya'yla ilgili de bilgi vermek istiyorum. Karayolları Genel Müdürlüğümüzün Antalya ilinde 918 kilometre devlet yolu, 857 kilometre il yolu olmak üzere toplam 1.775 kilometre yol ağı bulunmaktadır. İlimizdeki 1.775 kilometre uzunluğundaki yol ağını yüzde 39 oranında bölünmüş yollar oluşturmaktadır. İlk etapta D400 yolu, Antalya-Alanya arasındaki yol ölüm yoluydu, o o en kısa sürede bitirildi.

Yine, şu anda, Antalya'nın her tarafı şantiye şeklinde, çalışmalar devam ediyor. Burada, özellikle, Kalkan-Fethiye Yolu, Uğurlu Kavşağı mevcut yol uzunluğu 58 kilometre, proje uzunluğu 51 kilometredir, Antalya ilindeki uzunluğu 21 kilometre, Muğla ilindeki uzunluğu 30 kilometredir; 16/9/2020 tarihinde devir sözleşmesi imzalanarak 27/9/2020 tarihinde çalışmalar başlamıştır.

Yine, Antalya-Kemer-Tekirova-Finike Yolu: Buranın mevcut yol uzunluğu serbest bölge kavşağından itibaren 115 kilometre, proje uzunluğu 113 kilometredir. Burada, Phaselis Tüneli'nde 2 adet 1.292 metre kazı artı destek, 2 adet 1.292 metre beton kaplama çift tüp bitümlü yol, bitümlü sıcak kaplama ve tünel elektromekanik imatlatları tamamlanarak 16/4/2022'de trafiğe açılmıştır. Yani Antalya'dan, Finike'den olan yolumuz hemen hemen bitmek üzere.

Yine, Antalya Kuzey Çevre Yolu, 37 kilometre bitümlü yol, bitümlü sıcak kaplama olarak projelendirilen güzergâhın Organize Sanayi Isparta Yolu arası 19 kilometrelik kesimi bitümlü yol olarak bitmiştir, tamamlanmıştır, hizmete açılmıştır.

Yine, Alanya Doğu Çevre Yolu'muzda şu anda çalışmalar devam ediyor. Hasbahçe ile Kargıcak arası toplam proje uzunluğu 15 kilometredir. Burada, proje kapsamında 2 adet 2.646 metre çift tüp tünel, 13 adet 1.520 metre çift tüp köprü, 60 metre tek köprü bulunmaktadır.

Yine, 1 adet 1.633 metre tünel, 2 adet 700 metre çift tüp, 60 metre tek köprü ve 4,5 kilometre bitümlü yol sıcak kaplama tamamlanmıştır, devam eden ihalelerle de burası bitirilecektir.

Yine, İç Anadolu'muzu Konya'dan Antalya'ya bağlayan Konya Seydişehir Alacabel Tünelleri yapılmaya devam ediyor. Akseki yolu, orası da en yoğun yollarımızdan biridir, çalışmaları devam ediyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son on saniyeniz...

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Yine, aynı şekilde, Konya-Beyşehir Yolu'muz, oradaki tüneller, 5.100 metre bitmiş, yapılmak üzere, bitmek üzere.

Yine, Kızılkaya-Antalya Yolu, tekrar o kadar çok yapılıyor ki, çalışılıyor ki...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Artık diğerlerini de başka vesilelerle söyleyelim, bitti süreniz.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Şunu da söylemeden geçemem: Antalya-Alanya Otoyolu'yla ilgili de 16/12/2022 tarihinde ihale yapılacaktır.

Yapılan tüm çalışmalara çok teşekkür ediyoruz.

Bu duygu ve düşüncelerle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2023 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler, sağ olun.

Sayın Abdüllatif Şener, buyurun.

Süreniz on dakikadır.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Elbette, iktidar muhalefetten güzel şeyler, güzel sözler duymak isteyebilir ama yasal olarak milletvekillerinin de kendince sorumlulukları vardır. Bu sorumluluklar neyi gerektirir? İktidar muhalefetten gece-gündüz kendilerini methetmelerini istiyor ama benim gördüğüm kadarıyla ne Meclis İçtüzüğü'nde ne Anayasa'da ne de hukuk külliyatımızın tamamında “Muhalefetin görevi iktidarı methetmektir.” diye bir cümle yoktur. Yok öyle bir şey arkadaşlar ama ne var? Milletvekillerinin yasama sorumluluğu var, yasama görevi var, gelen kanunlarla ilgili olarak görüşlerini, eleştirilerini belirtir, buraya gelen metinlerin olgunlaşmasını sağlayacak katkılar sağlar. Başka? İkinci ana görev ise denetimdir. “Denetim” dediğiniz şey iktidarı, yürütmeyi sarsmak demektir. Hem kamuoyu denetimi açısından hem de milletvekillerinin denetimi açısından iktidarın yanlışlarını eleştirmek muhalefet milletvekilleri için ama aynı zamanda da zaman zaman iktidar milletvekilleri için temel bir görevidir. “Şu yapıldı, bu yapıldı...” tamam ama pahalı yaptığınız belli, fahiş fiyatlarla bitirdiğiniz işler belli. Bu ülkede tüyü bitmedik yetimin tek kuruşunun hakkını sormak da tek kuruş israf edilmemesi için, yolsuzluğa gitmemesi için burada mücadele etmek de muhalefet milletvekillerinin görevidir. Üstelik, bakıyorum, siz daha önceki iktidarlardan daha fazla kaynak kullandınız. Neden “Şunu yaptık, bunu yaptık.” diyorsunuz da kullandığınız kaynağın hesabını vermiyorsunuz? Her şeyin altında gizlilik var. Daha önceki iktidarlardan fazla vergi topladınız. İktidarların daha hiç el atmadığı... Mezardaki geçmişlerimizin birikimlerini harcadınız, bütün kamu iktisadi teşebbüslerini, hatta bunun ötesinde kamunun işletme hakkını ifade eden şeyleri sattınız, hazineye irat kaydettiniz. Bu da yetmedi, daha henüz doğmamış çocuklarımızın doğmadığı ve elde etmediği kazançlarını da harcıyorsunuz. Böylesine büyük bir kaynak -hem geçmişti harcayan hem geleceği ipotek altına bırakan bir kaynak harcamanın- içerisinde harcadığınızı paranın da israf edilmemesi, tek kuruş yetim hakkının yenilmemesi için mücadele etmek muhalefet milletvekilleri için bir namus borcudur, bir vatan borcudur, bir millet borcudur. Biz bu borcu yerine getiriyoruz, eleştirdiğimiz zaman niye sıkılıyorsunuz? Bakın, bireysel haklar önemlidir, hukuk devleti önemlidir, Anayasa'da bireye tanınan hakların ve özgürlüklerin korunması önemlidir; bunlara zaman zaman devlet de el atamaz, bunları savunmak da muhalefetin görevi.

Ben iyi hatırlıyorum, vaktiyle bir Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı vardı, bu Başkanlığın kadrolaşması sırası da benim Kabinedeki son aylarımdı ve özellikle Sayın Başbakan ve o dönemdeki Sayın Ulaştırma Bakanı baş başa, buranın çok hassas bir şekilde kadrolaşmasını sağladılar ve tek bir kişiyi, ısrarıma rağmen, çaba harcamama rağmen de almadılar. Âdeta Başbakanının özel kalem müdürlüğü gibi, tek tek bütün isimlerin üzerinden geçirerek kurdular. Sonra, 2009 yılında, ayrıldıktan sonra dedim ki: Böyle bir kurum varsa herkesin haberleşme özgürlüğü tehlikelidir. Neden? Başta Emniyet istihbaratı olmak üzere, Türkiye'deki istihbarat birimlerinin teknik takipleri bu kurumun koordinasyonu ile yapılacaktı; onun için özellikle çok hassas bir şekilde kadrolaşmışlardı. “Böyle bir kurum, varken benim de dinlendiğimi düşünüyorum.” şeklinde konuştum diye o zaman Sayın Başbakan Erdoğan 20 bin liralık tazminat davası açtı; o günün parasına göre de büyük bir paraydı. Alt mahkemede kaybetti, kaybettiği davalarda temyize gitmediği hâlde benim davada temyize götürdü. Temyizde de kaybetti ve hayatımda kazanmış olduğum bu davadan dolayı üzgünüm, keşke kaybetseydim, keşke o gün 20 bin lirayı ödemiş olsaydım. Niye biliyor musunuz? Bu Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı

dediğiniz kurum; içlerinde Millî İstihbarat Teşkilatı, Başbakanlık, Dışişleri Bakanlığı ve dış misyonlar arasında yer alan bağlantılar ve Genelkurmay Başkanlığına ait hatlar başta olmak üzere, binlerce hattın yasa dışı dinlendiği ve yurt dışında olan bir IP adresine gönderildiği bir kurum hâline dönüşmüş; böylesine tehlikeli bir kurum.

15 Temmuzdan sonra televizyondan izliyorum, Sayın Başbakan diyor ki: “Türkiye’de fitnenin başı bu Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı imiş, bunu kapatacağız.” E, bana dava açtın bunu dediğim için, bundan daha hafifini söylediğim için. O yetmedi, arkasından kapattılar; kapatma da yetmedi, ne yaptılar biliyor musunuz? Binanın altında, üstünde, çevresinde ne kadar kablo varsa hepsini söktüler, binayı dahi delik deşik hâle getirdiler; olan şey bu.

Şimdi, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini de sabah dinledik; inşallah, böyle bir yetkisi, böyle bir işlevi yoktur diye umut ediyorum. O gün “Aman, bizi eleştiriyorsun.” diye dava açana kadar veya burada olduğu gibi “Muhalefet aman çok sert eleştirdi.” diye hücum edene kadar “Ya, bundan da alacağımız bir ders vardır, notumuzu alalım.” dese ve işin gereğine baksa daha faydalı olur. Üstelik bu iktidar tavrı, açıkça söylüyorum, millî geleneklerimize, örfümüze, âdetlerimize de aykırıdır, hukuk devletine de aykırıdır, neden? Çünkü bakın, Şeyh Edebali’nin Osman Gazi’ye nasihati var, ne diyor orada? “Artık siz iktidarsınız, bundan sonra öfke bize uysallık sana; güceniklik bize, gönül almak sana; suçlamak bize, katlanmak sana; acizlik bize, yanılğı bize, hoş görmek sana; geçimsizlikler bize, çatışmalar bize, uyumsuzluklar bize, anlaşmazlıklar bize, adalet sana.” diyor. Yani, bundan ibret alın kardeşim. Ben hiç ömrümde görmedim, on bir yıllık arayı saymazsam otuz senedir Meclisteyim. Hiçbir iktidar döneminde görmedim, iktidarın muhalefet gibi sertleştiğini, saldırganlaştığını, hücum ettiğini. Bir iktidar ne zaman saldırganlaşır biliyor musunuz, ne zaman hücum eder biliyor musunuz? Suçu çok olduğu zaman, kamburu çok olduğu zaman, üstünü örtmeye ihtiyaç duyduğu kabahatleri, yolsuzlukları ayyuka çıktığı zaman susturmaya, bastırmaya çalışır. Onun için şu andaki iktidar tavrı suçluluğun bir yansıması gibi geliyor bana, bundan vazgeçin arkadaşlar.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bir şey demiyoruz ki!

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Sert eleştiriler de olsa orada faydalanacak bir şey görürseniz not edersiniz, faydalanacak bir şey görmezseniz üzerini çizersiniz. Yani Sayın Demirel’in söylediği gibi “Bazen üzerini çizersiniz bazen de altını çizersiniz, olur biter.” Ama sürekli her oturumda bunun tartışmasını yapıyoruz ya! Olmaz böyle bir şey ve elbette bu yani parayı doğru kullanmak önemli bir şeydir. Ülkenin kaynakları sınırlı, bu sınırlı kaynakları etkin kullanmak iyi yönetimin en temel vasfıdır. Yani sadece yolsuzluktan arınmış olarak düzgün kullanmak değil, israftan da arınacaksınız. Bundan da öte elinde sayısız iş varsa en lüzumlusuna parayı harcayacaksınız. E, bunları burada konuşarak, tartışarak, müzakere ederek ortaya çıkaracağız ve ortaya çıkardığımız zaman bundan hem siz yararlanacaksınız hem muhalefet yararlanacak hem milletimiz yararlanacak hem de Türkiye’nin istikbalı parlak olacak.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yirmi saniyeniz.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Onun için iyi şeyleri kötü zannetmeyin. Sizin kötü zannettiğiniz çok şeyde hayır vardır, hayır zannettiğiniz çok şeyde de şer vardır.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Milliyetçi Hareket Partisinden üyemiz Sayın İsmail Faruk Aksu.

Süreniz on dakikadır.

Buyurun.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Sayın Bakanım, sayın milletvekilleri, değerli Bakan Yardımcıları, bürokratlar, basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Konuşmamın başında terör örgütü PKK/YPG tarafından masum insanlara yönelik roketli terör saldırıları sonucu Gaziantep’te şehit olan vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, yaralıları acil şifa diliyorum. İnaniyorum ki bölücü terör örgütü PKK/YPG bu yaptıklarının hesabını verecek, masum insanların canına kıymanın bedelini en ağır şekilde ve en kısa sürede ödeyecektir.

Sayın Bakanım, kapsamlı sunumunuz, gayretli çalışmalarınız ve yapılan devasa hizmetler için size ve ekibinize teşekkür ediyorum. Ekonomik ve sosyal hayatın ortaya koyduğu ihtiyacın karşılanmasına yönelik olarak oluşturulan ulaştırma ve iletişim altyapısı, üretim ve ticarete rekabet gücü kazanılmasına, vatandaşın refah düzeyinin yükseltilmesine, kısacası hayatın her alanına önemli katkı sağlamaktadır. Ulaştırma politikamızın esasları; hızlı, güvenli ve teknolojik yeniliklere sahip, rekabeti tesis edecek, sanayiye yönlendirecek, millî menfaatlerimizi kollayacak, ekonomik ve sosyal kalkınmaya destek olacak, vatandaşımızın refah düzeyini yükseltecek ve kullanıcıların memnuniyetini sağlayacak, uluslararası ulaşım koridorlarıyla bütünleşen, yaygın, hızlı, güvenli ve düşük maliyetli bir sistemin tesis edilmesidir. Bunun yanı sıra, uzay ve telekomünikasyon yatırımlarıyla ülkemizi çağın ilerisine taşımak, bölgedeki stratejik ve lojistik hâkimiyetimizi artırmaktır. Türkiye, jeopolitik konumu ve sahip olduğu dünya çapındaki altyapılar ile ulaştırma ve lojistikte rekabet üstünlüğüne ve bölgesel bir üs olma potansiyeline sahiptir. Avrupa Birliği ülkeleri, yakın komşularımız, Karadeniz ve Akdeniz havzası ülkeleri ile Türkiye’nin ulaştırma sisteminin entegrasyonu stratejik bir önem taşımaktadır. Çin’den Avrupa’ya demir yolu bağlantısı ile tarihi İpek Yolu’nun yeniden ihya edilmesi projesine etkinlik kazandırılması Türkiye’ye ekonomik olduğu kadar siyasi ve kültürel üstünlük de sağlayacaktır, böylelikle Türk Devletleri Teşkilatı üyesi ülkeler arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilerin geliştirilmesine de katkı sağlanacaktır. Avrupa ile Asya arasındaki artan ticaret, özellikle Asya limanlarında yaşanan sıkışıklık ve fiyat dalgalanmaları deniz yoluna alternatif demir yolu ağlarının geliştirilmesini gerektirmiştir. Avrupa ile Asya arasında avantajlı konumda olan Türkiye, bölgede etkin bir rol oynayabilmek ve ticaret savaşlarından kârlı çıkabilmek için demir yolu taşımacılığını geliştirerek bu alanda rekabet üstünlüğü sağlayabilecektir.

Ülkemizde toplu taşımanın ve motorsuz ulaşım türlerinin geliştirilerek kent içi ulaşımında yaşanan trafik sıkışıklığı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan zaman kaybı, yakıt tüketimi ile çevre ve gürültü kirliliği sorunlarının azaltılabilmesi amacıyla önemli yatırımlar yapılmaktadır. Bu yatırımlarla kentsel hareketliliğe bağlı olarak yeni nesil ulaşım modelleri, kent içi ulaşımında toplu taşımayı destekleyen sürdürülebilir ulaşım türleri geliştirilmeli, kent içi ulaşım altyapısının sadece araç odaklı olmaktan çıkarılarak insan odaklı yapılanması sağlanmalıdır. Son yıllarda yapılan yatırımlarla kara yollarındaki eksiklikler büyük ölçüde tamamlanmıştır. Nitekim bundan sonra ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilebilmesi için demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısının geliştirilmesine, ulaştırma alt sistemlerinin birbirini tamamlayıcı nitelikte olmasına önem verileceği sunumunuzda da yer almıştır. Demir yolunun yük taşımacılığından daha fazla pay alabilmesini teminen ana hatlardaki sorunların giderilmesi, trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen tek hatlı demir yollarının çift hatlı hâle getirilmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarının tamamlanması bu kapsamda önemli olacaktır. Ayrıca, sanayi odaklarının liman ve ana hat demir yolu bağlantıları gerçekleştirilmelidir. Lojistik sektöründe deniz taşımacılığı ağırlıklı paya sahiptir, bu da deniz yolu sektörünü küresel ticarete stratejik bir konuma getirmektedir. Bu gelişmeler ışığında, deniz yolu sektörünün sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkarak dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen bilgi ve iletişim teknolojilerine paralel gelişmelere uyum sağlaması gerekmektedir. Bu kapsamda, liman altyapıları, terminal imkânları ve ana ulaşım arter bağlantılarındaki yetersizliklerin giderilerek iç bölge bağlantılarının geliştirilmesi,

limanların kombine taşımacılık yapabilen lojistik merkezler hâline getirilmesi için önemli çalışmalar gerçekleştirilmiştir; uygulanan bu politikalarla kalkınmamıza paralel olarak Türk denizciliği de canlandırılmıştır. Uluslararası hava trafiğinde ülkemiz önemli bir aktarma merkezi hâline gelmiştir. Avrupa’da yolcu taşımacılığında birinci olan İstanbul Havalimanı, sunumunuzda da ifade ettiğiniz gibi, 2022’nin ilk on ayındaki performansı ile da dünyanın en iyisi olmayı başarmıştır.

Posta sektörünün haberleşmedeki rolü giderek azalırken posta hizmetleri ticaretin ve kurumlar arası iletişimin önemli bir altyapısı hâline dönüşmüştür. Kurye, kargo ve lojistik sektörleri arasındaki sınırlar giderek belirsizleşirken, e-ticaretteki artış sektörün büyümesine önemli katkı sağlamakta, pandemiyle birlikte güçlenen bu eğilimin önümüzdeki dönemde de devam etmesi beklenmektedir. Bu çerçevede, posta sektöründe rekabetçi bir ortam sağlanarak sürdürülebilir büyümeye ve istihdama katkı sağlayan, hızlı, kaliteli, güvenilir ve erişilebilir hizmet sunumu temin edilmelidir.

Bilgi ve iletişim teknolojileri sektörünün gelişimi diğer sektörlerin gelişimi için de kritik önemdedir. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki ürün ve hizmetlerin diğer sektörlerle nüfuzu, ekonominin geneli ve tüm sektörler için yenilikçiliği ve verimlilik artışı mümkün kılmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki ürün ve hizmetlerin... Evet, dijital ekonominin ülkelerin dijital geleceğinde önemli bir yer kapladığı ve büyük fırsatlara kapı araladığı inkâr edilemez bir gerçektir. Ülkemizin, başta iletişim, e-devlet ve yenilikçi teknolojilerde oldukça güçlü konumda bulunması, siber güvenlik gibi eksenlerde başarıları imza atmış olması dijital ekonomiye geçişte önemli avantajlar sağlayacaktır. Nüfusumuzun yaklaşık yüzde 85’inin internet kullandığı dikkate alınırsa, hızlı ve etkin erişim için dijital altyapının ve bu kapsamda yerli ve millî 5G ve Ötesi teknolojik altyapılarının oluşturulması büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma, lojistik, haberleşme sektörü, diğer sektörler bakımından öne çıkan, aynı zamanda, vatandaşımızın kaliteli, konforlu hizmet altyapısıdır. Türkiye, ulaştırma, haberleşme sektöründe yaptığı dünya çapında önemli yatırımlarla rekabet üstünlüğü sağlamıştır. Bir kısmını sunumunuzda belirttiniz, ülkemizin her yerinde, doğudan batıya, güneyden kuzeye, milletimize konforlu hizmet için ayak basmadık yer bırakmadınız. Ayrıca İstanbul halkının huzur ve refahını, konforlu ulaşım ve iletişim hizmetini sağlamak için dünya çapında yatırımlar yaptınız; raylı sistem, metro, köprüler, tüneller, vatandaşlarımızın hayatını kolaylaştırmıştır. Bu kapsamda Çam ve Sakura Hastanemize ulaşımı sağlayan Kayaşehir Metrosu tamamlanmıştır. Kâğıthane-İstanbul Havaalanı Metrosu’nu bugünlerde hizmete açacaksınız. Bakırköy-Bağcılar-Halkalı-Arnavutköy Havalimanı Hattı ile Kâğıthane-Gayrettepe Hattı 2023 yılında, Bakırköy-Bağcılar Metrosu ise yakında tamamlanacaktır. Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü İstanbul’un trafiği, yük ve yolcu transit taşımacılığı için büyük bir kolaylık sağlamıştır. Marmaray, Avrasya ve diğer birçok yatırımla İstanbul’un kaderi İstanbul Büyükşehir Belediyesine terk edilmemiş, vatandaşımızın beklentileri Bakanlığımızca karşılanmış ve gerçeğe dönüştürülmüştür. İstanbul Milletvekili olarak bu hizmetlerimiz için size ve ekibinize teşekkür ediyorum. İstanbul ulaştırma modlarıyla aynı zamanda önemli bir lojistik merkezi hâline de gelmiştir. Bu doğrultuda sanayideki kapasite genişleme ihtiyacı gibi lojistik için de alternatif uygun alanlara İstanbul ve civarında ihtiyaç olduğunu ifade etmek istiyorum.

Son olarak, Güney Marmara-Ege aksı ile Trakya ve Avrupa kara ulaşım koridorlarının bütünleşmesini sağlayan muazzam bir eser olan 15 Mart Çanakkale Köprüsü’nün açılışının 18 Mart 2022’de gerçekleşmesinden gurur duyduk. Böylelikle Asya ile Avrupa 6’ncı kez birbirine bağlanmış oldu, bir saat süren Boğaz geçişi altı dakikaya düşürüldü. İhracatımızın yüzde 60’ına yakını gerçekleştirilen 9 ilimiz bu şekilde kesintisiz birbirine bağlandı. Bu tarihî adımlar kuşkusuz Türkiye’nin gücüne güç katmıştır. Cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminin sağladığı etkin icra kabiliyetiyle Türkiye

bu ve benzeri dünya çapındaki yatırımlarıyla Türkiye Yüzyılı'nın ve lider ülke Türkiye ülkümüzün altyapısını adım adım hayata geçirmektedir. Buna verdiğiniz katkı için tekrar teşekkür ediyor, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın İsmet Tokdemir...

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokrat arkadaşlarımız; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün Gaziantep'in Karkamış ilçesinde hain terör saldırısında şehit düşen kardeşlerimizi rahmetle anıyor, yaralılarımıza acil şifalar diliyorum.

21-b İhale Kanunu ve garantili geçişler üzerine milletvekili arkadaşlarımız enine boyuna konuştu. Sayın Bakan, sürekli yol yapmakla övünüyorsunuz.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Neyle övünecek?

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Hatay ilimizde ölümlü ve yaralanmalı kaza sayısı gün geçtikçe artıyor. Bunun sebebi, Karayolları uhdesinde bulunan yolların yıllarca tamamlanamamasından ve kazaları engelleyecek önlemlerin alınamamasındandır. Hatay, Türkiye Cumhuriyeti devletine en çok vergi veren 7'nci il fakat ne yazık ki bu mevcut iktidardan, genel bütçeden 81 vilayet arasında 78'inci sırada hizmet alıyor. Bu sözüme inanmayanları Hatay'a davet edelim. Özellikle bu Bakanlığımızla ilgili sayacağım noktalarda itirazı olan varsa benim misafirim olarak Hatay'a gelir, onu en iyi şekilde ağırlar ve gösteririm. Edirne'den başlayan 1.200 kilometrelik otoban Belen'de biter. Uzun yıllardır iktidarınıza Belen'den Antakya'ya ulaştıracak 38 kilometrelik otoyolu her sorduğumuzda "Fizibilitesi yapılıyor." "Projesi yapılıyor." "Bu sene yapacağız." diye Hatay halkını yanıltıyorsunuz, üzüyorsunuz. Bu yol stratejik bir yol. Belen'de trafiğin sıkışıklığını gören her iktidar mensubunun -ister vekil ister sorumlu kişi- mahcubiyetten yüzü kızarır. Trafik çok sıkışıyor.

Hatay önemli bir serhat şehri; Allah korusun, bir durum olsa, bizim Belen'in dışında bir çıkış noktamız yok. İyi ki büyükşehir belediyemiz var, büyükşehir belediyesi Serinyol ile Madenli arasında belediye imkânlarıyla yeni bir yol başlattı. Otobanın olmaması ve akabinde... Yirmi yıllık AKP iktidarı Hatay'ı yirmi senedir Amanos Tüneli'yle avuttu. Sayın Bakanım yerinde değil, keşke burada olsaydı; kendisi de geldi iki yıl önce Hatay'a, Amanos Tüneli'nin temelini atacağını söyledi. Hataylı iktidar vekili bir kardeşimiz de iktidara güvenerek "Bu temel atılmazsa ben istifa ederim." dedi. O arkadaşımıza yazık değil mi? Amanos Tüneli'nin hem Hatay için hem çevre iller için... Hassa'nın o verimsiz topraklarında organize sanayi bölgeleri kurularak o bölgeye canlılık getireceğine inanıyoruz. Hani, bazen diyorsunuz ya: "Bu Cumhuriyet Halk Partisi her şeye karşı." Karşı değiliz, Amanos Tüneli'nin bir an önce temelini atılmasını ve bölgeye bir zenginlik getirmesini özellikle istiyoruz.

Hatay'ın ilçeleri arasındaki yollar bir türlü bitmiyor, Uzun Ali türküsü gibi. Altınözü-Antakya yolu bitmedi, Samandağ-Antakya yolu bitmedi, Reyhanlı-Kırıkhan yolu bitmedi. Ovacının ortasında bir Kumlu ilçemiz var, yolları sathi asfalt. Bugün sathi asfalt nerede kaldı, her yer beton asfalt.

Otobanımız bitmediği gibi, E91 yolumuzda hasarlar büyük; her zaman tadilatının, tamiratının yapılması için soru önergeleri verdik, talepler ettik; hiçbiri yerine gelmedi. Hatay -Ulaştırma Bakanlığı olarak- tır filosu olarak Türkiye'de 2'nci sıradaydı. Orta Doğu'ya açılan kapılarımızın kapanmasından dolayı tır filosunda 3'üncü, 4'üncü sıraya düştük; bu da bizleri üzüyor. Bir an önce Orta Doğu'ya açılan kapılarımızda güvenli bir koridor oluşturarak onların geçişini sağlamamız noktasında bir çalışma yapmanızı özellikle bekliyoruz.

Hatay üvey evlat değildir, Hatay hakkını istiyor diyorum; bütçenin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Sibel Özdemir, buyurun.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ben de bütün katılımcıları saygıyla selamlıyorum.

Sunumunuzu dikkatle dinledik Sayın Bakan. Tabii, burada talihsiz cümle: “Hastanenin yolunu yapmayan İBB...” İşte, metro hattını da yapamayacaklarını... Yani bir Bakanlık bütçesinde, bir kamu görevinde İstanbul Büyükşehir Belediyesine böyle atıfta bulunmanızı açıkçası ben doğru bulmadım.

İstanbul’da yaşıyoruz, İstanbul Milletvekiliyim ve İstanbul’da son yerel seçimlerden sonra ciddi anlamda çok çok ihtiyaç olan ve çok ihmal edilen metro için ciddi bir çalışma yapılıyor. Bundan memnuniyet duymak gerekir ki sizin de buna katkı sunmanız gerekiyor. İşte, baktığımız zaman, İstanbul’da yaşadık biz, İstanbul’da 2019 öncesi süreçte, sizin iktidarda olduğunuz, sizin partinizin yönetiminde olduğu uzun yıllar 12 adet raylı sistem hattı 140 kilometreydi ama bunlarda bir adım ileri gidilemedi, bir şey yapılamadı. Şimdi, yeni seçimle beraber ciddi bir raylı sistem yatırımı yapılıyor İstanbul’da. Sadece raylı sistem yatırımları değil Sayın Bakan, yıllardır yapılmayan, işte diyorsunuz ya “Hastanenin yolu...” Ya, siz öyle hastaneler yaptınız ki yollar yoktu. Siz havalimanları yaptınız, oraya gidilecek yollar yoktu. Benim yaşadığım bölgede, Bahçeşehir bölgesinde bir raylı sistem yoktu, ulaşım da ciddi bir sorun vardı. İBB aynı zamanda altyapı yatırımlarına büyük önem veriyor, depreme dönük ciddi yatırımları var; bunların hepsi ihmal edilmmişti.

Otogar... Gözümüzün önündeydi otogarın durumu. Bunlar yapılmamıştı; kavşaklar, tramvay, entegre tramvay hatları... Biz İstanbul’da yaşadık, İstanbul’da doğduk, büyüdük, İstanbul’da öğrenci olduk. Sizin iktidarınız döneminde ciddi sorun alanları vardı.

Borçlanma yetkisi... Burada ciddi engellemeler çıkarılıyor, vatandaşlarımıza karşı sizin bu konuda daha farklı bir yaklaşım içerisinde olmanız lazım.

İşte, HızRay Projesi... Ya, buna hangi İstanbullu ya da hangi Ulaştırma Bakanlığı “Hayır.” diyebilir? İstanbul’un en yoğun nüfusunun olduğu bölgede ciddi bir ulaşım sorunu var ve bu sorun planlanan bir sürede bitirilirse ciddi bir ulaşım sorunu çözülmüş olacak İstanbul’da.

Pendik Sabiha Gökçen Havalimanı için bugün yine sunumunuzda buraya atıf yaptınız. Ya, buranın -Sayın Zeybek de açıkladı- maliyeti zaten planlanmış ve İBB’nin bütçesinden bir kesintiyle süren bir yatırım.

Kanal İstanbul’a da atıf yaptınız, ona da değinmek istiyorum. Burası ciddi bir sorun alanı, geçen yıl da uyardık sizi Sayın Bakan. Akademik ve bilimsel çalışmalar burayı bir risk alanı olarak görüyor; tarım alanları, deprem, su kaynakları, ormanlar, deniz varlıkları, stratejik güvenlik, trafik sorunu, nüfus hareketliliği...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son on saniyeniz.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – ...küresel ısınma sorunu açısından ne İstanbul’un ne de tüm Türkiye’nin bir önceliği bu proje. Burada, yabancılara satılan, imarla ilgili çalışmalar var; buna da bir açıklama yapmadınız.

Şimdi, bugünkü...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Özdemir.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – İzninizle son on saniye Başkanım, affınıza sığınarak söz aldım ben, anlayışınız için teşekkür ediyorum.

Şimdi, “Bu proje küresel ticarete katkı.” diyorsunuz. Ya, biz bütün kaynaklarımızı tükettik, boğazlarımızı tükettik, Türkiye’nin potansiyelini tükettik, bir Kanal İstanbul Projesi kaldı küresel ticarete katkı sunacak.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler, sağ olun.

Değerli arkadaşlar, şimdi AK PARTİ Grubundan Sayın Bekir Kuvvet Erim’e söz veriyorum.

Buyurun Bekir Bey.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Kıymetli Plan ve Bütçe Komisyonu üyeleri, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, kıymetli bürokratlar ve çok kıymetli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmamın başında, Gaziantep’in Karkamış ilçesine düzenlenen havan saldırıları sonucu hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, yaralı vatandaşlarımıza da acil şifalar diliyorum. Terör örgütünün bu insanlık dışı saldırısını lanetliyorum, terör örgütüne en ağır bedeli ödeteceğimizden kimsenin şüphesi olmasın.

Sayın Bakanım, Aydın bölgesinin milletvekili olmamdan dolayı Aydın iliyle ilgili konuşacağım. Bildiğiniz gibi, Aydın 2022 Ocak-Eylül döneminde en çok ihracat yapan ilk 21 il içindedir, cari açık karşılama oranı yüzde 2,44 olan ilimizdir, bu oranla 81 il içinde 1’inci sırada yer almaktadır. Aydın, eylül ayında 553 milyon dolar dış ticaret fazlası verirken ihracatın ithalatı karşılama oranı yüzde 223,7 oldu ve tahminler bu oranın her geçen ay daha da artacağı yönünde. 2022 yılı Ocak-Eylül döneminde 1 milyar 207 milyon dolarla ihracatı 1 milyar doları geçen iller içinde Trabzon ve Çorum’dan sonra 3’üncü sırada yer almaktadır.

Aydın’ın kültürel ve tarihî zenginlikleriyle, 150 kilometrelik sahil şeridiyle tarımdan sonra ikinci önemli gelir kaynağı da turizmdir. Son yıllarda da teknolojik yatırımlarla teknolojik sanayi ürünleri ve makine üretimi de sürekli artmaktadır.

Öncelikle, dört gözle beklediğimiz, önümüzdeki yıl içinde faaliyete geçecek olan İzmir-Aydın Otoyolu’nun devamı Aydın-Denizli Otoyolu için teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, bütçenizi 2022 yılı bütçesine göre yüzde 258, Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesini de yüzde 264 oranında artırıyoruz. Aydın için artık kesenin ağzını açma vakti. 2022 yatırım programında olmasına rağmen henüz başlanılmayan Nazilli-Beydağ yolu iyileştirmesi, Köşk-Tire yolu iyileştirme çalışmalarına kısmen de olsa başladınız, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, geçtiğimiz hafta görüştüğümüz, Aydın-Denizli Otoyolu’nun ortasından geçtiği Nazilli-Bozdoğan yolunun duble yol yapılması gerekmektedir. Aydın-Selçuk yolunun Aydın-Germencik-Ortaklar kısmına BSK yapılması için talimat vermişsiniz, teşekkür ediyorum. İzmir’den Didim’e, Milâs’a; oradan da Marmaris tarafında turizm bölgelerine giden yolun Sazlı Mahallesi- Söke kesimine acilen çevre yolu yapmak şart olmuştur. Yine, Kuşadası-Söke yoluna Davutlar Kavşağı’ndan itibaren Davutlar ve Güzelçamlı yolunun da acilen duble yol yapılması gerekmektedir.

Demir yolu konusuna gelince de İzmir-Denizli hızlı tren projesine 2029 programında yer vermişsiniz, geç de olsa, teşekkür ederim. Projeleri hazır olan Selçuk-Ortaklar demir yolu tünelinin akşamdan sabaha yapılması gerekmektedir. Zira, bu tünel yapıldıktan sonra 24 kilometre olan Selçuk-Ortaklar arası 8.260 metrelik tünelle 13 kilometreye düşecek, hız 50 kilometreden 160 kilometreye

çıkacak, eğim yüzde 25'ten yüzde 11'e inecek, kırk beş dakikalık süre on dakikaya düşecektir. Ayrıca, konuşmamın başında belirttiğim gibi, Aydın'ın ihracatı hızlanarak artmaktadır. Yine, projesi hazır olan 38 kilometre uzunluğundaki Aydın-Çine demiryolu hattının büyük bir kısmı eski Aydın-Çine kara yolu üzerine yapılacak, bu şekilde kamulaştırma gideri düşecektir; acilen yapılmalıdır. Zira, Evliya Çelebi tarafından Aydın için "gökyüzünün altındaki en güzel yeryüzü" olduğu söylenen Aydın'ın Çine ilçesi, kuvars ve feldspat madenleri özelinde dünyanın en kaliteli yer altı kaynaklarına sahiptir.

Çine OSB mevcutta tamamen dolu olan 1.830 dönüm üzerine kuruludur, 1.580 dönüm daha ilave alan çalışmaları da son aşamadır. 600 dönüm üzerinde dünyanın en büyüklerinden olacak seramik fabrikası kuruluyor. Çineli vatandaşlarımızın yüzde 60'ı bu OSB'lerde çalışmaktadır, genişlemeyle istihdam 15 bine çıkacaktır. Çine ve Aydın'daki ihracat ürünlerinin uluslararası rekabet açısından doğrudan demir yoluyla limanlara ve Avrupa'ya gönderilmesi önemlidir.

Son olarak da Aydın ilinin her şeye layık olduğu düşüncesiyle gerek tarımsal ürünlerin gerekse sanayi ürünlerinin kargo taşımacılığı, gerekse turizme on iki ay hitap eden ilimizin yıllardır bekleyen Aydın Çıldır Havalimanı'nın ticari uçuşlara açılmasını Aydın halkı, turizmcisi, sanayicisi ve ihracatçısı dört gözle bekliyor. Sayın Bakanım, size Aydın Ticaret Odasının hazırlattığı Aydın Çıldır Havalimanı'nın ticari uçuşlara açılmasıyla ilgili 230 sayfalık fizibilite raporunu takdim etmek istiyorum.

Sözlerime son verirken Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza bağlı kurum ve kuruluşların 2023 yılı bütçesinin devletimize ve milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor, sizleri tekrar saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ederim Bekir Bey, vakti tasarruflu kullandığınız için ayrıca teşekkür ederim.

Sayın Emine Gülizar Emecan, buyurun lütfen.

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

Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokratlarımız, değerli basın emekçileri; öncelikle herkesi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmama başlamadan önce Gaziantep Karkamış'ta düzenlenen terör saldırısında hayatını kaybeden vatandaşlarımıza -2 vatandaşımıza- Allah'tan rahmet, yaralanan 6 vatandaşımıza da acil şifalar diliyorum; terörü ve teröristleri de lanetliyorum. Umarım bu acıları tekrar yaşamayız.

Evet, Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; konuşmama ben de İstanbul milletvekili olarak -İstanbul vekili diğer arkadaşlarımızın da değindiği- sunumunuzdaki bir noktayla başlamak istiyorum. Yapmış olduğunuz sunumda İstanbul Büyükşehir Belediyesiyle ilgili bir konuya değindiniz: Başakşehir Çam ve Sakura Şehir Hastanesi'nin yolunun yapımıyla ilgili "Hastanenin yolunu yapmayan İBB." ve "'Hastaneye ulaşım hayat meselesidir, siyasi kavgaya alet edilemez.' dedik." gibi cümleler... Sayın Bakan, bu üslubun böyle bir sunuma hiç yakışmadığını düşünüyorum, size de yakışmadığını düşünüyorum. Bakın, evet, hepimiz siyaset yapıyoruz ama siz bu devletin Bakanı olarak buraya Bakanlığınızın bütçesinin sunumuna geldiniz. Bunu, milletvekilleri eleştiri yaptıktan sonra -belki İstanbul'la ilgili konuşmalarda sert eleştiri olabilirdi, başka şeyler- cevap bölümünde sorulara ve konuşmalara cevap verirken bu konuda yorum yapmanız daha normal olurdu. Açıkçası bunu belirtmek istiyorum.

Şimdi, bu konuyla ilgili arkadaşlar zaten detaylı olarak bilgi verdiler. Bahsettiğiniz, bu Başakşehir-Kayaşehir metro hattı sizin iktidarınızın yani belediye iktidarınızın döneminde yapılmayan 7 tane projeden 1 tanesi Sayın Bakan. Ve bugün, İstanbul Büyükşehir Belediyesi sizin bıraktığınız bu projelerin hepsini hayata geçirdi, yılda 10 kilometre metro inşaatı yapıyor, siz bunları yapmayarak

belki de 40 kilometre metro inşaatından bu ülkeyi ve İstanbul'u mahrum bıraktınız. Öncelikle burada bir anlaşalım yani. Tamam, siyaset yapıyoruz ama Bakanlığın bütçesini kullanırken ya da devlet bütçesini kullanırken burada ülkenin bütçesinden, halkımızın, vatandaşlarımızdan toplanan vergilerle oluşturulan bütçeden bahsediyoruz. Bugün, İstanbul Büyükşehir Belediyesine ve diğer belediyelerimize uyguladığımız siyasi yaptırımlar, uygulamalar herkesin gözü önünde oluyor. Bakın, şu anda İstanbul Büyükşehir Belediyesinin onay bekleyen 7 tane kredisi var; Strateji Bütçe Başkanlığından, sizden, işte, hepsinin detayına şimdi giremem, on dakika sürem var, başka şeylerden de konuşacağım. Bu tür siyasi engellemeler yapmak yerine belki bu ülkenin ve vatandaşların menfaati için çalışsanız, devamlı buna odaklansanız çok daha hayırlı olacak; bakın, seçime gidiyoruz bu yaptıklarınız size fayda sağlamayacaktır.

Sayın Bakan, sürem çok az, hızlı hızlı birkaç konuya değinmek istiyorum. Tabii, burada, sizin bütçenizde kamu-özel iş birliği konusuna değinmezsek olmaz. Bu yıl Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinden 53,6 milyar TL kamu-özel iş birliklerine bütçe ayrılmış. Şimdi, bu bütçeye baktığımız zaman 2022 yılında ayrılan bütçe -ek bütçe dâhil- 25,9 milyardı, 2'ye katlamış durumda. Sadece Bakanlık bütçesinin üçte 1'i kamu-özel iş birliği garantilerine gidiyor. Demir yolu ulaşımı için ayrılan bütçe 44,3 milyar, garanti ödemeleri için ayrılan 53,6 milyar. Bu, demir yolları dış proje kredileri için bütçe kitapçığınızdaki rakama baktığımız zaman 21,4 milyar TL. Yani ciddi anlamda bir rakam kamu-özel iş birliği projelerine gidiyor ama Bakanlık belki de bu paralarla Türkiye genelinde illere çok daha fazla hizmet götürebilirdi. Tabii, bu noktada artık hani iktidarın "yüz kararı" dediğimiz proje, Zafer Havalimanı. Birçok arkadaşımız değindi, değinmesek olmaz. 2022 yılı için 1 milyon 317 bin 733 yolcu garantisi verilen bir havalimanı. 2022 yılının ilk on ayında 238 bin 626 yolcu geçmiş. Yani 50 milyon avroya mal edilen havalimanına 2022 yılında 7 milyon avroya aşkın para ödenecek Sayın Bakan.

Şimdi, diğer bir konu, yine kamu-özel iş birliği rakamlarıyla ilgili. Çok hızlı bir şekilde gitmek istiyorum, proje proje rakamlara girmeyeceğim ama Sayıştay raporlarına değineceğim. Sayıştay raporlarından da kamu-özel iş birliği projeleriyle ilgili bulgular bu yıl çıkarılmış. Bakın, 2020 yılı Raporu'nun önceki yıl/yıllar Sayıştay denetim raporuna ilişkin izleme tablosu vardır, Sayıştay raporlarının en arkasında bulunur ve burada 40 adet bulgu yer almakta. Burada 40 adet bulgu varken 2021 Raporu'nda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sadece 9 öneri izlemede bulunuluyor. Karayolları Genel Müdürlüğüne baktığımızda, 2020 yılı Raporu'nun yine izleme raporunda 53 adet bulgu var, bunlardan 2021 Raporu'nda sadece 21 öneri izlemede görünüyor. Sayıştayın bu önerileri izleme tablosundan çıkarmadan önce yerine getirildiğine dair açıklama yapması gerekirdi. Burada hem Sayıştaya hem de sizi soruyorum: Bunlarla ilgili bir bilgi geldi mi? Ne oldu ne bitti? Özellikle kamu-özel iş birliği projelerine ilişkin 2020 Raporu'ndaki bulguların gereğinin yerine getirilip getirilmediğini soruyorum Sayın Bakan. Bu konu önemli. Örneğin 2020 Raporu'nda bulgu 10: Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen otoyol projelerinde idarece verilen talep garantilerinin mali tablolarda eksik yer almasından bahsediliyor. Burada bu bulguyla ilgili son durum nedir? Çünkü bu tablolarda, bu garanti ödemelerinin verildiği yılın sonuna kadar gösterilmesi lazım ve kur güncellemelerinin de yapılması gerekirdi ama bunu 2021 yılı Raporu'nda görmedik. Bunlar mali tablolara işlenmiş midir? Bunu sormak istiyorum.

Yine, bu yılın Sayıştay raporlarında çok fazla bulgu var. Yani Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Sayıştay raporunda da öyle; 22 bulgu var, 9 tanesi geçen yıldan yerine getirilmeyen. Aynı şekilde, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tablosunda daha da fazla bulgu var.

Yine, kamu-özel iş birliğiyle ilgili son bir şey söyleyeceğim: Sayın Bakan, geçen yıl da dile getirmiştım, özellikle proje bedellerinin fahiş fiyatlarla belirlenmesiyle ilgili bir tablo paylaşmıştım hatta. Bu tabloda Kuzey Marmara Otoyolu Projeleri, Avrasya Tüneli, Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Çanakkale-Malkara Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu; burada hazinenin borç üstlenim kredilerine baktığımız zaman toplam proje maliyetleri ile verilen garanti oranlarının ne kadar birbiriyle orantısız olduğunu gördüğümüzü geçen yılki bütçede ifade etmişim ama hiçbir şey söylemediniz bununla ilgili. Hemen küçük bir iki tane örnek vermek istiyorum: Bu projelerin toplam verilen gelir garantisi tutarı 34 milyar 874 milyon küsur TL ve verilen garantiler, mesela Avrasya Tüneli için yüzde 224, Kuzey Marmara Otoyolu için yüzde 123, Kuzey Marmara Odayeri-Paşaköy için yüzde 205. Bu fahiş garantilerin bütçemize getirdiği yükü siz de biliyorsunuz, biz de biliyoruz. Yüksek gösterilen, bu, şişirilen bedellerle birlikte garanti ödemeleri de artmakta ve bu bedeller halkımızın sırtına yük olarak binmekte Sayın Bakan.

Sayın Bakan, demir yollarıyla ilgili bir şey söylemek istiyorum. Özellikle Cumhurbaşkanlığı 2023 Yılı Yıllık Programı'nda -sürem de bitti maalesef- bir tane örnek göstereceğim: Şu sunumunuzu da baktığımızda konvansiyonel hatların ne kadar az arttığını, hızlı tren hatlarının ne kadar yoğun arttığını görüyoruz. Hızlı tren hatlarına çok fazla ağırlık verdiğinizizi daha önceki süreçte de söylemiştik. Hâlbuki neyden bahsettiniz? Lojistikten bahsettiniz, intermodal, multimodal ulaşım uygulamalarından bahsettiniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son on saniyeniz.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bütün bu uygulamaların yapılabilmesi için hatların, limanların birbirine iç kesimlerle bağlanması, iltisak hatlarının yerinde ve yeterli şekilde yapılması gerekiyor ama bütçenize baktığımız zaman, mesela toplam...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümledenizi alayım bir zahmet.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – 152 liman sayısına rağmen iltisak hattı tamamlanan 2022'de 13 tane limandan bahsediyorsunuz. Yine, iltisak hat uzunluğundan bahsediyorsunuz ama daha birçok önemli limanımızın bu hatları, demir yolu bağlantıları tamamlanmamış durumda...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bunu da belirtmek isterim.

Birkaç sorum olacaktı sunumla ilgili.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Onu soru-cevap bölümünde... Yarım dakikayı aştınız Emine Hanım, soru-cevap kısmında onu yapalım.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Evet, soru-cevap kısmında bu soruyu soralım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederim.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi Sayın İsmail Güneş AK PARTİ Grubundan, daha sonra Sayın Süleyman Girgin, sonra Orhan Bey, hazırsanız size söz verebilirim.

Buyurun İsmail Bey.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli milletvekillerimiz, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, çok değerli bürokratlarımız, basın mensuplarımız; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Tabii, AK PARTİ 2002 yılında Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan önderliğinde iktidara geldiğinde “Hiçbir şey eskisi gibi olmayacak.” demişti. O dönemde, ilk defa, biz duble yolları yapmaya başladığımızda muhalefet bunlarla âdeta dalga geçti, bunları bizim yapamayacağımızı zannettiler ve neticede bugün geldiğimiz noktada aşağı yukarı 6 bin kilometre olan duble yolu tam 28.800 kilometreye çıkarmışız. Bu dile kolay yani bunu yapmak çok kolaymış gibi gözüküyor ama öyle herkesin yapabileceği bir yol değil. Bugün, Türkiye’nin geneline baktığımız zaman, sade duble yollar değil aynı zamanda tek gidiş-geliş olan yollarla biz Türkiye’yi âdeta yeniden imar ettik, sanki sıfırdan bir Türkiye aldık ve Türkiye’yi buralara getirdik.

Şimdi, düşünebiliyor musunuz o dönemdeki araç sayısı aşağı yukarı 8 milyonmuş, bugün aşağı yukarı 26 milyona çıkmış ve eğer biz bu imkânları vatandaşımıza sunmasaydık... Biz, işte, geçtiğimiz gün havaalanına gittik; havaalanında, Pursaklar’da Melih Gökçek döneminde yapılmış olan o tünelin bir bölümünde, az bir yerinde, aşağı yukarı 500 metrelik yerde bir çalışma vardı; inanın, trafik âdeta böyle sıkışmıştı. Eğer biz bu yatırımları yapmasaydık Türkiye’nin her tarafında bunları yaşayacaktık çünkü biz bunları yaşadık; eskiden Uşak’tan Ankara’ya gelirken hem ne kadar çok zaman kaybettiğimizi hem de ne kadar çok trafik kazalarıyla karşı karşıya geldiğimizi ben biliyorum ve bugün, işte, trafik kazalarındaki azalma oranı da aşağı yukarı yüzde 80’lere çıkmış.

Şimdi, iktidar daha önceki dönemde, şehir içinde, Ankara’da ODTÜ’nün içinden geçen 1071 Malazgirt Bulvarı’nı açtığı sırada özellikle CHP hep karşı çıkıyordu yani “Biz ağaçlardan yanayız.” diyorlardı ve şimdi ben bakıyorum, işte, CHP’li bir belediye başkanı geldi, hiç “Yeni bir yol yapılmış mı?” diye bakmıyorsunuz veya madem ağaçlardan yanaydınız ve diyelim ki o yolu da kullanmak istemiyordunuz, hadi, bugün kapayın da bir kullanın bakalım bir yani Türkiye ne hâle gelecek, Ankara ne hâle gelecek. Dolayısıyla da şunu demek istiyorum yani eleştirmek çok kolay bir şey, yapmak zor.

Diğer taraftan şunu ima ettiler... Biz sadece kara yollarını yapmadık aynı zamanda Türkiye’yi hızlı trenlerle de buluşturduk ve ilk defa Ankara-Eskişehir, daha sonra Ankara-Konya, Ankara-İstanbul, işte Karaman olmak üzere hızlı trenlerle milletimizi buluşturduğumuz gibi, şimdi işte pek çok ilden de bu talep var, bizim Uşak’ımızda da bu talep var, inşallah bunun da çalışmaları devam ediyor, yüzde 54 oranında bitmiş, orada önemli tünelleri kazdık ve geçtik.

Şimdi, sadece Ulaştırma Bakanlığımız şehirler arası hızlı tren değil, aynı zamanda İstanbul’daki Marmaray, Ankara’daki Başkentray, İzmir’deki İzban, işte Antalya var, Gaziray var. Şimdi muhalefet partisi diyor ki: “İşte buralara siz yapıyorsunuz ama bunun bedelini belediyelerden alıyorsunuz.” O zaman, madem arkadaşlar, işte, Ankara’da almıyoruz, Ankara’daki Esenboğa Havalimanı’yla Ankara arasındakini yapın, parayı da siz ödeyin madem biz yapmayalım, yaptığımız zaman madem parasını sizden alıyoruz, siz yapın bunu arkadaşlar.

Diğer taraftan diyorlar ki: “Ya bize borçlanma yetkisi vermiyor.” Arkadaşlar, tüm belediyelerdeki borçlanma yetkisi bellidir. Borçlanma yetkisi nedir? Eğer sizin bütçenizin 2 katından fazla borcunuz varsa arkadaşlar hiçbir belediyeye bu borçlanma yetkisi verilmez. Siz o borçlanma yetkiniz olmadığı hâlde kanunları delmek istiyorsunuz. Diyelim ki yurt dışından borçlanmak istiyorsunuz yani öyle yağma yok, hiç kimseye ayrıcalık da yok, yani bunu bilebilirsiniz. Diğer taraftan arkadaşlar biz...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Vicdansızsınız, sizin ruhunuzda adalet yok.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Hangi belediyeye verilmiş? Aynı şekilde Uşak Belediyesinin de borçlanma yetkisi yok. Borçlanabiliyor muyuz? Borçlanamıyoruz. Yani bu sadece size uygulanan bir şey değil.

Diğer taraftan havaalanları... Gerçekten de önceden dünyanın 50 ülkesine 60 noktaya uçuyormuşuz, bugün 130 ülkeye 341 noktaya uçuyoruz arkadaşlar ve dolayısıyla da bugün pek çok ülkeye kısa zamanda ulaşan bir ülkeyiz.

Şimdi, İstanbul Havalimanı'nı eleştirenlerin ufuklarının ne kadar dar olduğunu görüyorum. Eğer biz İstanbul Havalimanı'nı yapmamış olsaydık bu hava trafiğinde, yolcu sayısında dünyada 6'ncı sırada, Avrupa'da 2'nci sırada olamazdık arkadaşlar. Bu vizyon meselesidir ve dolayısıyla da burada şunu hep söylüyorsunuz: "Ya işte Kütahya havaalanı, Zafer Havalimanı." Ya, Zafer Havalimanı'nın yapımı mesela, 3 tane şehre hitap ediyor ve normalde kurgulanması normal ama buradaki en büyük zafiyet ne? İstanbul'un yakın olması, İstanbul uzak olsa o havalimanı çalışır. Normalde 3 tane şehre ayrı ayrı havaalanı yapacağınıza, tekine bir tane yapıyorsunuz ve diğer taraftan şu var arkadaşlar: Zafer Havalimanı'nın toplam yapımı, işletmesi hepsinin maliyeti nedir? Aşağı yukarı 87 milyon euro, tamam mı. Peki, -Sayın Bakanımız da söyledi- sadece Antalya Havalimanı'ndan yirmi beş yılda alınacak para 8 milyar euro. Peki, diğer taraftan, İstanbul Havalimanı'ndan yıllık alacağınız para 1 milyar euro. Arkadaşlar, bunun yanında bunun şeyi bile olmaz, bunun hepsini toptan değerlendirmek lazım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şirketin kasasına 208 milyon avro girecek.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Deniz Bey, size söz vereceğim, o zaman fikirlerinizi ifade edersiniz. Böyle bir usulümüz yok, sizi usule uymaya davet ediyorum.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Neticede şu var arkadaşlar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şirketin kasasına 208 milyon avro girecek.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karşılıklı konuşma usulümüz yok.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Diyelim ki işletme sahipleri olarak...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kamu kaynağıyla yapılırsa...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Deniz Bey, böyle bir usulümüz yok, rica ediyorum.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Diyelim ki bir yerdeki, bir semttteki işletmesi çok kâr eder, diğer semttteki işletmesi daha az kâr eder ve dolayısıyla da...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kamu kaynağıyla yapılırsa 87 milyon avro çıkacak, şirketin kasasına 208 milyon avro girecek.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sıra size geldiğinde fikrinizi söylersiniz.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Dolayısıyla da yani sadece bula bula bulmuşsunuz, bir Zafer Havalimanı, dilinize pelesenk etmişsiniz, onu söyleyip duruyorsunuz. Diğer taraftan arkadaşlar, ben size şunu söyleyeyim: Zamanla arkadaşlar, yap-işlet-devret modeli kâra geçecek.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İsmail Vekilim, Uşak Havalimanı ne olacak?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, fikirlere tahammül etmezseniz demokrasiden bahsedemezsiniz, rica ediyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Uşak Havalimanı'nı açıyor musunuz, açmıyor musunuz?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Diyorsunuz ki: "Geçenden de para alıyorsunuz, geçmeyenenden de." Aslında yanlış söylüyor bunlar, Sayın Bakanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey, çok heyecanlandı Uşak'la ilgili.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Çünkü yap-işlet-devrette geçenden daha fazla, geçmeyenenden daha az alıyorsunuz ama öbür türlü geçenden de geçmeyenenden de eşit alıyorsunuz. Şimdi, burada tabii ki hizmete hızlı ulaşmanın bir bedeli var arkadaşlar. Eğer biz sizin dediğiniz gibi yapsaydık bugün

Marmaray olmazdı, ondan sonra, Avrasya Tüneli olmazdı, ondan sonra, Yavuz Sultan Selim Köprüsü olmazdı, Orhangazi Köprüsü olmazdı, Çanakkale Köprüsü hiç olmazdı arkadaşlar. Biz sizin kafayla gitseydik arkadaşlar Türkiye’de hiçbir şey olmazdı, ulaşım bugün oldukça sıkıntılı hâle gelirdi, zaten Türkiye’yi de bu kadar da büyütmeniz mümkün değildi ve dolayısıyla da o yollar, o günün şartlarında size yetiyormuş gibi görünebilirdi.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İsmail Vekilim, Uşak Havalimanı ne oldu?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Diğer taraftan, tabii ki biz de Uşak Havalimanı’nın açılmasını isteriz ama şu var: Türkiye’de, dünyada olduğu gibi bir Covid yaşandı ve bu Covid sürecinde Türk Hava Yolları zarar etti ama Türk Hava Yolları bu zararını kapatması için yurt dışında pek çok imkân yakaladı ve dolayısıyla da iç hatlarda zarar ediyordu ve daha çok dış hatlara yöneldi ve Uşak Havalimanı’nda da zarar ediyordu. Bugün diyelim ki Uşak Havalimanı’nda aşağı yukarı 120 personel var, bu personele devlet maaşını veriyor.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Uşak Havalimanı’nın yolcu garantisi yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey, sakın olun, Özkan Bey, heyecanlanmayın.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yanlış söylüyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sakin olun, sakin.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Şimdi şöyle bir şey, burası Uşak Havalimanı diyelim ki, çok verimli olsa zaten Türk Hava Yolları da çalışır, diğerleri de çalışır.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yolcu garantisi yok.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Tabii ki burada belli bir külfete katlanmak lazım, bizim de arzumuz Uşak Havalimanı’nın açılmasıdır, bunun için de gayret gösteriyoruz.

Sayın Bakanım, yani onlar ne söylerse söylesinler biz diyoruz ki: Biz iş yapmaya devam edeceğiz. Bugün de işte, inşallah, Ankara-Uşak-İzmir hızlı treninin tabii bir an önce bitmesini istiyoruz, sizler de gayret gösteriyorsunuz. Diğer taraftan, şehrimizde pek çok yatırımlar yaptınız, Allah razı olsun ama bitmeyen, süren diyelim ki Uşak Çevre Yolu’dur, Eşme-Ulubey-Uşak Yolu’dur, bunların bir an önce bitirilmesi bizim vatandaşlarımızın en büyük talebi.

Tabii, diğer taraftan da PTT gerçekten de çok güzel hizmetler veriyor ve hem postane hizmetleri yaparken, aynı zamanda kuryecilik, kargo hizmetleri veriyor, aynı zamanda bir alışveriş merkezi gibi diğer özel sektörlerle yarış yapıyor, bundan dolayı da ben PTT Genel Müdürümüz ve çalışanlarına teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sayın Bakanım, şunu demek istiyorum: Biz “Durmak yok, yola devam.” diyoruz, Allah yolunuzu açık etsin, sizlerden ve ekibinizden Allah razı olsun diyorum, Allah’a emanet olun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

CHP Grubundan Sayın Süleyman Girgin.

Buyurun lütfen.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; herkesi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, ilk KÖİ projelerinin uygulanmaya başlandığı 1986 yılından 2021 yılına kadar 253 proje hayata geçirilmiş ve KÖİ projelerinin sözleşme büyüklüğü 2021 yılı itibarıyla Profesör Uğur Emek'in çalışmalarına göre 160 milyar dolara ulaşmıştır. Dünya Bankası verilerine göre, Türkiye, sözleşme sayısı bakımından dünyada en üst sıralardayken ortalama sözleşme büyüklüğü açısından değerlendirildiğinde 1'inci sırada yer almaktadır. Bununla beraber, Dünya Bankası tarafından 2020 yılında yapılan bir anket çalışmasına göre fizibilite çalışmalarının hızlanmasından ihale süreçlerine ve sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin sürelerin değerlendirilmesi sonucunda, Türkiye'de KÖİ modelinin uygulanması uluslararası iyi uygulamalardan belirgin bir şekilde ayrılmaktadır. Sistem nasıl işliyor? Bütçede para olmadığı için Hükûmet, kendisinin sunmak zorunda olduğu geleneksel kamu hizmetlerini özel sektöre bu yöntemle yaptırıyor; özel sektör yatırımının finansmanını sağlıyor, inşaatı yapıyor ve ortaya çıkan tesisi işletiyor. Ulaştırma örneğinde ücreti, hizmet kullanıcılarının ödemesi gerekiyor, ödemezlerse garanti edilen ücret bütçeden ödeniyor, buna "gelir garantisi" deniliyor; ücreti pahalı bulurlarsa sözleşme ücretinde indirim yapılıyor, garanti edilen ücret ile indirimli ücret arasındaki fark yine milletin cebinden çıkıyor, buna da "katkı payı" deniliyor.

Sayın Bakan, konuşmanızda toplam 347,7 milyar liralık KÖİ projesinden bahsettiniz, bunun yüzde 83'ünün tamamlandığını söylediniz. Sorum şu: Bu rakamın alt kalemleri nelerdir? Hangi hesaplama yöntemiyle bu rakama ulaşıyoruz? Şu ana kadar KÖİ projeleri nedeniyle ödenen gelir garantisi nedir? Ödenen katkı payı nedir? Sözleşme tutarlarını ve içeriğini tek tek açıklamaktan neden imtina ediyorsunuz?

Sayın Bakan, Taksim'deki terör saldırısının ardından sosyal medyayı kapattınız. Terör örgütlerinin bir amacı da panik havası oluşturmaktır. Bir süre yayın yasağını anlarız; bant daraltmak ne, interneti kapatmak ne? Vatandaşların evlerinde zaten yayın yasağı var, üstüne sosyal medyayı da kapattığınız zaman asıl bu bant daraltma insanlarda korkuya, paniğe, endişeye sebep olmuştur. Toplumu korku, endişe ve paniğe sevk eden bizatihi Hükûmetin kendisi olmuştur, bunu kabul etmemiz mümkün değildir. İstanbul'daki terör saldırısı sonrasında bant daraltma uygulaması tamamen Cumhurbaşkanlığı ve Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı üzerinden keyfi bir şekilde yürütülen ve ancak "sansür" olarak tanımlanacak bir uygulamadır. O geceki bant daraltma uygulaması hangi hukuki prosedür takip edilerek alınmıştır? Bu konuda detaylı bir açıklama bekliyoruz.

Değerli milletvekilleri, Bakanlığın uygulamalarına dair Muğla üzerinden sorularla devam etmek istiyorum. Sayın Bakan, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmış olan kara yolları projelerinde yerel yönetim ve yereldeki kurumlardan ulaşım görüşü sorulması gerekmekte olmasına rağmen bu yapılmıyor. Muğla ilindeki uygulamaların büyük çoğunluğu yine yerel yönetimlerle organize olmadan ve gerekli etüt çalışmaları hazırlanmadan yapılmıştır. Kentte Sağlık Bakanlığınca yapılan bütün devlet hastaneleri kara yolları kenarında olmasına karşın kara yollarıyla bağlantısı sağlanmadan neden inşa edilmektedir? Bodrum, Milas Yatağan Devlet Hastanelerinin D330 Kara Yolu'na bağlantısı, gerekli kavşak düzenlemeleri neden yapılamamaktadır? Menteşe ilçesinde Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan D550 Kara Yolu üzerinde yer alan ve Yerkesik-Dirgeme Kavşağı, turizm bölgesi olmamız sebebiyle devamlı trafik sıkışıklığı yaşamaktadır. Bununla birlikte, Toplu Konut İdaresi Başkanlığının İlk Evim Projesi kapsamında Akyaka ve Doğanköy Mahallelerinde toplu konut inşaatlarına yönelik planlama çalışmalarına başlanacağı belirtilmiş olup söz konusu yatırımların merkezle tek bağlantı noktası Yerkesik-Dirgeme Kavşağı olmasına karşın, bağlantı yollarıyla ilgili hiçbir çalışma yapılmamıştır. Milas Devlet Hastanesine ve hastane yakınına yapılacak TOKİ yerleşkesine hizmet verecek yol bağlantısının Milas yönünden ve Bodrum yönünden gelen vatandaşların kullanabilmesi için Bodrum Yolu üzerinde Milas TÜVTÜRK yanında Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılması gereken kavşak projelendirilmiş ancak yapımına başlanmamıştır. Ne

zaman başlanılacak ve bitirilecektir? On yıl önce projesi yapılmış, üç yıl önce ihalesi tamamlanmış olan Milas Çevre Yolu Projesi'ne ne zaman başlanacaktır? Bu yolda özellikle kamyon ve araç yoğunluğu dolayısıyla özellikle yağmurlu havalarda çok büyük sıkıntılar meydana geliyor, bu konuda çalışmalar ne aşamadır? Pandemi sonrası artan taleplerin de etkisiyle şehir içi trafiğiyle bütünleşen Bodrum Çevre Yolu trafiği mevcut altyapıyla artık sürdürülemez hâle gelmiş bulunmaktadır. Bodrum Çevre Yolu'nun Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından bir an önce çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır? Menteşe ilçesinde Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan D550 ve D330 Kara Yolu kesişiminde yer alan Kötekli Kavşağı'nda yaşanan trafik sorunlarına yönelik Bakanlıkça yerinde birçok kez inceleme yapılmıştır ancak söz konusu kavşağa yönelik Muğla Büyükşehir Belediyesi tarafından talep edilen farklı seviyeli kavşak talebinin yatırım programına alınmış olduğu belirtilmesine rağmen herhangi bir çalışma başlatılamamıştır. Bu projeye ne zaman başlanacak ve ne zaman bitirilecektir? Muğla'da hizmet veren Göcek Tüneli yalnızca 960 metre olmasına karşın 15 lira gibi afaki bir ücret alınmaktadır, buna karşın Göcek Tüneli'nin 3 kat büyüklüğüne sahip Selatin Tüneli'ni de içeren 119 km uzunluğundaki İzmir-Aydın Otoyolu sadece 9,5 TL'dir. Hangi gerekçeyle fiyat politikaları birbirinden farklılık göstermektedir? Ayrıca her seçim zamanında Göcek Tüneli'nin ücretsiz olacağı seçim vaadi olarak kullanılırken neden hiç uygulamaya konulmamıştır? Muğla'nın Fethiye ve Seydikemer ilçelerini Burdur ve Antalya illerine bağlayan Karabel mevkiindeki toplam 6.720 metre uzunluğundaki Karabel Tüneli'nin bir kısmının yapımı tamamlanmış, kalan kısmın ise yapım süreci durmuştur. 300 milyon liralık yatırımı olan tünelin ne kadarının yapımı tamamlanmıştır? 2019'da tamamlanacağı söylenen tünelin yapım süreci neden durdurulmuştur? Tünel yapımından vazgeçilmiş ise bugüne kadar yapılan harcamaların miktarı nedir ve bu kamu zararının bedelini kim ödeyecektir?

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve Bodrum caddesi üzerindeki trafik yoğunluğunu ortadan kaldıracığı söylenen Ortakent-Yalıkavak tünel ve yolunun projelerinin yapılacağı belirtilmiştir, neden hâlâ bu tünel ve yol bitirilememiştir? "Yatağan Geçiş Projesi" olarak adlandırılan projenin imalatına Ekim 2020'de başlanmıştır, Ekim 2020'de. Yatağan'ı ikiye bölen İnönü Bulvarı'ndan kentin iki yakası arasından geçişleri sağlayan garaj kavşağı kaldırılarak bir otoban hâline dönüştürülmüş ve geçişler sekteye uğramıştır. Proje, onay aşamasına gelmediği gerekçesiyle Muğla Büyükşehir Belediyesiyle de paylaşılmamıştır. Peki, neden Karayolları Genel Müdürlüğü'nün mahkemede belirttiği gibi Yatağan Belediye Başkanlığının istekleri doğrultusunda hiçbir teknik analiz yapılmadan, kurum görüşleri toplanmadan, ulaşım ana planıyla uygunluğu kontrol edilmeden, kentteki günlük yaşam ve kentin olağan kullanımı dikkate alınmadan bu proje hayata geçirilmiştir? Daha sonra kamu yararına aykırı bulunan bu projenin iptaline yönelik mahkemeyi Muğla Büyükşehir Belediyesi kazanmış, istinaf kararıyla kesinleşmiştir. "Ben yaptım, oldu." mantığıyla, iktidar partisinde olan belediyelerin istekleri doğrultusunda hareket ederim." anlayışıyla yapılan bu proje şimdi nasıl düzeltililecektir, bedelini ve oluşan zararı kim karşılayacaktır?

Sayın Bakan, Seydikemer-Burdur yolu ne zaman bitirilecektir? Seydikemer, Bekçiler, Kayabaşı mahallelerinden geçen yolda onlarca can kaybı oluyor, acil genişletilmesi için planınız nedir? Seydikemer-Sarıyer mahallesi mevkiinde -heyelandan yıllarca- yol tek şeritlidir, bu konudaki önleminiz nedir? Seydikemer-Kaş yolu on yıldır bir arpa boyu ilerleyemedi, ne zaman bitirilecektir?

Sayın Bakan, bugün Milas-Bodrum Havalimanı'ndan Ankara'ya uçak yok, sadece bugün mü? Hayır. Gerek Dalaman gerekse Milas-Bodrum Havalimanı'ndan Ankara başta olmak üzere diğer iller arasında sefer sayıları çok yetersiz. Muğla gibi önemli bir turizm kentinde hava ulaşımının da bu şekilde yetersiz olmasını kabul etmiyoruz, bu konuda bir çalışmanız var mı?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

SÜLEYMAN GİRĞİN (Muğla) – Sayın Bakan, iktidarınız, “ama”sız, “fakat”sız kadro sözü verdi ama binlerce işçi hâlâ kadro alamadı. Devlet Hava Meydanları bünyesinde 53 havalimanında taşeron olarak 1.270 teknik personel, 3.800 özel güvenlik görevlisi, 3.319 temizlik görevlisi görev yapmakta; verilen sözler tutulacak mı, havalimanlarında çalışan taşeron kalan işçiler ne zaman kadrolu olacak?

Bütçeniz hayırlı olsun.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Tamer Osmanağaoğlu, Milliyetçi Hareket Partisi Grubundan, buyurun lütfen.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, kıymetli Komisyon üyeleri, Ulaştırma Bakanlığımızın çok değerli bürokratları, kıymetli basın mensupları; hepinizi saygı ve muhabbetlerimle selamlıyorum.

Terör örgütü PKK ve YPG’nin saldırısı sonucu meydana gelen alçak saldırıyı lanetliyorum ve şehitlerimize Allah’tan rahmet, yaralılarımıza acil şifalar diliyorum.

Ulaştırma ve haberleşme altyapısının gelişmesi, ülkelerin ekonomik kalkınması ve sosyal refahın artması için hiç olmadığı kadar büyük önem arz etmektedir. Teknolojinin akıllamaz bir hızla geliştiği, bilişim teknolojilerinin hayatın bütün alanlarını çok ciddi bir şekilde etkilediği, teknoloji ile sektörlerin entegrasyonunun sağlanmasının ertelenemez bir sorumluluk olduğu iletişim çağında, Türkiye’nin bu muazzam yarışa ayak uydurmak için gösterdiği gayret takdiri hak etmektedir. Özellikle bilişim sektöründeki gelişmelerden dolayı veya doğrudan etkilediği sektörlerdeki hizmet kalitesinin artırılması ulusal ve uluslararası mecralarda var olabilmenin en mühim şartlarından biri hâline gelmiştir.

Etkisini küresel çapta hissettiren salgın dönemi güçlü bir haberleşme altyapısının önemini teyit etmiş, bilişim altyapısının sosyal hayatın kesintiye uğramaması için gerekliliğini çok daha net bir şekilde ortaya koymuştur. Ne mutlu ki geride bıraktığımız o sıkıntılı günlerde altyapımız vatandaşlarımızın mağduriyet yaşamasının önüne geçmiş, birçok ülkede çöken sistemlerin aksine Türkiye’de süreç küçük çaplı ve kısa süreli kayda değer olmayan aksaklıklara rağmen işletilmeye devam etmiştir.

Şüphesiz, süper akıllı toplumlardan bahsedilen “Toplum 5.0” kavramının tartışıldığı, teknoloji, yapay zekâ ve insanın kaynaşmasıyla ortaya çıkan yeni insan tipolojisinin gün geçtikçe yaklaştığı bir dönemde ülkemizin bunlardan geri kalması elbette düşünülmemelidir. Hele de Türkiye açısından bahsettiğimiz geleceğe “Türk” mührünü vurma ülkümüzü her fırsatta dillendirdiğimiz bir dönemde bu sorumluluğumuzu görmezden gelmeyeceğimiz de muhakkaktır. Bu sorumluluğumuzun bir yansıması olarak elektronik haberleşme yatırımlarının 2021 yılında bir önceki yıla göre yüzde 30’un üstünde arttığına şahitlik ediyor, görüyoruz. Bu yatırım süreçlerinin katılımcı ve şeffaf bir şekilde ilerletildiği, kamu temsilcilerinin, sektör temsilcilerinin, akademisyenlerin ve uzmanların bu sürece dâhil olduğu kamuoyunun malumdur. Özellikle 5G Vadisi’nde gerçekleştirilen ve hatta 6G’ye hazırlandığımızı gösteren çalışmaları önemsedığımızı de ifade etmek isterim. Önemsiyoruz çünkü yerli ve millî kaynaklarımızla birlikte beşerî sermayenin en etkin şekilde kullanıldığını görmek, değerlendirildiğini görmek, milletimizin bilişim alanındaki kabiliyetlerinin arttığına şahitlik etmek geleceğin lider ülke Türkiye’si için gerekli olan bilişim altyapısı için ehemmiyet taşımaktadır.

Bu manada, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığıyla alakalı bütün kurum ve kuruluşlarımıza teşekkür ediyorum. Bu vesileyle, hatırlatmam gereken diğer bir husus şudur: Bize göre siber güvenlik millî güvenlik demektir. Ulusal savunma sistemimiz başta olmak üzere, devletimizin

siber saldırılara karşı savunulması gerektiğinde önlemlerin de ötesinde anında refleks gösterebilecek kabiliyete sahip olması hayati önem taşır. 7/24 görev başında olan, koordinasyon içinde ülkemizin siber güvenliğini sağlayan, sayıları 6.200'ü bulan siber güvenlik uzmanlarımıza selamlarımı ve muhabbetlerimi iletiyorum. Diğer yandan, yerli ve milli uydu haberleşme altyapısındaki çalışmalara kararlılıkla devam edilmesi gerektiğini de hatırlatmak istiyorum.

Sayın Bakanım, kıymetli milletvekilleri, Türkiye'nin küresel tedarik zincirinde mühim bir yer tuttuğu inkâr edilemeyecek bir gerçektir. Bu sebeple, Karayollarımızın ulaşım altyapısı konusunda gerçekleştirdiği her faaliyetin sadece sosyal refahı artırmaya değil, ekonomik olarak da ülke ekonomisine katkı sunduğu inkâr edilemeyecektir. Bu manada, yakıt tasarrufu sağlayan, süreleri kısaltan, kaliteli yolculuk için zemin hazırlayan, ülkemizin birçok noktasında kara yolu ulaşımını rahatlatan projelerin hayata geçmesine vesile olan projeleri önemsedığimizi de ifade etmek isterim.

Yine, tamamlanamayan ve tamamlanmasıyla vatandaşlarımızı rahatlatacak olan birçok projeyi de hatırlatmak ve takdirlerinize sunmak istiyorum. Tire-Belevi yolu, Güzelbahçe-Seferihisar yolu, Bergama Çevre Yolu için ek ödenğe ihtiyaç duyulduğunu biliyoruz; ödeneğin sağlanmasıyla çalışmaların daha hızlı ilerleyeceği de muhakkaktır. Ayrıca, Seferihisar-Özdere arasında eksik kalan kesimler için yeni bir ihale yapılmasına ihtiyaç duyulduğu da bilinmektedir. Bu konuda gerekli hassasiyeti göstereceğinizden de hiç şüphem yoktur.

Sayın Bakanım, bir konuda İzmirli hemşehrilerim ve sanayicilerimiz adına teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Menemen-Aliğa-Çandarlı Otoyolu İzmir'in Aliğa ilçesi ile Çandarlı Limanı arasında inşa edilmiş ve hizmete sunulmuştur; 40 kilometre bağlantı yolu olan, 56 kilometrelik bir güzergâhın üzerinde inşa edilen, toplamda 96 kilometrelik uzunluğa sahip olan bu yolun İzmir'e kazandırılmasında emeği geçen herkese teşekkürlerimi sunuyorum. İzmir söz konusu olunca Bakanlığımızın İzmirlilerin taleplerine hassasiyetle eğildiğinin farkında olduğumuzu da bilmenizi isterim. 3'ü gidiş, 3'ü geliş olmak üzere toplam 6 şeritli olan, toplam 12 adet köprülülük ve 2 adet hemzemin kavşak, 8 adet viyadük, 36 adet köprü, 1 adet tünel bulunan bu yolun hem sanayi sektörünün hem de İzmirlinin taleplerini karşılaması açısından önemli olduğunu da hatırlatmak isterim.

Maalesef, özellikle yerel yönetimlerin yetki alanına giren birçok noktada ulaşım altyapısı konusunda görevlerin yerine getirilmediğine de İzmir kamuoyuyla birlikte bizler de şahitlik ediyoruz. Yetki alanına girmese de Bakanlığımızın İzmir'in trafik sorununu azaltacak, kent içi trafiğini rahatlatacak çalışmalara imza atmak için gösterdiği gayretten dolayı da sizlere teşekkür ediyorum.

Ege Denizi'nin kıyısında bir inci gibi parlayan İzmir'imizin yalnız olmadığını hissettirmek ve önümüzdeki dönemde çok daha verimli projelerle İzmir'e hizmet etme konusundaki çalışmalara imza atacağımıza inanıyor ve sonuna kadar destekliyorum.

Demir yolu konusunda ülkemizin demir ağlarla örüldüğü günler Türk asrının bu topraklarda gerçekleştiğinin vücut bulmuş hâli olacaktır. Bu manada, kuzeyden güneye, doğudan batıya demir yolu hatlarının artırılması, şehirlerimizin hızlı trenle birbirine bağlanması için gösterilen gayretli çalışmalarınızı da görüyoruz.

Sayın Bakanım, son yıllarda trafik kazalarında kaybedilen canlar hepimizin canını yaktaktadır. Bu manada, bir eksikimizin olduğunu düşünmüyorum ancak hatırlatmak isterim ki: Teknolojinin bütün olanaklarının seferber edilerek kara yollarındaki uyarıların ve yönlendirici tabelaların daha dikkat çekici bir hâle getirilmesi büyük önem arz etmektedir. Hiç şüphe yok ki bilişim alanındaki gelişmeler kara yollarına da entegre edilmektedir; bu manada gösterilen ve gösterilecek gayretlerden dolayı da şimdiden teşekkür ediyorum.

Bir teşekkürüm daha... İzmir’de yüz gün içinde bir altyapı çalışmasına önderlik ettiğinizden dolayı sizlere de teşekkür ediyorum.

Bu duygu ve düşüncelerle, bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

İyi çalışmalar dilerim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Orhan Yegin, buyurun lütfen.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Başkanım çok teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanımızı, beraberinde buraya gelen çok kıymetli bürokratlarımızı, burada bulunan milletvekillerini ve bütün misafirleri, herkesi saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Öncelikle, bugün gerçekleşen saldırıda şehit olan öğretmenimize ve yavrumuza Cenab-ı Allah’tan rahmet, acılı ailelerine ve milletimize sabır, yaralılarımıza da acil şifalar diliyorum.

“Şükür, yüz yılın işini yirmi yıla sığdırdık.” diyor Cumhurbaşkanımız -her alanda- hamdolsun ve çok önemli hizmetlerle bu aziz milletin standardını yükselterek, hayatını kolaylaştırarak, yüzünü güldürerek bu yirmi yılda gerçekten yüz yılın hizmetlerini yapmak bize nasip oldu ve bu hizmetlerin parlayan yıldızı da elbette ulaştırma, haberleşme ve altyapı alanında yapılanlardır ki bunlar: Double yollar, viyadükler, köprüler, tüneller, tüp geçitler, uydular, kuleler, köprüler, asma köprüler, havalimanları, deniz altı tünelleri... Daha neler yapıldı, neler; hamdolsun, Cenab-ı Allah’a sonsuz şükürler olsun.

Ve bu hizmetleri yaparken hep millete yönelen bir felsefeyle, bir siyasi anlayışla bu hizmetleri tanımladık ve hayata geçirdik. Ne dedik örneğin? Mesela, önce “Bu hava yolu; seçkinlerin ve zenginlerin, imkânları yüksek olan insanların değil, halkın hava yolu olsun.” dedik ve bu anlamda bir seferberlik başlattık. Sonra, o anlamda, hem havalimanları sayılarını artırarak, işte, 26’lardan 57’lere, inşallah, tamamlanacaklarla beraber 60’ın üzerine çıkacak havalimanı sayımızla hem uçak filolarımızı büyüterek hem maliyetleri düşürerek “Uçmayan kalmasin.” sloganını ortaya attık ve bu sloganı önce altyapıyla ve daha sonra maliyetleri düşürerek, daha ucuz noktaya taşıyarak, kara yoluyla, otobüs seyahat firmalarıyla yapılan ulaşım maliyetlerinin çok daha altına inerek vatandaşımıza çok daha ucuz fiyatlarla Türkiye’nin dört bir tarafına, hatta yurt dışına... Özel sektörü de güçlendirerek, özel sektörü de işin içerisine dâhil ederek, devlet-özel sektör hep beraber bu alanı büyüterek yürüdük ve “Uçmayan kalmasin.” sloganımızı da gerçekleştirdik.

Şimdi ne diyoruz? “Hava yolu, dünyanın yolu.” diyoruz ve yine bahsettiğim gibi, inşallah, 60’ı aşacak havalimanı sayımızla bugün, Avrupa’nın ilk 10’unda 3 tane havalimanı olan; 1’inci, 6’ncısı ve 9’uncusu yani İstanbul, Sabiha Gökçen ve Antalya Havalimanlarıyla ilk 10’da 3 tane havalimanı olan bir Türkiye noktasına ülkemizi taşıdık; Allah’a sonsuz şükürler olsun. Az önce İsmail abi de bahsetti; daha önce 60 noktaya, sadece 60 noktaya uçan ülkemiz, bugün, 130 ülkede 340’ın üzerinde noktaya uçan bir ağı örmüş; bunu, hem ulaşım ağıyla örmüş hem dış politikada kurduğu ilişki ağıyla örmüş, her şey birbirini desteklemiş, kalkınma topyekûn olmuş, sadece ulaştırmada değil; dış ilişkiler gelişmiş, onu ulaştırma desteklemiş, ticaret desteklemiş; güvenlik gelişmiş içeride, yollar, köprüler, viyadükler desteklemiş. Az önce Ekrem abinin “Hiçbir şey yapılmadı Ağrı’ya.” denildiği yerde, gösterdiği videolarla; Türkiye’nin her bir tarafı bütün unsurlarıyla beraber gelişmeye, milletin yüzünü güldürmeye odaklanmış siyaset anlayışıyla, herkes bir şeylerin üzerine bir şeyler katarak milletin yüzünü güldürmeye ve standardını artırmaya devam etmiş. Cenab-ı Allah’a sonsuz şükürler olsun.

Daha say say bitmez ama bir kısmına değinelim şöyle süreç içerisinde, zamanımıza kadar.

Daha sonra ne dedik? “Ferhat olduk, dağları deldik.” dedik ve cumhuriyet tarihi boyunca yapılan 50 kilometre tünel, 50 kilometre tünel...

DİRAYET DİLÂN TAŞDEMİR (Ağrı) – Paraya kavuşmak için.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Az önce Ekrem abi sizin cevabınızı verdi videoyla, bence bir süre oturun yerinizde.

Cumhuriyet tarihi boyunca yapılan 50 kilometre tünelden, kara yolu tünellerinden daha çoğunu sadece bir yerde, 56 kilometre toplam uzunluğu olan tünelleri bugün sadece Yusufeli Barajı’nın etrafında inşa eden, yapan bir noktaya gelmişiz ve bugün 663 kilometresi hizmette olan ve 458 kilometresi de yapımı sürenlerle beraber, bittiğinde 1.121 kilometre tünel uzunluğuna ulaşacağız inşallah. Ve 50’lilerden aldığımız tünel uzunluğunu 660’lara getirmişiz. 50 nere, 660 nere, 1.120 nere; hey gidi muhalefet, hey demek istiyorum.

Şimdi “Yapılan yollara para verip geçiyoruz. Bunlar yapıldı.” dedi bazı milletvekilleri. Şimdi, Ankara-Niğde Otoyolu... Sayın Bakanım, bilmiyorum, biz herhangi bir yerde bir otoyol yaptığımız zaman, onun öncesinde kullanılan güzergâhın önüne bordürler çekip “Giriş yasaktır.” diyor muyuz? Açık yollarımız. Nerede yeni bir yol yapılıyorsa, nerede yeni bir otoyol yapılıyorsa eski yol da yine aynı şekilde kullanılmaya devam ediyor; belki çok spesifik örnekleri vardır, bilmiyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Garo...

ORHAN YEGİN (Ankara) – Ama bakınız, spesifik örnekleri vardır, bilmiyorum, bilmeden söylüyorum ama benim kullandıklarımın hepsi böyle.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Zenginler için yol yapıyorsunuz.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Yollar açık devam ediyor. Şimdi, eskiden ne vardı? E-5 vardı; peşine otoban geldi, E5 kapandı mı? Kapanmadı, devam ediyor. Peşine, Kuzey Anadolu yapıldı, kapandı mı? Kapanmadı, devam ediyor. Buradan Niğde’ye giden yol var mıydı? Var.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Onları, zenginler için...

ORHAN YEGİN (Ankara) – Niğde Otoyolu yapıldı, devam ediyor mu eski yol? Ediyor. Ne oluyor? Eski yolun yükü buraya kayıyor, buraya kayıyor. Zamanı o an kıymetli olan, bir şeye yetişmesi gereken, hastaya, düğüne, cenazeye yetişmesi gereken veya daha güvenli bir yolda daha sakin sakin veya daha hızlı gitmek isteyen alternatif bir güzergâh sunuluyor. Bu yol sunulunca eski yol kapanmadığı için o eski yolu tercih eden insanın da aslında trafik yoğunluğu azaltılıyor. Ömer Fethi Gürer’e bir sorun bakalım. Bu yol Niğde’ye gidiş gelişte o seyahate bir kalite kattı mı katmadı mı? Bir sorun bakalım. İstanbul milletvekilleri var içinizde. Sibel Hocam, mesela Kuzey Anadolu Otoyolu açıldı, kötü mü oldu? Yani o Kocaeli merkeze girmek, o işte, Dilovası’dan geçmek, Gebze’den geçmekten de daha güzel bir alan açılmadı mı? Yani bakın şunu söylemek istiyorum, şunu söylemek istiyorum...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Navigasyona girdin mi zaten sokuyor oraya.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karşılıklı diyalog, usulümüzde yok; rica ediyorum.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Yeni yapılan hiçbir şey eskiyi ortadan kalmıyor, yeni yapılandan istifade etmek isteyen deniliyor ki: “Eğer gelip geçmek istiyorsan buyur bunun bir bedeli var, bunu öde, buradan geç.” diyor. Bak, devam edelim. Şimdi...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Soru soruyor, cevap veriyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – O soruları bana sorulmuş kabul edin, siz cevap vermeyin lütfen.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Başkanım, süreme ekleme yapmamız gerekecek, lütfen, özür diliyorum.

Osmangazi geçişi 185 TL arkadaşlar, 185 TL ve otomobille üç dakika sürüyor. Peki, Eskişehir-Topçular otomobille kaç para biliyor musunuz? 130 lira. Ne kadar sürüyor biliyor musunuz? Otuz beş dakika geçiş, girer girmez hemen feribota yanaşabilirsen on beş yirmi dakika da o, yaklaşık bir saatlik bir yolculuk. Ne kadar? 130 lira. Osmangazi Köprüsü'nden hop, beş dakikada geçiyorsun, verdiği para ne kadar? Ne kadar? 185 lira. Dön, gel, bak, 1915 Çanakkale Köprüsü; geçiş 200 TL. Geçiş 200 TL; beş dakika.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Bedava(!)

ORHAN YEGİN (Ankara) – “Bedava(!)” diyen arkadaş sen dinle, bak.

Peki, Çanakkale Köprüsü neyi bağlıyor? Lapseki'yle Gelibolu'yu bağlıyor. Lapseki-Gelibolu arası feribotla geçiş kaç para, biliyor musun? Geçtin mi? 135 lira. Ne kadar sürüyor biliyor musun? Otuz dakika. Ben sizin matematiğinizden, ben sizin zaman, mekân, ben sizin maliyet anlayışınızdan, hesabınızdan, terazinizden vallahi bir şey anlamıyorum, billahi bir şey anlamıyorum, insafınızdan da bir şey anlamıyorum. Anlamıyorum ya, anlatamıyorsunuz yani.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Anlayamazsın ki zaten.

ORHAN YEGİN (Ankara) – O kadar tuhaf şeylerle eleştiriyorsunuz ki gülünç duruma düşüyorsunuz, gülünç duruma. Devam edelim, devam edelim.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – 1 milyara mal olan köprüye 7 milyar ödüyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, tamamlamamız gerekiyor, lütfen.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Şimdi, bak, diyor ki: “Yap-işlet-devretler öyle yapıldı, işte, bilmem, yap-işlet-devret değil soy-devret yapıldı. Bunlara para verip geçiyoruz, geçmesek de para veriyoruz.” Bak, arkadaşlar, Allah aşkına bir dönün, kendinize bakın. Ben, geçmeden para vermenin ne olduğunu size anlatayım. Vaktiyle bir belediye başkanınız Yuvacık'ta bir baraj yaptı, o barajın suyunu içen de parasını ödüyor, içmeyen de; o gün doğan da o barajın parasını hâlâ ödüyor, doğmamış olan da, biliyor musunuz? Hazine garantisiyle hâlâ bugün oranın parası ödeniyor, ne konuşuyorsunuz ya? Siz oturun, Yuvacık Barajı'nın hesabını bir yapın, sonra Adil Karaismailoğlu'nun karşısına geçin, deyin ki: “Sayın Bakanım, hele şu hesabı bize bir anlat ya. Biz nerede yanlış yapıyoruz?” Ama samimiyetle sorun, ama samimiyetle, öğrenmek için sorun, gülünç duruma düşmeyin. Bizden size tavsiye: Buradan gülünç görünüyorsunuz, haberiniz olsun.

ALPAY ANTMEN (Mersin) – Şehir hastanelerine, havalimanlarına...

CENGİZ GÖKÇEL (Mersin) – Allah sizin durumunuza düşürmesin kimseyi.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, sakın olalım. Birazdan siz de fikrinizi söyleyeceksiniz.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Devam ediyoruz. Şimdi, daha neler var anlatılacak da Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız Orhan Bey.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Hızlı trende 8 ile ulaşmak nasip oldu, hedef bunu inşallah 53'e çıkartmak.

Peki, Başkanım, bir dakika eklemeniz lazım, kesildi hemen hızlanıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız, rica ediyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Başkanım, bana yarım dakika bile vermediniz, “Bir dakika.” diyor.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Şimdi, bu kadar iş yapılmış, milletin ulaşım, haberleşme ve altyapısına bu kadar harcama yapılmış. Muhalefet ne diyor? İstanbul ve Ankara Belediyelerinin işleriyle ilgili mağduriyet anlatıyor ve diyor ki: “Biz, hizmete karşı değil ama paralar bu kadar yollara değil, daha faydalı, yararlı hizmetlere harcansın.” diyor. Peki, soralım biz bu arkadaşlara: Neye harcanmalı bu bütçeler? Sizin umut gördüğünüz, adaylık için ha bire Genel Başkanının hızını düşüren belediye başkanlarınız gibi sosyal medya hesaplarının yönetimine mi; şarkı, türkü konserlere mi; kişisel hırslarını, egolarını şişirerek adaylık arayışlarını tahkim edecek kişilere, kalemlere, köşelere, fenomenlere, reklamlara mı harcansın bu paralar? Nasıl takdir buyurursunuz ey hazırun?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Yegin, son cümlelerinizi alayım.

Teşekkür ediyorum.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Başkanım, son cümle.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümle, lütfen.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Peki, son cümle.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Konserleri iptal ettiğiniz için o da olmuyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok müdahale olduğu için bu son cümleyi...

Buyurun, bitirmemiz gerekiyor.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Yapılmış şehir hastanesinin yolunu dahi yapamayan, tatilin kendisine çok yakıştığı, Karadeniz ve benzeri gezilerinin tüm masraflarını belediye bütçesinden karşılayan veyahah büyükkelçiyile vur patlasın, çal oynasın yapan sevdahılarınız gibi mi yapalım, ne diyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Yegin.

Teşekkürler, sağ olun.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Peki, Başkanım, biz yirmi yıldır yaptığımız gibi yapmaya devam edeceğiz.

Sayın Bakanım, teşekkür ediyorum, bütçemiz hayırlara vesile olsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz, sağ olun.

Şimdi, Cumhuriyet Halk Partisinden Burak Erbay hazırssa kendisine söz verebilirim.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Sayın Başkan, cevap hakkı doğdu.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Burak Bey konuşacak, o cevap versin gerekirse.

BURAK ERBAY (Muğla) – İstanbul’la ilgili, Sibel Hanım’ın ismini söylediler Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yok, yok, öyle bir usulümüz yok, bir isim de zikredilmedi.

Buyurun.

BURAK ERBAY (Muğla) – Sibel Hanım’ın ismi söylendi Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hayır, hayır.

Buyurun lütfen.

Öyle bir usulümüz yok, Burak Bey, lütfen size söz verdim.

BURAK ERBAY (Muğla) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlar, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; tüm çalışan arkadaşları ben de saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle bir tespit yapmak istiyorum: Bu Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi denen sistemle ilgili, bu sistem gelmeden önce de uyarılarda bulunmuştuk, yanlış olduğunu söylemiştik; geldik, şimdi dört yıldan beri görev yapıyoruz, bu yanlışlıkları uygulamalarda da görüyoruz. Bu sistemle yasama ile yürütmeyi ayırdınız ve böyle, bir gün bakanların gelmesiyle bir bütçe yapmaya veya faaliyetlerimizi yürütmeye, ülkedeki sorunlara çözüm bulmaya çalışıyoruz; bu da mümkün olmuyor. Biz burada beşer dakikalık sürelerde işte düşüncelerimizi veya sorunları ifade etmeye çalışıyoruz. Bunu da daha önce de söylemiştim “Ekonomi AKP’nin sonunu getirecek.” deniyor ya, bu sistem AKP’nin sonunu getirecek çünkü kendi vekilleriniz de bakana ulaşamıyor. Az önce bir milletvekiliniz söyledi işte “Bakanımızın geldiğini duymuş belediye başkanları, görüşmek için gelmişler.” dedi. O yüzden maalesef sorunları yeteri kadar çözememekteyiz ama sürem dâhilinde tespit ettiğimiz sorunları paylaşmak istiyorum.

Şimdi, teknolojinin gelişimiyle iletişim alanında internetin kullanılması arttı. Mesela bunu özellikle pandemide de yaşadık; e-ticarete, işte on-line eğitimde, uzaktan çalışmalarda bunun önemi bir kez daha ortaya çıktı. Ama maalesef ülkemiz, internet kullanımında, internet hızında OECD ülkeleri arasında yapılan bir araştırmaya göre maalesef son sırada bulunuyor 37 ülke arasında ve bu ülkelere baktığımızda Çek Cumhuriyeti, Litvanya, Kolombiya gibi ülkelerin maalesef gerisindeyiz.

Şimdi, bu, yasakçı, interneti yasaklayan, sansürcü anlayışın tehlikelerini, uygulamalarını da bu son Taksim saldırısında gördük. Tabii, vefat edenlere Allah’tan rahmet diliyoruz. O gün Sayın Bakanın attığı “tweet”e bakıyoruz saat 19.10’da. Yani kimse internete ulaşamıyorken Sayın Bakan “tweet” almış. Gene bu yasakla ilgili karar veren Bilgi Teknolojileri Kurumu 20.59’da mesaj atmış yani bunu -ne yapmışlar- legal olmayan yollarla attıkları gözüküyor. Bu suçların da birçoğunun buralardan işlendiğini hepimiz maalesef biliyoruz.

Şimdi, gene, birçok bütçede aslında yapılması gereken... Bu internet altyapılarıyla ilgili çok yapılacaklar var. Mesela Sayıştay raporuna baktığımızda 2 milyar 140 milyon liralık bir paradan bahsediliyor; bu Bilgi Teknolojilerinin imtiyaz sözleşmesi ya da ruhsat ve genel izin alan işletmelerden aldığı para. Bu 2 milyar liradan mesela internet altyapılarının artırılmasıyla ilgili yatırımlar yapılabilir ama bunun da yeteri oranda yapılmadığını görüyoruz.

Şimdi, bir harita göstermek istiyorum: Bakın, şimdi, bu internete yapılabilir... Israrla kara yolları konuşuluyor ya, köprüler; bu, denizdeki ulaşım ile ilgili Sayın Bakan, Avrupa’daki deniz ulaşımıyla ilgili bir harita. İskandinav ülkelerindeki bir yol haritası gene yolcu gemileriyle ilgili. Üç tarafımız denizlerle çevrili ve daha önce -biz bunları hatırlamıyoruz, şu fotoğrafı göstermek istiyorum- bakın, Samsun vapuru, Ordu vapuru, Giresun vapuru, bunlarla ülkemizde İstanbul’dan İzmir’e, Ordu’ya, Karadeniz’e geziler yapılabilirdi yani ulaşım da bunlar kullanılabiliyordu ama artık biz bunu televizyonlardaki filmlerden hatırlıyoruz. Bu limanlar arası bu deniz ulaşımı yapılabilir, bu bütçeler buraya aktarılabilir ama maalesef bu konuda da yeteri kadar çalışmalar yapılmıyor.

Şimdi, az önce Muğla’yla ilgili de birtakım talepler iletili, ben de tekrarlamak istiyorum: Özellikle Bodrum bölgemiz; bu bölgelerde madenlere çok izin verildiği için tırlar çok yoğun bir şekilde o bölgeden geçiyor, büyük zarar veriyor bizim turizmimize. Onun dışında balıkçı barınaklarıyla ilgili çok ciddi talepler var. Muğla’ımızda 1.400 kilometre kıyı şeridi var, çok ciddi katma değer sağlanabilir, bu konuda balıkçıların beklentileri var. Göcek Tüneli söylendi -Sayın Bakanımızın da, Bakan Yardımcımızın da Fethiyelidir bir tarafı- bu konuda bir hassasiyet bekliyoruz. Bakın, Köyceğiz, Ortaca, Dalaman’dan insanlar her gün Fethiye’ye gitmek zorunda kalıyor, çok ciddi paralar ödeniyor. Sayın Bakan Yardımcımız da daha önce bazı konularda yardımcı oldu, ben bu konuda duyarlı davranacağına

inanıyorum. Dalaman Havaalanı'nın işletmesinin İspanyollara verilmesi yani nereden çıktı? Çok ciddi gelir getiren bir yerdir Dalaman Havaalanı, niye İspanyollara verilme gereği duyuldu, bunu sormak istiyorum.

Sayın Bakanım, geldiniz Menteşe'de bu Denizli kavşağı, önemli bir kavşak, çok sıkıntı oluyor; bir an önce bunun hızlandırılması gerek. Yine, daha önce geldiğinizde Ula'ya, vefat eden Ula Belediye Başkanımıza, Çiçekli'ye gittiniz, biliyorsunuz, arka bir yol. Sakar Geçidi turizmin yoğun olduğu dönemde çok tıkanıyor. Burasıyla ilgili bir çalışma kesinlikle yapılması lazım.

Yine, bize iletildi, Ulaştırma Bakanlığı personelinin promosyon güncellemesiyle ilgili bir sıkıntı var, bu konuda personel arkadaşların beklentisi var; onları iletmek istiyorum.

Dediğim gibi, sınırlı sürede iletebildiğimiz...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederiz.

BURAK ERBAY (Muğla) – Başkanım, otuz saniyem var.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yarım dakikanız var, tabii.

BURAK ERBAY (Muğla) – Bitiriyorum.

Şimdi, son olarak da bakın, milyonlarca dolar para turizmden, Bodrum'dan, Dalaman'dan, Muğla'dan ekonomiye katma değer sağlıyoruz. Bu kış, kasım ayı geldikten sonra biz ulaşmıyoruz. Biz, kendi ilimize İzmir'den gitmek zorunda kalıyoruz. Bakın, önümüzdeki günlerdeki uçak seferlerini çıkardım: Bodrum'a uçuşlarla ilgili olarak, bugün bir uçuş yok, mesela, Ankara-Bodrum arası; yarın var; ayın 24'ünde yok; 25'inde yok. Gene, Dalamanla ilgili olarak, 21'inde var; 23'ünde, 24'ünde, 25'inde Dalaman-Ankara yok. Bu, kabul edilebilir bir şey değil. Yani pandemiyle de özellikle çok fazla göç aldı, kalanlar var orada. Yani bunun kesinlikle artırılması gerek diyorum.

Teşekkür ediyorum.

Bütçemiz hayırlı olsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler.

Sayın Cengiz Gökçel, buyurun.

Sonra Sayın Ahmet Kılıç'a söz vereceğim AK PARTİ'den.

Evet, hemen başlayın lütfen.

CENGİZ GÖKÇEL (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Bu ülke için bir çivi çakandan Allah razı olsun. Sorumluluk makamında olup da milletin kaynaklarını “Hizmet yapıyorum.” deyip yetimin hakkını yiyenlerin de Allah boğazında durdursun diyorum, her kimse.

Değerli arkadaşlar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Mersin'de yatırıma dönüşen ve dönüşmeyen projeleri var. Gerçekleşmeyen yatırımlardan biri de Çeşmeli-Taşucu Otoyolu. 1994 yılında Tarsus-Mersin-Çeşmeli Otoyolu açıldı. 1994 yılından bugüne kadar “Çeşmeli-Kızıkalesi-Taşucu Otoyolu yapılacak.” deniyordu, bugüne kadar Çeşmeli-Taşucu arasındaki yolun yapımına başlanmadı. Şu anda kullanılan yol çile yolu oldu; ölümlü ve maddi hasarlı kazalar oluyor, trafik sıkışıyor, vatandaşlar saatlerce yolun açılmasını bekliyor, trafikte sıkışıp kalıyor.

Mersin'in bir turizm kenti olduğu unutulmasın. Yirmi yıldır iktidardasınız. 2012'de dönemin valisi bir yıl içinde ihale yapılacağını söyledi. İhale yapılmadı Sayın Bakan 1994 yılından bu tarafa. 2015'te bir ihale yaptınız, olmadı. 2018'de ihale yaptınız, olmadı. 2020'de ihale yaptınız, olmadı. Bir sözleşme yaptınız 2021 yılında, sözleşme imzaladığınız yüklenici firma sözleşmesini feshetti; Türkiye'nin risk

primi çok yükseldiği için kredi kullanamıyormuş. 52 kilometrelik yolu yapacak gücünüz yok mu Allah aşkına? 52 kilometreyi devlet yapamıyor mu? Siz bu kadar beceriksizsiniz işte. Şimdi soruyorum: Bu projeye ne zaman başlanacak? Bu yol ne zaman açılacak? Her seçim döneminde “Bu yolu yapacağız.” diyorsunuz, seçim geçiyor, siz de verdiğiniz sözleri tutmuyorsunuz. Soruyorum: Çeşmeli-Taşucu Otoyolu inşaatı ne zaman başlayacak ve bitecek?

Değerli arkadaşlar, diğer bir proje ise Mersin Ana Konteyner Aktarma Limanı Projesi; 2003 yılında Filyos ve Çandarlı Limanlarıyla birlikte gündeme geldi. Bakanlık tarafından yapılan uluslararası iş birliği ajansı anlaşmasıyla -yani Japon firma- JICA, Ajans bu çalışmasında “Doğu Akdeniz’de en uygun yer Mersin.” dedi. Mersin Ana Konteyner Aktarma Limanı Projesi master planında yer aldı, ÇED raporu hazırlandı. Mersin, gemi acenteciliği, lojistik firmaları, gümrük müşavirliği ve dış ticaret firmalarına sahip bir il, geniş hinterlandı olan bir il. Bu yüzden, Dokuz ve Onuncu Kalkınma Planı’nda “Mersin” adıyla yer aldı bu proje. On Birinci Kalkınma Planı’ndan “Mersin” adını neden çıkardınız? 4 Temmuz 2022’de başka bir ilde liman için ÇED toplantısı duyurusu yaptınız; neden? Sizin amacınız ne? Cumhuriyet İttifakı milletvekilleri, bakanlar Mersin’i gezerken bu projenin Mersin’e yapılacağını söylüyor. Mersin’de ana konteyner aktarma limanı yapacaksanız neden başka bir yerde ÇED çalışması yapıyorsunuz? Mersin Ana Konteyner Aktarma Limanı Projesi’nin inşasına ne zaman başlayacaksınız? Buna cevap vermelisiniz. Mersinliler adına soruyorum: 2023 bütçesinden limanın yapımı için ne kadar kaynak ayırdınız? Buna cevap verin bir defa. Bu limanı yapmak zorundayız, Mersin’e yapmak zorundasınız, aksi takdirde, ülkemiz, mavi vatandaki hâkimiyetimizi kaybedecek, rakibimiz olan ülkeler bundan faydalanacak. Siz neden ülkemizin çıkarlarına değil de farklı noktada olaylara bakıyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

CENGİZ GÖKÇEL (Mersin) – Değerli arkadaşlar, bir de Çukurova Havalimanı Projesi var, 2009’da başladı “2013 Akdeniz Oyunları’na yetişecek.” denildi, olmadı; “2016’da açacağız.” dediniz, olmadı; 29 Ekim 2018’de ilk uçak inecekti 2018’de “2020’de bitecek.” dediniz, olmadı; Mehmet Nuri Ersoy “3 Mart 2019’da ilk uçak inecek.” dedi, geldik 2022’ye, olmadı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz doldu, son cümlemenizi alayım.

CENGİZ GÖKÇEL (Mersin) – Özür dilerim, son sözler...

Önce martta açılacaktı, sonra 29 Ekim oldu. Şimdi, Sayın Bakan, sunumda “şubat” diyorsunuz, Allah aşkına, 2009’dan bu tarafa geçen şubatlarda olmadı, önümüzdeki hangi şubatta olacak, bunu soruyorum, çıkmaz ayın 9’unda mı olacak bu proje?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler, sağ olun.

Şimdi AK PARTİ Grubundan Sayın Ahmet Kılıç Bey’e söz veriyorum.

Buyurun Ahmet Bey.

AHMET KILIÇ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok Değerli Bakanım, saygıdeğer milletvekillerimiz; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmamın başında, hain terör örgütü PKK-PYD’nin gerçekleştirmiş olduğu alçak saldırı sonucu hayatını kaybeden vatandaşlarımıza, değerli şehitlerimize Cenab-ı Allah’tan rahmet diliyorum. Gerek Silahlı Kuvvetlerimiz gerek kahraman ordumuz kendilerine gerekeni fazlasıyla yapacaklardır diyorum.

Değerli Bakanım, tabii, mesele Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olunca AK PARTİ olarak söyleyecek çok sözümüz var, kimsenin inkâr edemeyeceği bariz gerçekler var ortada. Biz Türkiye’yi ulaşım ve haberleşme noktasında eskiden hayali bile olamayacak noktalara taşıdık hamdolsun. Bu noktada, bu kadrolar olarak bir kez daha gururlanıyoruz, övünüyoruz. Tabii ki yapacak çok şey var, inşallah bunları da Cumhur İttifakı olarak, Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde gerçekleştirmeye devam edeceğiz.

Yıllardır tabii ki ulaşımda bu ülkeye bir şey katmayanlar, insanların haberleşmesinde en ufak bir emeği olmayanlar elbette ki bizim yaptıklarımızı görmemek niyetinde olacaklar, ifade etmemek niyetinde olacaklar, bizim söylediklerimizi de duymamak niyetinde olacaklar; bundan yana bizim en ufak bir şüphemiz yok ama şunu söyleyebiliriz: Ortaya konulan eserler Türkiye’yi gelecek yüzyıla taşıyacak önemli eserler ki bu eserler Türkiye’nin prestij eserleri olarak şu an önümüzde ve değerlerini şimdiden kanıtlamış eserler bunlar. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu, Osmangazi Köprüsü, İzmir Otoyolu, 1915 Çanakkale Köprüsü, İstanbul Havalimanı, Avrasya Tüneli; bunlar bir nefeste sayabileceğimiz projeler ve bunların her birine proje olarak baktığınızda üretime, istihdama, bunun yanında emisyona, akaryakıt tüketiminin azalmasına son derece önemli katkıları olmuştur. En önemli katkı da şudur: İnsanların can güvenliği açısından son derece olumlu işlerdir bunlar ve bunların hepsini atlamamız, yok saymamız aslında kişinin kendisini yok sayması demektir.

İcraat işi bir vizyon meselesidir. Mesela “Su sızdırıyor.” dedikleri Marmaray günde 600 bin civarında yolcu taşıyorsa bu bir vizyonun göstergesidir. “Kimse oradan uçmaz.” dedikleri İstanbul Havalimanı defalarca yolcu rekoru kırdı ve Avrupa’nın en yoğun havaalanları sıralamasında baktığınızda en önde geliyor. “Uçağın inmediği yere havalimanı mı yapılır?” denilen Sabiha Gökçen Havalimanı yine, Avrupa’nın en yoğun 6’ncı havalimanı oldu. Bu örnekleri çoğaltabiliriz, bu örneklerin hepsi Türkiye’nin ufkunun ne kadar geliştiğinin göstergesi aslında bizim ulaştırma ve altyapı alanında yaptığımız işlerle beraber. 6 bin kilometrelik bölünmüş yollar, şu an itibarıyla 28 bin kilometreyi geçti ve 77 ilimizin hepsi birbirine duble yollarla bağlı hâle geldi, bunlardan kaynaklanan tasarrufları zaten ifade ettiniz sunumlarınızda da. Biz inanıyoruz ki sizlerin, özellikle kentlerimizdeki trafik problemlerini de toplu taşımayla çözmek noktasında ortaya koyduğunuz bir gayret var burada, tek tek kentlerimizin ismini anınız. Çok başarılı projeler, tebrik ediyoruz, teşekkür ediyoruz ve bu kapsamda da Bursa’mızı ilgilendiren yüksek hızlı tren projesi de dâhil olmak üzere önemli projeler var.

Yine, Bursa Şehir Hastanesi metro hattıyla alakalı hızlı bir çalışma sürüyor. Baktığımız zaman, bu da inşallah, 2023 yılı içerisinde tamamlanacak ve Bursalı vatandaşlarımıza ulaşımında ayrı bir konfor oluşturacak.

Yine, hızlı treni ifade ettik, böyle, çok yoğun emek gücüyle çalışılıyor, 7 bin emektar işçimiz şu anda, hızlı tren projesinde yoğun bir şekilde çalışıyor. İnşallah, kısa bir zaman içerisinde Bursa’yla Ankara’yı çok konforlu, hızlı, seri bir ulaşım kavuşturmuş olacağız.

Ben bu vesileyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu olmak üzere, tüm ekibine teşekkür etmek istiyorum. Bursa’mızda şu anda, Bakanlığımızın 21 tane projesi devam ediyor, inşallah hızlı ve seri bir şekilde bunları da bitirmiş olacağız.

Bursa, Türkiye’nin 4’üncü büyük kenti nüfus bakımından baktığınızda, ticari gelişmişlik olarak baktığınızda, aynı şekilde ekonomik gelişmişlik olarak baktığınızda ve 2002 yılında aynı 4’üncü büyük kentin, Bursa’nın İstanbul’la, Bursa’nın Ankara’yla, Bursa’nın İzmir’le ulaşımı tek şeritli yollardan sağlanıyordu. Nereden nereye geldiğimiz açısından çok önemli bir örnek olduğu için bir kez daha ifade etmek istedim.

Ben bu vesileyle 2023 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum. İnşallah “Yol medeniyettir.” diyerek bilinçli bir şekilde ulaştırma alanındaki yatırımlarımıza devam edeceğiz, Türkiye’yi kendisine yakışır, çağın gereklerine uygun ulaşım alternatifleriyle tanıştırmaya; yollar, köprüler, havalimanları, limanlar imar etmeye devam edeceğiz diyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Teşekkür ediyorum.

Vakti tasarruflu kullandığınız için ayrıca teşekkür ediyorum.

Sayın Bedri Serter, buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakan, uzun yıllardır ulaştırma ve altyapı hizmetlerine ilişkin gerek yerel düzeyde gerekse bürokrasi düzeyinde çeşitli görevlerde bulunmuş biri olarak iki buçuk yıldır Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında Bakan olarak görev yapmaktasınız. Şunu bilmenizi istiyorum: Bakanlığınızda yaptığınız tüm işlemlerin ve projelerin, biz muhalefet partisi olarak ve halkımızın gözünde hiçbir gerçekliğini ve samimiyetini göremiyoruz hatta EKAP sisteminde kaçırdığınız... Niye kaçıyorsunuz, buna hiç anlam veremiyorum ama siz kaçırırsanız da Sayıştay gözden kaçırmıyor, Allah’tan Sayıştay var demek istiyorum. EKAP sisteminde izine rastlanmayan 9 projeden 1’i de maalesef ki on beş yıldır ısıtıp ısıtıp önümüze koyduğunuz İzmir ve Ankara Hızlı Tren Hattı Projesi’dir. El insaf diyorum ve sorularına geçiyorum.

Cumhuriyet tarihinin en büyük projesi olarak tanımladığınız Ankara- İzmir Hızlı Tren Hattı Projesi’yle ilgili 2020 yılında yine bu salonda size “Sayın Bakan, bu proje ne zaman biter?” diye sorduğumda hâlen kayıtlarda da mevcut olan bir cevap vermiştiniz. Bana o gün, dalga geçer gibi “Yüz on ay.” diye bir tanımlama yaptınız, hâlen bu sözünüzün arkasında mısınız? Ben, Ankara-İzmir güzergâhında ayda en az bir veya iki sefer aracımı giden bir milletvekiliyim. Geçen sene “Yüzde 47 ilerleme sağladık.” dediğiniz projeye ilgili, bu sene sunumunuzda yüzde 54,6... Arada sadece yüzde 6 bir ilerleme sağlamış gözükmektesiniz ama bütün bu verdiğiniz rakamlara bakarak size açık ve net şunu söylemek istiyorum: Kim size bu rakamları veriyorsa yalan yanlış rakamlar veriyor Sayın Bakan ve siz bu rakamları kullanarak hem bizi aldatmış oluyorsunuz hem de halkı. Bu söylediklerim üzerine söylenecek sözünüz varsa cevaplarınızı duymak isterim.

Bir başka soru, ihalede usulsüzlük yapıldığı iddiasıyla dava açan KMB firmasının başvurusunun üzerini örtmek için tek adam gücünü kullandınız ve bu başvurunun önünü yargı yoluyla kestiniz. Bu projede bunca hukuka aykırılık söz konusu olmuşken, bu kadar soru işaretleri varken nasıl oldu da önce idare mahkemesi bu projenin istisna kapsamında alınabilecek bir proje olduğuna karar verdi, sonrasında da nasıl oldu da Danıştaydan projeye izin çıktı; öğrenmek istiyorum.

Çok ciddi bir sorum daha var Sayın Bakan. Hâlen ihaleyi elinde tutan ERG şirketi, bu ihalenin maliyetinin avro olarak hesaplandığını belirtirken kitapçığınızda da mevcut olan ve belirtilen bedel 2 milyar 162 milyon 600 bin avro olmasına rağmen, nasıl oluyor da kur dalgalanmasını gerekçe gösterip bu firma 1,5 milyar dolarlık ek bütçe talep etmektedir? Bu talebi hepimiz haber kanallarından gördük, izledik; bu bilgiyi doğruluyor musunuz Sayın Bakan? 2 milyar 162 milyon avro İngilizlerden mi alındı acaba; onu da sormak istiyorum.

Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı’yla ilgili net sorularım bunlar Sayın Bakan. Siz de kendinizi gerçekten ciddi bir Ulaştırma ve Altyapı Bakanı olarak görüyor ve hissediyorsanız bu sorularıma ciddi cevaplar bekliyorum Sayın Bakan.

Birkaç sorum daha olacak İzmir’le ilgili. Benim de sıkça gündeme getirdiğim İzmir’in trafik sorunu sonrası, İkinci Çevre Yolu, Kuzey-Doğu Çevre Yolu ihalesine çıkıldığını gördük. Nisan 2022’de etüt çalışmalarının yapıldığını belirtmişsiniz, konuya dair verdiğim soru önergesine... Bu projenin ihale bedeli nedir? Proje ne aşamada? Bir İzmir Milletvekili olarak bu yolun güzergâhını hâlâ bilmemekteyim ve bilgi talep etmekteyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

BEDRİ SERTER (İzmir) – İzmir, Çandarlı ve Filyos’un aradan tren ve boru hattıyla birleşmesinde projenin akıbeti ne olmuştur? Boğaz trafiğinin rahatlayabileceği, uzmanlarca belirtilen bu projeye ilgili herhangi bir fizibilite çalışmanız yapılmış mıdır?

Bütçemiz hayırlı olsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Alpay Antmen, hemen devam edelim lütfen.

ALPAY ANTMEN (Mersin) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; önce, PTT’den bahsetmek istiyorum; 2019 yılında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, Varlık Fonuna devredilen ve bundan sonra da dengesi bozulan ilişkili kuruluşlarından biri. KİT’ler içinde en çok zarar eden kurum hâline geldi; maalesef, gururumuz PTT, şu an zarar ediyor ve bu zararı da PTT emekçilerinden çıkarmaya çalışıyor.

PTT, 2018 yılından beri personel almıyor, elindeki mevcut personele mobbing ve baskıyla daha çok iş yaptırarak kâr etmeye çalışıyor ve şunu söylemek istiyorum: PTT bir kamu kuruluşudur, önceliği kâr değildir. Bu arada, yılda 1.300 mezun veren posta hizmetleri programlarından, üniversitelerden mezun olan binlerce gencimiz PTT’nin alım yapmasını, personel alımı yapmasını bekliyor ve maalesef hâlâ işsizler. PTT emekçileri, 2018 yılından beri bugüne kadar herhangi bir memur ya da İHS’li personel işe alınmadığı için günde 110 tebligat gibi, inanılmaz bir şekilde mobbinge maruz kalarak çalıştırılmaya çalışılıyor. Baskılar, sürgünler PTT emekçilerini yıldırmaya başladı.

Sayın Bakan, orada çok önemli bir husus daha var. Tebligat Kanunu’na göre adli tebligatların mutlaka memur eliyle yapılması gerekiyor fakat bugün için taşeron işçilerine bu adli tebligatlar yaptırılmaya çalışılıyor. Ben buradan bir hukukçu olarak uyarıyorum: Memur eliyle yapılmayan bütün adli tebligatlar hükümsüzdür, yok hükmündedir ve bunun yapılması ileride hak kayıplarına yol açacağından PTT’ye de ileride büyük tazminatlar söz konusu olabilir, doğabilir.

Bu arada, PTT’de görevlendirilen, 2018 yılında 375 sayılı KHK’yle göreve başlayan İHS’liler, kadrolularla aynı görevi yaptıkları hâlde yaklaşık 3 bin lira civarında daha az maaş alıyorlar. Bunlar da memur, bir an önce İHS’lilerin kadroya alınmasını takdirlerinize sunuyorum.

Sayın Bakan, Mersin’le ilgili bir şeyler daha söylemek istiyorum. Konuşmanızda Çukurova Havalimanı’nın şubat ayında açılacağını söylediniz; bunu bekleyeceğiz. Yıllardır açılmayan Çukurova Havalimanı’nın açılışı inşallah, Sayın Bakanlığınız dönemine gelir, yoksa seçimden sonra sizi Mersin’e bizzat davet ederek Millet İttifakı’nda biz açarız diyorum.

Bu arada, On Birinci Kalkınma Planı’nda adı değişen Mersin ana konteyner aktarma limanının, Mersin dışında fiziken başka bir yere yapılması mümkün değil; liman şartları, körfez şartları, deniz şartları buna uygun değil. Aynı zamanda, Mersin’in yapısı, demir yolu bağlantıları, kara yolu bağlantıları ve lojistik üssü olması nedeniyle bu limanın Mersin’de yapılması gerekiyor. Bu konuda çalışmaya başlamanızı Sayın Bakanlığınızdan talep ediyorum.

Mersin’le ilgili çok daha önemli bir konu var Sayın Bakan: Mersin Büyükşehir Belediyesi yüzyıllık bir rüyayı gerçekleştirmek için metro inşaatına başladı, kaynağı buldu, Belediye Meclisinden yetki aldı ve Sayın Cumhurbaşkanı bunu yatırım programına aldılar fakat bu proje bir imza bekliyor Sayın Bakan; Maliye Bakanı Sayın Nebati’nin önünde, aylardır bu projeyi imzalamıyor. Biz defalarca söyledik, dikkate almadı; ben bir de yetkili Bakan olarak sizden rica ediyorum, Sayın Nebati’den siz de rica ederseniz Mersin’in bu yüzyıllık hayaline lütfen engel olmasın.

Bunun yanında, Sayın Bakan, Mersin’in kanayan yaralarından Çeşmeli-Taşucu otoyolunun da bir an önce başlanması, bitirilmesi gerekiyor; yoksa Mersinliler yazın üç dört ay 30 kilometreyi dört saatte, üç saatte alamıyorlar. Bu konuda çalışma yapmanız gerekiyor, topu topu 52 kilometrelik bir otoban.

Bunun yanında, Sayın Bakan, konuşmanızda Mersin’den Antep’e hızlı tren projenizden bahsettiniz. Bu ülke için iyi şeyler yapan herkesten Allah razı olsun. Bizim derdimiz bir şeylerin yapılması değil; yapılırken doğru düzgün yapılması, doğru bedellerle yapılması, çalınmasına çarpılmasına engel olunması. Ben Antep hızlı treniyle ilgili olarak bu hattın Urfa’ya, Diyarbakır’a ve Mardin’e kadar da uzatılmasını öneriyorum. Hiç olmazsa oradaki güzellikler de turizme açılabilir diyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

ALPAY ANTMEN (Mersin) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bunun yanında, yine, Mersin’den Aksaray’a bir tren hattı yapılması gerekiyor Mersin Limanı’nın Orta Anadolu’ya bağlanması için. Anladım, Bakanlığımızın süresi az kaldı, bitecek ama inşallah Türkiye Cumhuriyeti’nin 100’üncü yılında Millet İttifakı olarak, sizin yapmadığınız, eksik bıraktığınızı, tamamlamadığınızı veya düşünmediğiniz projeleri de yapmaya milletimize sizin huzurunuzda söz veriyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Fethi Açıkel, sonra Sayın Uğur Aydemir’e söz vereceğim.

Buyurun lütfen.

FETHİ AÇIKEL (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

İstanbul Milletvekili olmam hasebiyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçe görüşmeleri sırasında yanıt mahiyetinde birkaç noktayı açıklığa kavuşturma ihtiyacı hissettim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, Sayın Başkan; Adalet ve Kalkınma Partisi, iktidarının yirminci yılını tamamlamak üzere ve Türkiye Cumhuriyeti’nin dış borç yükünün neden bu kadar arttığını açıklamak ihtiyacı duyacaksak, Türkiye’nin bugün Merkez Bankası rezervlerinin neden çok kötü durumda olduğunu açıklayacaksak, bütçe açığımızın neden katlanarak arttığını açıklayacaksak ve buna bir yanıt arayacaksak, yanıt ararken, bakmamız gereken bakanlıkların başındaki Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yirmi yıllık AK PARTİ iktidarı süresince yaptığı pahalı, verimsiz ve belli bir zümreyi zenginleştirmekten, vatandaşın ise hayat maliyetlerini, geçim maliyetlerini, esnafın, KOBİ’nin ihtiyaçlarını ön plana almayan politikalarına bakmamız gerekir diye düşünüyorum. Yirmi yıllık iktidarda Türkiye’nin sırtına vurulmuş, âdeta Düyun-ı Umumiye borçlarıyla kıyaslanabilecek borçları yüklemiş bir Bakanlığın bütçesini tartışıyoruz.

Bakınız, İstanbul’da hangi esnafa, hangi kamyoncuya, hangi otobüs firmasının temsilcisine, sahibine soracak olursanız size söyleyecekleri şey, köprü geçiş ücretlerinin, Kuzey Marmara Otoyolu ücretlerinin ne kadar yüksek olduğudur. Türkiye’de ulaştırma esnafın, ulaştırma esnafının sırtında hiç

bu kadar yük olmamıştı; Türkiye Cumhuriyeti tarihinde bu kadar büyük bir maliyet oluşturmamıştı. Halkımızın marketlerde pahalı bir şekilde aldığı gıdanın sorumlusu da bu otoyollardan, bu köprülerden alınan yüksek maliyettir.

Bakınız, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının tren seferlerinin sıklığı son derece sınırlıdır, fiyatlar yüksektir; öğrenciler, emekliler, memurlar için katlanılamaz boyuttadır. Trenler organize sanayi bölgelerinden geçmemektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin bir bir yüz akı olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları politikasına bir parça eklemeye bulunamamıştır AK PARTİ hükümetleri. Size sorarım, kaç tane organize sanayi bölgesinden geçen raylı ulaşım ağı vardır?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Son on saniyeniz.

FETHİ AÇIKEL (İstanbul) - Türk Hava Yollarının sıklığı ise ayrı bir sorundur. Turistlere hizmet eden, vatandaşın eziyet eden bir mahiyete ulaşmıştır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum.

FETHİ AÇIKEL (İstanbul) – Turizm Bakanı “Yazları pahalıysa kışın turistik tesisleri ziyaret ediniz.” demiştir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Sayın Açıkel, aştınız süreyi, son cümlelerinizi alalım.

FETHİ AÇIKEL (İstanbul) – Tamam, teşekkür ediyorum Başkan.

Türkiye Cumhuriyeti yurttaşları için lüks bir ulaşım hâline dönüşmüştür; tıpkı yangın söndürme uçaklarını tamir edemeyen, kendi vatandaşına kaliteli demir yolu hizmeti sunamayan Bakanlığımızın icraatlarında görüldüğü üzere.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler, sağ olun.

AK PARTİ Grubundan Sayın Uğur Aydemir, buyurun lütfen.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Teşekkür ediyorum çok Kıymetli Başkanım.

Çok Değerli Bakanım, Değerli Bakan Yardımcılarım, çok kıymetli milletvekili arkadaşlarım, çok değerli bürokratlarımız, basınımızın değerli temsilcileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı olmasını, bereketli olmasını Cenab-ı Allah'tan temenni ederek sözlerime başlamak istiyorum.

Öncelikle, bugüne kadar hain PKK terör örgütü tarafından şehit edilen bütün şehitlerimize Allah'tan rahmet diliyorum, yaralılarımıza da Rabb'imden hayırlı şifalar dileyerek sözlerime başlıyorum.

Evet, Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesini görüştürüyoruz. Bir defa, ülke olarak, her Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı jeopolitik konumda nerede olduğumuzla, nasıl bir durumda olduğumuzla ilgili, sözlerine başlarken jeopolitik konumumuzun önemine değinerek sözlerine başlarlar; bizim de ulaştırmaya bu yönden bakmamız lazım. Dört saatlik uçuşla 1,6 milyar nüfusa hitap ettiğimiz, 43 trilyon 200 milyar dolar gayrisafı millî hasılaya sahip olduğumuz ve 11 trilyon dolar ticaret hacmine sahip olan bir bölgede, 67 tane ülkenin merkezinde olan bir ülkemiz var; bu bilinçle etrafımıza bakmamız lazım, uluslararası merkez hâlinde olduğumuzu, merkez olmak için çaba sarf etmemiz gerektiğini bilmemiz lazım, her hareketimizi, adımımızı buna göre, düşünerek atmamız lazım.

Şimdi, hem “Yol, medeniyettir.” diyeceğiz hem “Gitmediğin yer senin değildir.” diyeceğiz hem “Yol olmadığı zaman ekonomiden bahsedemeyiz, ticaretten bahsedemeyiz.” diyeceğiz, bu cümleleri her seferinde kuracağız

ve daha sonra da “Niye yol yaptık?” deyip “maliyet analizi” “finansman maliyeti” bunları da yanında parantez açarak gündemimize getireceğiz. Şimdi, benim aklıma şu geldi: Bazı arkadaşlarımız “Nükleer santral yapmamanız lazım. Çevre önemli, duyarlı olmamız lazım. Türkiye’nin geleceği önemli.” diyerek, bir sürü alt başlık sıralayarak olumsuzlukları, nükleer enerjinin olumsuzluklarını bize anlatıyorlar ama dönüp bu tarafa geldiğimizde, biz diyoruz ki: “Arkadaşlar, bölünmüş yol yaparak 5 milyon ton emisyon gazı salımını önledik; 28 bin kilometre yol yaparak çevremize şu kadar fayda sağladık, insanlığa fayda sağladık.” Ama bunu dikkate almıyor arkadaşlarımız, hemen bu sefer diyorlar ki işte “50 milyar, 100 milyar, şu kadar fazla para ödüyorsunuz.” Arkadaşlar, Türkiye’nin geldiği noktayı veya dünyanın yönünü bilmeden veya analiz yapmadan, etki analizi yapmadan bu cümleleri kurmak bence çok doğru yaklaşım değil. Niye? Şimdi, bakınız, trafikteki araç sayısını Sayın Bakanımız çok net bir şekilde verdi, 8 milyon araçtan 26 milyon araca gelmiş, 26 milyonu da geçmiş araç sayımız. Şimdi, eğer bu bölünmüş yollar yapılmasaydı, eğer devlet KÖİ’lerle bunları yapmasaydı, kendi imkânlarımızla biz bu işi, yolları yapmış olsaydık, otoyolları kendi imkânlarımızla yapmış olsaydık acaba Türkiye ne olurdu, kazalar ne olurdu veya bu kadar araç trafiğe çıkabilir miydi? Mesela, benim aklıma şu geliyor arkadaşlar: İstanbul’dan İzmir’e kara yoluyla giden arkadaşlarımız var mı bilmiyorum. Eğer varsa, bizim Akhisar Çevre Yolu yapılmadan önce Akhisar’ın içinden geçerken inanıyorum ki herkes Akhisar’ı çok net tanımıştır, iki saatte Akhisar’ın içinden geçemiyorlardı çevre yolu olmadığı için, tıkanıyordu trafik. Şimdi, Akhisar küçük bir ilçe, iki saatte Akhisar’ın içinden geçilmeyen bir yerde acaba biz bu yolları yapmamış olsaydık... Bugün itibarıyla baktığımızda, arkadaşlar, Avrasya Tüneli’nden 67,7 milyon araç geçmiş. E, ne olurdu Avrasya Tüneli yapılmasaydı, hiç düşündük mü arkadaşlar, ne yapardı acaba İstanbul?

Şimdi, Sayın Bakanım çok güzel bir sunum hazırlamış, burada tek tek etki analizlerini de yapmış; 55 milyar TL yıllık kâra geçtiğimizi... Yollara yapılan masrafları anlatıyoruz da ne kadar kâra geçtiğimizi, ölümlerin azaldığını niye gündeme getirmiyoruz arkadaşlar? Yani doğru bir analiz mi yaptığınız analiz? Plan ve Bütçe Komisyonundayız, bir taraftan diyoruz ki: Arkadaşlar, maliyeti şudur... Ama elde ettiğimiz kazanımları söylemezseniz eksik analiz yapmış olursunuz, Plan ve Bütçe Komisyonunda doğru bir analiz yapmamış oluruz diye düşünüyorum. Mesela, evet, 2003-2021 yılları arasında gayrisafı yurt içi hasılaya 548,5 milyar dolar ve üretime de 1 trilyon 139 milyar dolarlık etkisi oldu bu yolların; bunu söyleyelim arkadaşlar. Türkiye büyüyor, eğer 250 milyar dolar ihracattan bahsediyorsak arkadaşlar, ne sayesinde oldu bunlar? Tabii ki yollar sayesinde oldu. Hava yolu, kara yolu, deniz yolu, demir yolu; bunları üst üste koyarak konuşmamız lazım. Bugün, baktığımızda, biz, hızlı treni -Türkiye- Japon filmlerinde, Alman filmlerinde, filmlerde izlerdik ama bugün, hızlı trene artık binip seyahat ediyoruz arkadaşlar. Bunları gündemimize alamazsak -marifet iltifata tabidir- bunlarda Sayın Bakanımıza teşekkür etmezsek bence çok büyük haksızlık yaparız.

Evet, değerli arkadaşlar, bence Türkiye’nin vizyonu... Bazı arkadaşlarımız “Niye 2053 vizyonu, niye 2071 vizyonu? Sayın Bakanım, vizyonunuz yok, ta 2053’ü düşünüyorsunuz.” diyerek Bakanıma gönderme yaptılar ama tabii, 2053’ün bize ne ifade ettiğini belki arkadaşlar bilmeyebilirler, 2071’in neyi ifade ettiğini bilmeyebilirler ama 2023 de bizim vizyonumuzda vardı, 2028 de var, 2030 da var, 2035 de var. 2053 yılı bize bir anlam kazandırıyor, bir şey ifade ediyor, bizim için bir anlamı var, bir manası var. Biz 2053’ü söylerken 2023-2053 arasını hiç düşünmüyoruz, sadece 2053’te şunları yapacağız diye zannediyorsanız yanılırsınız, öyle bir şey zannetmeyin arkadaşlar. Bizim, her yıl kısa, orta ve uzun vadeli planlarımız var hem Ulaştırma Bakanlığımızın vizyonu hem Sayın Bakanımın vizyonu. Bunları, tabii, öyle tahmin etmediği için, değerli arkadaşlar, bunları tek tek, yıl yıl olarak ifade etmek istemedi, “2053” “2071” diyerek kısaca değindi geçti.

Ben bir başka konuya değinmek istiyorum. Bu kitapçıkta tabii ki rakamların her biri var. Vakit nakittir diyoruz, ne kadar vakitten -hem yakıt tasarrufundan- tasarruf sağlıyoruz -bilhassa İstanbullular için- bunların her biri tek tek bu kitapçıkta var; detaylı okursanız hem vizyonumuzu görürsünüz hem analizleri ve etki analizlerini çok net bir şekilde görürsünüz arkadaşlar.

Ben başka bir konuya değinmek istiyorum. Sabahleyin bazı arkadaşlarımız yine ifade ettiler...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yollarda olduğu gibi konuşmalarda da tasarruf önemli tabii.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, tasarruf... Ben onun için zaten son iki dakikaya bırakmadım, üç dakikada değiniyorum Sayın Başkan.

Mesela, “Madem Türkiye kara parayı aklamıyor, cari açığı uyuşturucuyla kapatmıyorsa net hata, noksanı neden oluyor?” dedi. “Madem net hata, noksanı niye veriyorsunuz?” Arkadaşlar, bu, teknik bir deyim; “net hata, noksanı” demek “kara para aklamak” demek değil. Net hata, noksanı, mesela, neden olabilir değerli arkadaşlar, ben size söyleyeyim: Mesela, ihracattan dolayı. Mal ihraç ediyorsunuz, malı yurt dışına gönderdiniz ama para hemen gelmiyor. Ne zaman gelir? Bir ay sonra gelir, yarısını nakit alırsınız, yarısını iki ay sonra alırsınız dolayısıyla oradaki açık kalan para net hata, noksana yazılır. İthalatta da aynısı olur veya altın ithal ettiniz, döviz gönderdiniz, altın geldi Türkiye’ye, hemen döviz bozdurup tekrar Merkez Bankasına döviz göndermiyorsunuz. Bu gelen altının ne zaman kasaya gireceği belli olmadığı için bu gibi rakamlar ne olur? Net hata, noksanda gösterilir arkadaşlar. Şimdi “Sizde net hata, noksan var, sizin bunu kara paradan ve uyuşturucudan yaptığınız açık, ortada...” Mesela, bu ay sonu, 9’uncu ayın sonu itibarıyla 28 milyardan 24,9 milyara düştü net hata. Ne oldu, nasıl azaldı? İşte gelen rakamlar, arkadaşlar, birbirini negatif ve pozitif yönde etkileyerek ne yapıyor, nötralize ediyor. Hata var mıdır? Mutlaka net hata, noksanı var.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Ama açıklamıyorsunuz, onu da açıklayın.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Dünyada bakıyoruz, Merkez Bankası veya verilere bakıyoruz; bir tek net hata, noksan Türkiye’de var, başka hiçbir ülkede yok; o zaman siz, kara para aklıyorsunuz demekle, arkadaşlar, biraz Türkiye’ye ve kendi ülkemize haksızlık yapıyoruz. Başka hangi ülkelerde net hata, noksan var, kimlerde var? Amerika’da var mı mesela? Ne kadar var mesela Amerika’da? 159 milyar dolar net hata, noksan var. Şimdi “Amerika’da net hata, noksan var...” “Onların olabilir, onlar kara para falan düşünmezler, çok temiz vatandaş onlar, onlarda uyuşturucudan bahsedemezsiniz, kara paradan bahsedemezsiniz.” “E, Almanya’da...” Olabilir, o normal.” E, başka hangi ülkede var değerli arkadaşlar? Almanya’da da var net hata, noksan. Almanya’da da olsun, bütün ülkelerde... Çin’de de var net hata, noksan; eksi var hatta orada, bizde artı var. Şimdi “Diğer ülkelerde olabilir, onlar normal; Türkiye’de olursa bu, anormal.”

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – O kadar basit değil ama.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Arkadaşlar, bu, kendi ülkenize... Ya, 28 milyardan bahsediyoruz, 1,7 milyar dolar yapar ve neden kaynaklandığını da bir iktisat profesörüne veya ekonomi profesörüne sorarsanız, zaten anlatacak size bunları. Üç dakikamda bunları niye anlattım size? Arkadaşlar, tekrar tekrar aynı şeylerden bahsetmeyin, ülkemize yazık ediyorsunuz. Her birimiz Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarıyız, ülkemize çamur atıyorsunuz.

MUHAMMET NACİ CİNİSLİ (Erzurum) – 28 milyar dolar, dolar o.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evde oturuyorsunuz, bir para geldi, diyorsunuz ki babanıza: “Bu para nereden geldi? Uyuşturucu mu sattın sen?” Veya babanız size soruyor: “Bu para nereden geldi? Uyuşturucu mu sattın?” Ya, bir sor bakalım nereden geldiğini; hemen uyuşturucuya, kara paraya yönelmeyin arkadaşlar, bu kadar çamur atmayın. Siz bunu yaparsanız eloğlu ne yapar bize ya! Eloğlu ne yapar bize arkadaşlar? Lütfen, yapmayın bunları.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Son cümlem Sayın Başkanım.

Arkadaşlar, en azından, kendi ülkemize bunu yapmayalım diyorum.

Ben Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı olmasını Cenab-ı Allah’tan tekrar temenni ediyorum. Bizim yüz akımız; bugün eğer AK PARTİ yirmi yıldan beri iktidardaysa, 21’inci bütçeyi yapıyorsak Sayın Bakanım, bunda sizin çok büyük emeğiniz var. Başta Sayın Cumhurbaşkanımıza ve sizlere, ekibinizle beraber, her birinize ayrı ayrı teşekkürü borç biliyorum üzerime; teşekkür ediyorum, Allah hepinizden razı olsun, yolunuz açık olsun Sayın Bakanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Cumhuriyet Halk Partisinden arkadaşlarımızın söz haklarını kullandıracağım; Abdurrahman Tutdere, Yıldırım Kaya ve İbrahim Kaboğlu’na sırasıyla söz vereceğim.

Buyurun Abdurrahman Bey.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Sayın Bakan, Sayın Başkan; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, öncelikle şunu belirteyim: 2018 yılında milletvekili olarak seçildik, Meclise geldiğimiz günden bu yana defalarca hem Plan ve Bütçe Komisyonunda hem Genel Kurulda dile getirdiğimiz, takip ettiğimiz Gerger yolunun temelini cuma günü attınız; teşekkür ediyoruz, Allah hayırlı uğurlu etsin. Davet etseydiniz de mutlaka gelirdim.

Sayın Bakan, birazdan ekrana vereceğiz, Adıyaman’ın milli bir meselesi var, Gerger yolu gibi, bir de bizim Çelikhan yolumuz var. Çelikhan yolu, gerçekten, halk arasında “ölüm yolu” olarak bilinir ve uzun süredir yapılması için Hükümetiniz, sizden önceki bakanlar da söz verdi, defalarca söylediler ancak bugüne kadar Çelikhan yolu konusunda adım atılmadı. Biz bunu defalarca Karayolları Genel Müdürlüme de ilettik, soru önergeleri verdik. “Haklısınız.” diyorlar ancak Çelikhan yoluna bir türlü başlamıyorsunuz. Sayın Bakan, işte, ekranda görüyorsunuz. Evet, Sayın Cora, Sayın Çelebi; biraz önce viyadükler yaptığınızı, tüneller yaptığınızı gösterdiniz, işte burası Adıyaman-Çelikhan-Malatya yolu, şehirler arası bir yol. Uydu görüntülerinden bile virajları görüyorsunuz.

SALİH CORA (Trabzon) – Engellemeyin yapalım. Engellemezseniz yaparız, niye engelliyorsunuz?

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Bakınız, Yusufeli Barajı’nın etrafına 57 kilometre tünel yaptınız, Adıyaman-Çelikhan-Malatya yolunu, 57 kilometre yolu yapmadınız.

SALİH CORA (Trabzon) – Niye engelliyorsunuz?

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Yirmi yıl geçti Sayın Cora, bak, iktidarınızın ayıbı, bu sizin ayıbınız. İşte, görüyorsunuz, bakınız, 57 kilometrelik yolu yapamadınız.

SALİH CORA (Trabzon) – Niye itiraz ediyorsunuz?

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Sayın Bakan, Çelikhan yolu yapılmayı bekliyor, biz sizlerden özellikle, iktidar olarak bu Çelikhan yolunu yapmanızı bekliyoruz.

SALİH CORA (Trabzon) – Yaptıklarımızı görmüyor musunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arkadaşlar, ikili diyaloga girmeden gidelim.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Bunun dışında, Sayın Bakan, biliyorsunuz, Sincik ilçemiz AK PARTİ’ye desteğiyle bilinen bir ilçe; yüzde 87-97 AK PARTİ’ye oy veren şampiyon ilçenize yirmi yıldır bir yol yapamadınız, Sincik yolunu yapmadınız. Ben Sincik’e her gittiğimde hemşehrilerimiz diyorlar ki: “Biz hakkımızı helal etmiyoruz. 3 defa, 4 defa, referandumda şampiyon yaptık, bize bir yol yapmadılar.”

Aynı şekilde, Besni’de Üçgöz-Beşyol-Kızılın yolu var Sayın Bakan. Burada bir de Çanakçı Köprüsü var, bu köprü 1970’lerde yapılmış, inanın ki tek yönlü bir köprü ve bu köprünün üzerinde karşıdan bir hayvan geldiğinde bu taraftaki sürücüler yarım saat bekliyorlar ve o şekilde geçebiliyorlar, burası da yapılmayı bekliyor.

Sayın Bakanım, bizim Gölbaşı ilçemizin ortasından geçen Malatya ve tüm doğuyu Akdeniz’e bağlayan yolun yazın şehir içi inşaatına başlandı ancak hiçbir hazırlık yapılmamış, yazın onun çevresindeki esnaf gerçekten tozdan mahvoldu ve şu anda bu yolla ilgili bir çalışma yok. Biz bir an evvel Gölbaşı şehir merkezindeki bu yolun mutlaka yapılmasını bekliyoruz, bu konuda bölge müdürlüğünün gerekli tedbirleri almasını bekliyoruz.

Sayın Bakan, Adıyaman’a Ulaştırma Bakanlığı olarak on dokuz yılda toplam 5 milyar liraya yakın kaynak ayırmışsınız, bizim çevre illerimizden Malatya’ya bir yılda 3 milyar lira kaynak aktarmışsınız, Adıyaman’a ayrımcılık yapıyorsunuz. Bakınız, Çelikhan yolunun Malatya-Çelikhan kısmını 2015’te yaptınız, Adıyaman sınırlarında kalan yola henüz başlanılmadı, bu yolu yapmadınız. Adıyaman’a çevreden gelen, Urfa’dan gelen yolun Fırat köprüsü yapılmadı, Antep’ten gelen yolun Besni viyadüğü yapılmadı. Nissibi Köprüsü -fotoğraf da çekmiştiniz- evet, büyük bir eser ama o eseri Adıyaman’a bağlayan bağlantı yolunu yapamadınız. Sayın Bakanım, o yol da üç dört yıldır yapılıyor, çalışması devam ediyor, onu da bir an evvel yapmanız lazım Sayın Bakanım; köprü var, bağlantı yolu olmayınca insanlar istediği kadar istifade edemiyor.

Sayın Bakanım, ben şunu söylüyorum bütün Adıyaman halkı adına: Adıyaman-Şanlıurfa yolundaki Fırat Nehri üzerindeki köprüye, Besni-Gölbaşı arasındaki 10 kilometrelik yola, Düzce-Kömür-Pinaryayla-İnlice beldemizi birbirine bağlayan 33 kilometrelik yola, Adıyaman-Yaylımlı-Tut ilçemizi birbirine bağlayan 29 kilometrelik yola, Kahta-Sincik yoluna, Sincik Çatbahçe-Dilektepe-Hasanlı-İnlice-Recep grup yoluna, Üçgöz-Beşyol-Kızılın yoluna ve Adıyaman’da Bakanlığımızın sorumluluğundaki yarım kalan bütün yollara 2023 bütçesinden kaynak aktarılmasını bekliyoruz. Adıyaman’ın hakkını teslim edin Sayın Bakanım, biz de bir iliz, bizim de insanlarımızın güzel yollardan geçmesi onların temel hakkıdır. Artık Adıyaman’a pozitif bir ayrımcılık tanımamızı bekliyoruz. Biraz önce Ağrı’daki yollar gösterildi, aynı yollar niye Adıyaman’da yok? Adıyaman’daki vatandaşlarımız sizden hizmet bekliyorlar, destek bekliyorlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Eğer siz yapmazsanız ilk sandıkta biz geleceğiz, yolu biz yapacağız diyoruz.

Bütçeniz hayırlı olsun Sayın Bakanım.

Teşekkür ederim.

SALİH CORA (Trabzon) – Biz daha yirmi yıl iktidardayız; yaparız, rahat ol.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler.

Sayın Yıldırım Kaya, buyurun lütfen.

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, sayın bürokratlar; hepinize saygılar sunuyorum, hoş geldiniz.

Umarım bütçeleriniz Ankara’ya da bir hizmet yapar.

Sayın Bakanın hâlâ belediye başkanlığında gözü var sanırım. Belediye başkanlarıyla yarış etmekten kendini bir türlü alıkoyamıyor; İstanbul’la yarış ediyor, Ankara’yla yarış ediyor. Sayın Bakan, şöyle düşünün: Bir başkent düşünün, o başkent havaalanına metro yok. Şimdi, Melih Gökçek döneminde “Sen bu metroyu yapma, biz yapacağız.” dediniz ama şu ana kadar metroya dair en ufak bir adım atmadınız.

Sayın Bakan, Mansur Yavaş sizden talep ediyor, buradan çok açık net bir şekilde çağrı yapıyorum: Ya, yapın ya da bırakın biz yapalım. Zaten bıraksanız da sizin zamanınız yetmeyeceği için biz şimdiden hazırlıklara başladık, Ankara’da sizin de havaalanına gideceğiniz bir metronuz olacak. Sevgili milletvekilleri, siz de havaalanına giderken arabınıza değil, metroya binerek gideceksiniz; bunu bizim iktidarımızda biz gerçekleştireceğiz. Sayın Bakan, büyükşehir belediye başkanlarıyla yarışmayı bir kenara bırakın, hizmete kendi Bakanlığınızda devam edin.

Sayın Bakan, bugün Ankara’da Servisçiler Odasını ziyaret ettim. Servisçilerin, otomobilcilerin, halk otobüsçülerinin büyük bir kesimi araç alımında ciddi sorunlar yaşandığını söylüyorlar; taşıt pulunda, hem trafik sigortasında hem de kaskoda ciddi problemleri olduğunu söylüyorlar. Bu konuda, taşıt alımı konusunda özellikle servisçilere yardımınız öğrencilerimize, öğretmenlerimize katkınızın da yolunu açacak. Nedeni şu: Taşımali eğitim ne yazık ki Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarında çok yaygınlaştı ama servisçilerin olanakları olmadığı için sağlıklı bir taşımadan da bahsetmek mümkün değil.

Sayın Bakanım, bunları yapmıyorsunuz anladık ama Bakanlığınızda çalışan, örgütlü olan, KESK’e bağlı Birleşik Taşımacılık Sendikasının yöneticilerinden 17’sini sürgün ettiniz. Mahkeme kararıyla bu 17 sürgünün 16’sı iade oldu, eski yerlerine geldi. Şimdi, belli ki hukuksuz bir atama yapıyorsunuz, hukuksuz bir sürgün yapıyorsunuz. Ben sürgün yaşamını çok iyi bilirim, öğretmenlik yıllarımda çok sürgün yedim. Sürgün ağacının meyvesi tatlı olur, onlar asla bu mücadeleden vazgeçmezler; sürgün anlayışımızdan vazgeçin. Bir tek kişi mahkemeden dönemedi, Malatya’da çalışıyor. Ayrıca, Birleşik Taşımacılık Sendikasının Merkez Yönetim Kurulu Kadın Haklarından Sorumlu Üyesi Begüm Özyönüm Alsancak’tan Biçerova’ya sürgün olmuş, “C” bölümünden maaş alması gerekirken “D” şikkına indirilmiş, hak kaybı var. Rıza Ercivan Bahçeköy’e sürgün edilmiş, Erhan Kazan Eskişehir’den Yozgat Yerköy’e sürgün edilmiş, eşi Eskişehir’de öğretmen. Ya Allah’tan korkun, aile birliğini bozmaya hiçbirimizin hakkı yok. Şimdi, Yerköy’de çalışması ile Eskişehir’de çalışması arasında Bakanlığımıza ne gibi zarar verebilir bu çalışanlar? Bu emekçilerin haklarını yerine getirmeniz sizi büyütür, sizi küçültmez. Bir de Sayın Bakan, yazılıda 100 puan almış ve 98 puan almış iki tane somut örnek var, bu iki örneği de mülakatta edediniz. Şimdi, yazılıda -başarısız olsa- tam puan almış, 100 puan, bir başkası da 2 puan eksik ve 98 puan almış ama bu insanları siz mülakatta elemişsiniz, eleme gerekçenizi de şu ana kadar açıklamamışsınız. Eğer siz KESK’e bağlı Birleşik Taşımacılık Sendikasıyla kol kola, omuz omuza vererseniz o çalışmayan trenleriniz, hizmet görmeyen ekipleriniz daha sağlıklı hizmet görecek.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Gelin, bu sürgün anlayışınızdan bir an önce kurtulun, kendinizle yarışın, belediyelerle yarışmaktan vazgeçin.

Son olarak şunu söylüyorum: Ankara’da biz Esenboğa’ya metroyla gitmek istiyoruz, bunu hayal dahi etmemişsiniz; sizin hayal edemediğinizi Mansur Yavaş gerçekleştirecek ama yolunu açın, kapatmayın yolu; yolu kapatıyor, yol vermiyor...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Bugüne kadar Mansur Yavaş’ın bir tane projesini gösterin...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın İbrahim Kaboğlu, buyurun lütfen.

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Mansur Yavaş’ı Türkiye konuşuyor.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Ankara’da hangi projeyi hayata geçirdi? Bir tane proje gösterin ya!

SÜLEYMAN GİRĞİN (Muğla) – Mansur Yavaş hizmete devam edecek...

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Belki hayal edemiyorsunuz ama Türkiye görüyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yıldırım Bey, sizin süreniz bitti, teşekkür ediyorum.

İbrahim Kaboğlu Bey’e söz verdim.

Buyurun.

İBRAHİM ÖZDEN KABOĞLU (İstanbul) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Değerli hazırunu saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, özellikle Kanal İstanbul’dan söz ettiniz ama çevre hukuku ilkelerine ve çevre bilimi ilkelerine ve bilanço kuramına yollama yapmadan bahsettiğiniz için bu konuyla ilişkili birkaç hususa değinmek istiyorum. Kanal İstanbul planlama alanı içerisinde ve yakın çevresinde özellikle Büyükçekmece-Terkos arasında kalan alanlar Karadeniz ve Marmara Denizi arasında bir ekolojik koridor oluşturur, İstanbul’un kentsel alanı ekolojik koridorlarla nefes alır ve bu nedenle ekolojik koridorların korunması gerekir. Ekolojik kuşak ve koridorların ana bileşenleri içme suyu havzaları ve orman alanlarıdır dolayısıyla bu alanlarda düşük yoğunluklu da olsa kentsel yapılaşma söz konusu ekolojik koridorları olumsuz etkileyecek ve iklim değişikliğinin de etkisiyle kentin yapılaşmış alanlarındaki ısı adaları, hava kirliliği ve benzeri sorunları daha da artıracaktır. Ayrıca, plan değişikliğiyle getirilen fonksiyonlar fazladan nüfus çekici nitelikte olduğundan bölgede yüksek yoğunluklu yapılaşma baskısına sebebiyet verecektir ve zaman içerisinde bölgedeki yaşamsal önemdeki ekosistemler yok olma tehdidiyle karşı karşıya kalacaktır. Kanal çalışmasından çıkacak çok büyük boyutlardaki hafriyat, kazı atıklarının deniz dolgusu olarak kullanılması durumunda dolgu malzemesi deniz suyuyla etkileşime girecek ve deniz ekosisteminin zarar görmesine yol açacaktır. Sayın Bakan, bu Kanal İstanbul’u, aslında, birinci olarak, Anayasa’mız açısından; ikinci olarak, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler bakımından; üçüncü olarak da, gelecek kuşakların hakları açısından değerlendirmek gerekir. Anayasa’mızın bütüncül okunuşu, Türkiye ekosistemi açısından okunuşu dikkate alındığı zaman Kanal İstanbul inşaatı, bu devasa proje Anayasa’ya aykırıdır özellikle ülkesel ve çevresel hükümler temelinde.

İkinci olarak, Kanal İstanbul, Paris Sözleşmesi, Barselona Sözleşmesi ve Bükreş Sözleşmesi ışığında değerlendirildiğinden özellikle Paris Sözleşmesi’ne aykırı olduğu görülür. Paris Anlaşması’na taraf olarak Türkiye’nin iklim değişikliğinin engellenmesi, çevre sorunlarının çözümü ve bu sorunların kökenine müdahale etme konusunda etkili adımlar atma yönünde üstlendiği yükümlülükler BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi çerçevesinde okunmalı ve anlaşılmalıdır. Zira Paris Anlaşması bu çerçeve sözleşmenin bir tür anayasasıdır. Bu nedenle, Paris Anlaşması ve diğer sözleşmeler ekosistem ve ekolojik denge bağlamında, çevresel haklar ekseninde yorumlanmalıdır. Çevre hakkı yaklaşımı, aynı zamanda insan hakları yaklaşımı olup bunun hem maddi öğelerinin hem de usule ilişkin öğelerin

bu sözleşmede başlangıç kısmında belirtilen yükümlülükler ışığında Türkiye'yi de bağladığı dikkate alınmalıdır. Bu bakımdan, Bükreş ve Barcelona Sözleşmelerine girmek için zamanım olmadığından, özellikle Türkiye'nin İklim Sözleşmesi açısından bu projeyi gözden geçirmesi gerekir. Tabii ki en önemlisi de gelecek kuşakların hakları açısından; gelecek kuşakların haklarını ipotek altına alma hakkımız bulunmamaktadır.

Buna değindikten sonra, Sayın Bakan havaalanlarından söz ettiniz, demir yollarından daha çok söz etmenizi istedim çünkü Türkiye'nin kurtuluşu demir yollarındadır, bir Rize Havalimanı'nda değildir ama ona girmeyeceğim, ben Ankara'dan söz edeceğim. Ankara, Türkiye'nin başkenti, dünya başkentleri arasında en önde yer alan başkentlerden biri. İç uçuşlara değinmiyorum. Neden yurt dışına bağlantı yok? İstanbul'dan Paris'e, Londra'ya günde 5-10 uçak kalkarken Ankara'dan neden Türk Hava Yolları havalanmıyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

İBRAHİM ÖZDEN KABOĞLU (İstanbul) – Neden Paris'e Ankara'dan Türk Hava Yollarıyla uçulmuyor? Evet, on yıl öncesine kadar hizmet hareketine bağlanıyordu bu; bizim “FETÖ” dediğimiz harekete bağlanıyordu; o nedenle “Yapamıyoruz.” deniyordu. Peki, on yılda Ankara'dan Londra'ya, Paris'e, Berlin'e Türk Hava Yollarının direkt uçuşunu neden sağlayamıyorsunuz? Başkentimiz bu kadar değersiz mi? Bu bilinçli bir proje mi yoksa gerçekten bir hizmet eksikliği mi? Bu konuyu aydınlatmanızı istiyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler Sayın Kaboğlu.

Sayın Rıdvan Turan, sonra Sayın İbrahim Aydemir konuşacaklar ve daha sonra da soru bölümüne geçeceğiz inşallah.

Buyurun Rıdvan Bey.

RİDVAN TURAN (Mersin) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, ben biraz faaliyetlerinizi hani “Şu yol yapıldı, bu köprü yapıldı.” biçiminde ele almayı çok doğru görmüyorum. Yani bu değerlendirmeyi de, çok sıklıkla yapılan, biraz sık bir değerlendirme olarak görüyorum. Ben Bakanlığınıza ilişkin değerlendirmeyi biraz felsefesiyle yani ulaştırma politikasıyla ele almanın daha doğru olacağı kanısındayım. Geçtiğimiz aylarda bir grup inşaat mühendisiyle oturmuştuk; onların iddiası şuydu, diyorlar ki: “Bu zamana kadar görebildiğimiz büyük kamusal yatırımlara, köprülere, tünellere, şunlara bunlara ayrılan parayla bunun 2 katını yapmak mümkündü.” Şimdi, burada şöyle bir problem var benim gördüğüm ve aynı zamanda iddiam: Burada bir hizmetin yapılması değil tek başına mesele, bunun hangi bedellerle yapılıyor olduğu da çok önemli ve konuşulması gereken konulardan bir tanesi. Türkiye'de ulaştırma politikasının bence en temel sorunu, bir türlü çözümlenemeyen sorunu, sizinle de şahikasına ulaşmış olan sorunu: Bunun bir sermaye birikim modeli olarak ele alınıyor olması ve bu şekilde sürdürülüyor olması. Yani ulaştırma politikası, bu büyük kamusal yatırımlar, köprüler, şunlar bunlar üzerinden ya bir kamusal hizmet değil de bir kesimin oradan para kazanmasını sağlayacak bir şey hâline geldiğinde yani bir sermaye birikim modeli olduğunda, ister istemez aslında çok daha küçük bedellere yapılabilecek bu kamusal yatırımlar katbekat daha fazla şeylere karşılık geliyor çünkü orada o sermayenin bir kısmını müteahhitler oligarşisine hediye etmek zorundasınız, vermek zorundasınız. Oysa kamunun -ki dünyada artık trend böyle olmaya başladı- yapabileceği şeyler bu bedele ihtiyaç göstermeden rahatlıkla yapılabilir.

Şimdi, AKP'nin inşaatçılık serüveni aşağı yukarı 600 milyar dolar civarında para yedi bu memlekette. Paranın uluslararası alanda çok bol olduğu dönemlerde bu krediler Türkiye'ye gelmeye başladı; yol olarak kullanıldı; işte, 65 milyar dolar gibi bir özelleştirmeden gelen, kamusal kaynakların satılmasından, varlıkların satılmasından gelen oldu. Bu paranın hemen tümü inşaatçılıkta, özellikle de bu altyapı hizmetlerinde yenildi, bitirildi. Şimdi, bu yapılmıyorsa, bunu kamu kendi yapsaydı bu para, bu 600 milyar doların çok önemlice bir kısmıyla katma değer yaratacak, özellikle yüksek teknoloji alanlarında değerlendirmek, bilime, teknolojiye, iyi okullara, iyi müfredata, iyi öğretmenlere yatırım yapmak mümkün olacaktı ama siz, her yıl -siz derken bütün inşaat sermayesini kastediyorum- Konya Ovası'nı kaplayacak kadar beton dökmeyi bir marifet olarak gördünüz. Dolayısıyla "ulaştırma politikası" denen şey bir kamusal hizmet olmaktan çıkıp da üzerinden bir kesimin kâr edebileceği bir şey hâline döndüğü andan itibaren 1 liraya yapacağınız şeyi en az 2 liraya, 2,5 liraya yapmaya başladınız. Eğer, kamu yapmış olsaydı bir şey olmazdı; o olmayan şeyde, Erdoğan kendisine dayanak olacak, destek kıtası gibi olacak, onun havuzuna gerektiğinde kaynakları aktaracak bir inşaat oligarşisi, inşaat baronları sistemi yaratamamış olurdu. Bu da onun açısından, iktidarı açısından bir risk olabilirdi ama ülkenin geneli açısından, ülkenin kalkınması açısından son derece iyi bir şey olurdu. Bu bir tercih yani bu sizin yaptığınız bir tercihti. Dolayısıyla biz şimdi bu tercihin sonuçlarını "Gördünüz mü kaç tane de köprü yaptık? Aha o dağ da deldik, içinden tünel geçirdik." sığılığıyla tartışıyoruz. Bu hizmetler, bedelinin ne olduğuyla, kamuya hangi bedele karşılık olarak verildiğiyle birlikte tartışılmak zorunda, yoksa bunlar zaten yapılacak yani 21'inci yüzyılın Türkiye'sinde bu yolların da yapılması gerekecek, köprülerin de yapılması gerekecek. Ha, bazılarının da yapılmaması gerekecek, bazıları saçma sapan şeyler gerçekten ama bunu bir "Hizmet tarafgirliği mi, hizmet karşıtlığı mı?" ikilemiyle ele almak yani sonuç üretici bir şey değil.

Ya, bu yollar, duble yollar meselesi; bir gün siz de izleyin arkadaşlar, Hitler'in Almanya'da duble yollar üzerine yaptığı bir miting konuşması var. Almanya'ya nasıl duble yollar, nasıl köprüler yaptıklarını, nasıl tüneller yaptıklarını, Alman kentlerini nasıl birbirlerine bağladıklarını falan anlatıyor. Bir de kampanyası var "Hitler size 11,5 milyon metreköp kömür verdi, siz de oyunuzu ona verin." kampanyası var. Yani analogi kurulur mu kurulmaz mı ayrı tartışma konusudur ama bu altyapıcılığı böyle bir fetiş hâline getirmek ve bunu, kamusal olmaktan çıkarak bir avuç inşaat sermayesinin, bir avuç müteahhittin daha da fazla zengin olmasını sağlayacak bir fikri planın üzerine kurmak ülkeye kazandırmıyor, tam tersine kaybettiriyor. Janjanlı yollar yapılabilir ama günün sonunda hangi bedelle bunlar yapıldığı tartışıldığında, kamuya bunun faydası tartışıldığında negatif bir bilanço ne yazık ki ortaya çıkıyor.

Biraz da Kanal İstanbul ve şu 1.700 kilometrelik Balıkesir-Çanakkale Bütünleşik Sahil Yolu'ndan bahsedeyim. Şimdi "müsilaj" diye bir belamız oldu; bu önümüzdeki dönemlerde başka biçimleri tekrar ortaya çıkabilir. Bunun da en önemli sebeplerinden bir tanesi insan eliyle Karadeniz'in kirletiliyor olması. Burada 2 tane çok temel şey var; bir sürü çok temel şey var, mesela, Ergene derin deşarjı çok önemli bir faktördür, İstanbul'un derin deşarjı çok önemli bir faktördür, İzmit öyledir, tarımsal atıklar öyledir, meteorolojik kirlenme öyledir, endüstri atıkları öyledir ama burada özellikle "kör gözün parmağına" gibi böyle göre göre, bile bile yapılan bir şey var. Bunlardan bir tanesi bu Sahil Yolu Projesi. Yat limanları, çekek yerleri, konutlar, yollar... Şimdi, siz 1.700 kilometreyi böyle bir inşaatçılık faaliyetiyle, böyle bir ulaşım çalışmasıyla sahilleri perişan ederseniz -açık söyleyeyim yani- Marmara'yı kurtarmak mümkün olmaz. Bu, Marmara'ya zaten sıkılmakta olan kurşun olan kanal projesini daha da vahim hâle getirecek yani deniz içerisindeki atıklar sayesinde denizin daha hızlı bir biçimde kirlenmesine sebep olacak. Bir diğer mesele de Küçükçekmece Lagünü'nü, böylesine olağanüstü bir ekosistemi ortadan kaldırarak oraya bir kanal açma zihni sinir projesi. Ya, oraya taşıyacağınız 5

milyondan fazla nüfusu, bunun altyapısını, bunun trafik kirliliğini, o kanal sayesinde Trakya'daki akiferlerin göreceği zararı, tatlısu akiferlerinin tuzlu suyla dolmasını, buradaki oluşacak milyonlarca metreküp hafriyatı ne yapacaksınız? Bu, sonuçta, günün sonunda aynı Marmaray'da olduğu gibi... Oranın hekimliğini yaptım ben, biliyorum, biz "1 milyon metreküp ne olacak?" diye tartışırken, o hafriyat götürülüp Marmara çukuruna döküldü. Ne yapacaksınız şimdi bunları? Bunların hepsi, bu politikaların hemen tümü, böyle, dışarıdan büyük ve coşku yaratan politikalar gibi görünüyor. Dikkat edin, demokrasiden uzak bütün sistemler, kendi varlıklarını bir tür Roma'nın tekrarıyla, devasa binalarla, olağanüstü yollarla göstermeye çalışırlar; kendisini başka yerde ispatlayamayanlar ne yazık ki bu alana böyle acayip merak ederler; incelemek isteyen olursa bu konuda kaynak kitaplar gösterebilirim. Şimdi, bunlara gerek yok, bizim Marmara'ya ihtiyacımız var, Marmara'ya gerek var; o sebeple, buna "çılgın proje" mi diyorsunuz, artık adına ne diyorsanız, Marmara Denizi'nin kaybolmasına sebep olacak, daha fazla ulaşım yükü sağlayacak, daha fazla inşaatçılık faaliyetini artıracak yaklaşımlarla gitmek doğru değil. Bu, emin olun ki memleketin geneline fayda sağlayan bir şey değil, yalnızca bir grup bundan zenginleşiyor. Kimlerin zenginleştiğini hepimiz biliyoruz; bunlar, günün sonunda, AKP açısından siyaseti finanse etme araçları hâline dönüşmüş büyük müteahhitler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son yarım dakikanız.

RİDVAN TURAN (Mersin) – Erdoğan öncesinde esamesi okunmayanlar, şimdi, dünyanın en büyük kamusal yatırımlarını alır hâle gelmiş.

O sebeple, bizce, mutlaka savunulması gereken şey, ulaştırma politikasının kamusal bir politika olması, kamu kaynaklarıyla yapılması ve kamu kaynaklarının tasarrufuyla elde edilecek ekstra kaynakların da kamusal başka alanlarda kullanılmasıdır; bir avucu zengin etmek için kullanılması değildir.

Teşekkürler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Son konuşmacı olarak Sayın İbrahim Aydemir.

Buyurun.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Başkanım çok teşekkür ediyorum.

Değerli Bakanımız şahsında bütün Heyete saygı sunuyorum.

Efenim, eskiler derler ki: "Hayide-i sühan merdi sühendana yakışmaz." Yani kullanılmış sözü yeniden kullanmak doğru olmaz. Bakanımız çok tafsilatlı anlattı bütçesini, yapılanları, yapılacakları ayrıntısıyla aktardı. Arkadaşlarımız da çok ciddi notlar düştüler kendi illeri bağlamında. Muhalefetten tenkitler de geldi, talepler de geldi; talep geldikçe biz bundan mutlu da oluyoruz. Abdurrahman kardeşim, biraz önce Adıyaman'la ilgili notlar düştü, ne kadar güzel; talep edelim. Noksanimiz yok mu? Elbette var. Biz hep söylüyoruz, hayat çok dinamik bir süreç, noksan kalanlar olabiliyor, tamamlayalım ama bütün bütün "Yok." diyenler de var, mesela Mehmet Bekaroğlu "Yollara tapıyorsunuz." dedi, garip bir ifade. Yollara niye tapalım ya! Biz yol yapıyoruz, insanların emrine amade kılıyoruz, insanların hayatını kolaylaştırıyoruz. Her yaptığımız iş insana hizmet olsun diye yapılıyor çünkü insan mübarektir, çünkü "Hangi yana baksan benim veçhimi görürsün." buyuruyor Cenab-ı Hak. Dolayısıyla, mezhebine, meşrebine, ırkına, dinine, hiçbir şeyine bakmadan insana hizmet maksatlı yatırımlar yapıyoruz, hizmetler yapıyoruz. Hele Ulaştırma Bakanlığımız... Yani yirmi yılda eşi emsali olmayan şeyler yapmışız. Biz 2001 yılında bu partiyi kurarken -bütün samimiyetimle söylüyorum, Erzurum özelinden not düşeceğim- ilçelerde teşkilatlanma çalışmaları yapıyoruz, ilçelere giderken ne zorluklar yaşadığımızı ben biliyorum. Şimdi otoban hükmünde yerler yapışız, yollar yapmışız, esaslı işler yapmışız; müteşekkirimiz, Allah razı

olsun. Bu ufku kim açıyor arkadaşlar? Bu ufku Sayın Cumhurbaşkanımız açıyor, rotayı o çiziyor ama şuradakiler, başta Bakan Bey olmak üzere, Bakan Yardımcıları, nitelikleriyle hayata değer katıyorlar. Onlara eğer minnettarlığımızı ifade etmezsek nankör pozisyonu alırız. Nankör: Ekmek bilmeyen anlamına gelir. Ben kendi adıma Bakanımıza minnettarım, teşekkür ediyorum.

Arkadaşlar, bakın, İstanbul’u en iyi bilenlerden birisi yakın zamanda bir basın toplantısında not düştü, “Para bulamıyoruz ki İstanbul’da yatırım yapalım, bütçemiz yeterli değil.” diyen Belediye Başkanı ne yapıyor? Tanıtım için 114 milyon para ayırıyor. 114 milyon! Böylesine kendisiyle çelişen bir yaklaşım. Yıldırım Hocam diyor ki: “Havaalanı ile burası arasındaki metro inşaatını Ankara Belediyesine bırak...” Ya, şaka mı yapıyorsun Yıldırım Hoca?

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Yapsın, yapsın...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şaka mı yapıyorsun güzel kardeşim?

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Yirmi yıl oldu, yirmi yıl.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şu TRT’nin oradaki alt geçidi üç senede zor bela bitiren bir belediyeye ne verilir ya? Sen ne diyorsun ya?

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Yirmi yılda yaptı.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şurada arkadaşlar...

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Yirmi yıldır...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ya, biraz merhamet, biraz insaf! Ne dediğinizi bilin, yapmayın bunu ya! Ya, böyle bir şey olabilir mi?

Sonra, arkadaşlar, bazıları şunu söylüyor: “Çetelere iş veriliyor.” Ya, kendi arkadaşlarınıza hakaret ediyorsunuz, farkında değilsiniz.

Bakın, 18 Martta gittik, Çanakkale Köprüsü’nün açılışını yaptık; Allah razı olsun, yapandan, katkısı olan herkesten. Ya, bu köprüyü yapan CHP’li bir müteahhit, milletvekilliği yapmış.

Bir başkası -bakın, ben Erzurum özelinde söyleyeyim- Erzurum’da müteahhit, altyapı müteahhidi; adam eski CHP milletvekili. “Çete.” diyerek arkadaşlarınızı ilzam ediyorsunuz. Buna gerek var mı güzel kardeşim ya?

Sonra, bakın, “İktidar olmaya namzet bir hâlimiz var.” diyorsunuz ama yarın geldiğinizde mahcup olursunuz; gelemesiniz de yani öyle bir şey mümkün değil de göreceğiz Allah’ın izniyle.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Göreceğiz.

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Göreceğiz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Çünkü samimi söylüyorum ki siz zihnen de bu işe hazır değilsiniz, kadro olarak da hazır değilsiniz. Tabii ki nitelikli isimler var, ben onları tenzih ediyorum, yanlış anlaşılmasın ama anlatımlarınızdan, aktarımlarınızdan hazırlıksız bir hâliniz olduğunu görüyoruz zaten.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Çok kıymetli isimler de var yani.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Elbette, kıymetli isimler de var; isimlendirdiğimde, bu sefer de o isme karşı bir başka türlü bakış olur.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Biz hazır değil miyiz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İbrahim Bey’e müsaade edelim, tamamlasın, son konuşmacı.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bakın, arkadaşlar, burada Bakan Yardımcılarımız var. Mesela haberleşmeyle ilgili bir bölüm var. Değerli Bakanım sabahleyin anlattı -bilmiyorum dikkatinizi çekti mi- çok özel bir not düştü; e-devletle ilgili, oraya yaptığımız yatırım, orayı neşvünema hâline getirmemiz, aşîkâr etmemiz; ne yapmış? Sadece bu yıl on ayda 651 milyon lira ikametgâh sorgulamasından dolayı tasarruf etmişiz. Görüyor musunuz? Bunlar bizimle oluyor. Uydu haberleşmede eşi, emsali olmayan noktalara gitmişiz. Nasıl oluyor arkadaşlar? Kadro nitelikliyse, bir de vatana kendinizi hasrediyorsanız olur. Şimdi, vatana hasrediyorsunuz derken arkadaşlar, bir şey söyleyeceğim; bugün Karkamış'ta elim bir hadise yaşandı değil mi? Kitapsız, imansız, vicdansız, dinsiz PKK/PYD attı oradan roketi, bir evladımız ki sizin milletvekilinizin yeğeni -değil mi arkadaşlar- şehit oldu öğretmenle beraber ve bunu değerlendirirken bir gazeteci, sözüm ona gazeteci... Gazeteci olduğum için onlardan da utanıyorum, samimi söylüyorum, isim açmıyorum da, tiksiniyecek şey... Rahmetli Attila İlhan'ın bir kaydı vardı "Bu ülkenin asgari yüzde 10 hain kontenjanı var." diyordu ya, bunu biraz daha çıkarmak lazım; rahmet olsun diyorum. Ya, bir gazeteci çıkıyor, üstelik de yaşı kemale ermiş birisi, diyor ki: "Misille kardeşim, bu bir misilleme; biz oraya gitmeseydik bu da olmazdı." Be kitapsız, İstiklal'deki hadiseye sen ne diyeceksin? Böyle bir şey olur mu? Bunlar sözüm ona şunu yapmaya çalışıyorlar: "AK PARTİ yıkılsın, Cumhurbaşkanımız gitsin, vatan yok olsun, bitsin." Böyle bir yaklaşım. Arkadaşlar, bakın, bunu milletimiz biliyor, milletimiz görüyor, milletimiz her şeyin farkında ve samimi söylüyorum ki müşteki hâli olanlar bile, varsayalım ki şu fiyat artışlarından yana mutazarrır bir hâli var insanların "Ya acaba..." gibi ikircikli bir düşünce... Şunları görünce bütün bütün, yeniden "Yahu, AK PARTİ olmazsa biteriz, Cumhurbaşkanımız olmazsa yok oluruz." noktasına geliyorlar. Bunları bizzat biz yaşıyoruz, görüyoruz ve göreceksiniz, yaşayacaklarınızı göreceksiniz.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Biz varız, rahat olun İbrahim Bey.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ya, insan şunu yapar hiçbir şey olmasa: Bize yönelen bir saldırı var değil mi? Bunu bir kınayalım, saldırının adını koyalım; burada bile yokuz. Hizmetleri inkârda zaten mahirsiniz de hiç değilse kendi oturduğumuz zemini yok etmeye çalışanlar var.

Bakın, ben burada altını çiziyorum, diyorum ki: Ben Erzurum Milletvekiliyim, Kürt kardeşlerimi çok yakından tanıyan birisiyim -Kürt'ü istismar edenler var, kitapsızlar- Kürt kadar vicdanlı, imanlı, bu vatana mensubiyet duyan başkası yoktur diye düşünüyorum. Onları istismar edenlere karşı bir duruşumuzun olması lazım, değil mi? Hadi hizmetleri görmüyoruz, yahu şu yıkım hareketine karşı müşterek hareket edelim; orada bile yokuz. Dolayısıyla bu bir büyük nakısadır, noksandır; bunun altını çiziyorum.

Değerli Bakanım, Cevdet Bakanım ısrarla diyor ki: "Önem atfettiğiniz şeyleri önceden söyleyin." ama olmuyor işte, şimdiden ben söyleyeyim.

Pirinkayalar'a müteşekkirim Değerli Bakanım, hakikaten Erzurum-Artvin yolunu tünellerle donattınız, Pirinkayalar da çok özel oldu; Allah sizden razı olsun.

Bir başkası: Kırık ve Dallıkavak için gayretinizi biliyorum, çok yakın zamanda hayatiyet bulacak ama bizim için en mühim projelerden birisi de Palandöken Tüneli, biliyorsunuz; Tekman'ı Erzurum'a 39 kilometrelik bir mesafe hâline getirecek. Buna da tabii ki ilerleyen zamanlarda... Ben imkânları biliyorum, yapılacakları biliyorum, not düşünüyorum.

Bir başkası: Değerli Bakanım, yazın, size Recep Akdağ Bakanım, Büyükşehir Belediye Başkanımız Mehmet Sekmen Bey'le geldik, talebimiz şuydu: Telefon çekmeyen yerler var, mahalleler var, köyler var. Allah razı olsun, 57 merkezde müzahir oldunuz, bir hâl yoluna girdi ama yetmedi, dahasını istiyoruz, burada da mutlaka ama mutlaka yardımcı olmanız lazım.

Değerli Bakanım, bir de genele dönük bir şey söyleyeceğim. Kavşak alanları; neresi olursa olsun oralarda bir ağaçlandırma yapılıyor Değerli Bakanım. Şimdi, arabayla geçerken, ben arabamı kullanırken ağaçtan karşı tarafı göremiyorum ve ne oluyor? Kazalar o sebepten dolayı ciddi ciddi artış gösteriyor. Buna dönük, bilmiyorum, Ulaştırma Bakanlığının bir tahdit getirmesi mümkün müdür, belediyelerle görüşmesi mümkün müdür? Mutlaka bunu da ben özellikle dikkatinize sunuyorum.

Ve bütçemiz, inşallah bereketli olacak, hayırlı uğurlu olsun diyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Değerli arkadaşlar, böylece müzakereleri tamamladık, şimdi, bütçe ve kesin hesap üzerinde soru-cevap bölümüne geçiyoruz.

Soru kısmı on beş dakikadan oluşmaktadır; bunun on dakikasını Plan ve Bütçe Komisyonu üyesi olan arkadaşlarımız kullanabilirler, geriye kalan süreyi de diğer değerli vekillerimiz için kullandıracağız, tabii, üyelerimiz daha az kullanırsa teşrif eden vekillerimize de daha çok süre kalmış olur, bunu da söyleyeyim.

Süreyi başlatıyorum.

Sayın Bülent Kuşoğlu'yla başlayalım.

Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, bu sunumunuzda sayfa numarası yok ama “Yapılan yatırım 1 trilyon 653 milyar 451 milyon lira.” diyorsunuz. Böyle bir tablo verdiniz; bu tablo şeye göre karayolu, havayolu, haberleşme, demir yolu ve deniz yolunu içeriyor. Bu dağılımda da deniz yolu çok düşük kalıyor ama konuşmamı yapamadım, onunla ilgili öne sürmem gereken bazı konular vardı. Ben geçen sene de sordum. Bunun, bu 1 trilyon 653 milyar 451 milyonun bölgesel dağılımını verebilir misiniz, bölgeler itibarıyla nasıl dağılmış bu rakam?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Paylan, buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, ben “Bu vizyonunuzla ilgili bir sorun var.” dediğimde, biraz celallendiniz ama konuşma metninizi tekrar okudum, şöyle diyorsunuz: “2053 yılına geldiğimizde kara yollarında fosil yakıt yerine elektrikli ve alternatif enerjiler daha da artacaktır.” Vallahi, bana göre 2053’e geldiğimizde artık yalnızca klasik arabalar fosil yakıt kullanacak. Bu anlamda, Avrupa ülkeleri daha erken hedefler koydular; 2030, 2032, 2035 gibi. Bu anlamda, bunu tekrar gözden geçirmenizi öneririm. Bence siz okumadan bana tepki gösterdiniz. Tekrar bu ara hedefleri dillendirirseniz sevinirim.

İkinci sorum: Bu navigasyonlar gerçekten paralı yollara yönlendiriyor; geçen yıl da bunu gündem yapmıştık, hâlâ öyle. Bununla ilgili ne yaptınız, bir açıklayın, kayda geçsin. Benim arabamla giderken de hep paralı yola yönlendiriyor bu anlamda. Bununla ilgili ne yaptınız, lütfen açıklayın.

Son sorum da: PTT’de 2 milyon dolarlık kayıp altın konusunda dava açılmadığına dair iddialar devam ediyor. Bununla ilgili yargı süreci ne durumdadır, bilgi verirseniz...

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Sayın Naci Cinisli...

MUHAMMET NACİ CİNİSLİ (Erzurum) - Teşekkür ederim Sayın Bakan.

Hafta sonunda parti teşkilatlarımız için İstanbul'daydım. Bir hayli sorular aldım. Yeni İstanbul Havalimanı'nın metrosunun neden 300 metre uzakta olduğu... Bunu bana çok soran oldu, buraya geleceğimi öğrendiklerinde.

İstanbul'da taksi sayısı çok çok büyük problem, onu soruyorlar.

Ayrıca, bu metronun Yeni Havaalanı'na konvansiyonel olarak yapılmamasının 1 milyar 800 milyon dolarlık bir maliyeti olduğu doğru mudur?

Yenikapı-Bandırma ve Yenikapı-Mudanya feribotları neden iptal edildi? Çok büyük yük alıyordu. Bu da çok soruluyor.

İstanbul-Adalar deniz otobüsü seferleri de artık yok, Adalar'a ulaşım çok çok zorlaştı.

Bir de çok önemli, bunu da soracağım: Bir firma kurulmuş, bu firma taşeron firma olarak PTT'den posta dağıtım, kargo, temizlik ihalesi alıp Erzurum, Rize, Trabzon, Erzincan müteahhitlerine devrediyormuş. Bu evrak kargolarının dağıtımının hukuken devlet memuru ya da idari hizmet sözleşmeli personel tarafından yapılması gerekiyorken bu taşeron firma işçileriyle yapılmış yani kamu evrakları, resmî evraklar taşeron işçilerle dağıtılıyormuş ve bu firmanın sahibinin de biraz şaibeli olduğu söyleniyor.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Ekrem Çelebi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Bakanım, -sabahta konuştuk, sizlerden ricam- tabii, Ankara'dan Erzurum Horasan'a kadar gelen demir yolumuz var. Bizim de özellikle, ilimizdeki olmazlardan olmazımızın bu demir yolunun Doğubeyazıt'a kadar taşınması, biz, bunu özellikle rica ediyoruz.

İkincisi, yine bizim Diyadin ilçemiz var. Diyadin ile Çaldıran arası çok kestirme bir yol var. Biz, bu sene orayı Özel İdare üzerinden şu anda şey yapıyoruz, dozerlerimiz çalışıyor. Bunu karayolu ağına alma imkânımız olabilir mi?

Üçüncü bir sorum da -ben sabahta zatualilerinize yine takdim ettim- bizim özellikle il bazında, telefon çekmeyen 26 tane köy ve mezralarımız var, bu baz istasyonlarına müdahil olmanızı talep ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sağ olun.

İsmail Bey, biraz kısa kısa sorular olursa sevinirim.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, bu Ankara-İzmir arasında Mavi Tren çalışıyordu ve Uşak'tan geçiyordu; bu trenler kaldırıldı, Balıkesir tarafına alındı. Bunların tekrar konulmasını istiyoruz.

Bir de Uşak-İzmir arası seferlerinin de artırılmasını istiyoruz.

Diğer taraftan da tabii ki Uşak havaalanının açılması için sizlerden destek bekliyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Teşekkürler.

Sayın Süleyman Girgin...

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Türkiye’de bugün 84 milyon yurttaş varsa PTT işçileri bu 84 milyon kişiye hizmet veriyor. Taşeron kalan PTT işçileri sendikalaşma alanında sorunlar yaşıyorlar, promosyon hakkından mahrum kalıyorlar, ölüm izninden süt iznine kadar her şey birlikte çalıştıkları arkadaşlarıyla farklı. PTT işçileri ne zaman kadrolu olacak?

Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği’nde belirtilen 24 kalem ücretsiz taşıma için şoför esnafına aylık 1.500 TL veriliyor. Akaryakıt, araç sigortaları, yedek parça ve benzeri ihtiyaçlarda yapılan zamlar bu mesleği yapılamayacak boyuta getiriyor. Bu miktarın enflasyona endeksinin artırılması ve biniş başına makul bir miktara çıkarılması için bir çalışma var mı?

Son olarak, yaz kış yollarda çalışan ve asıl işleri yapan Karayolları Yol Bakım Onarım işçileri hâlâ taşeron olarak çalışıyor. Karayolları işçileri ne zaman kadroya alınacaktır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Teşekkürler.

Sayın Tamer Osmanağaoğlu...

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, gayretli çalışmalarınızdan dolayı sizi tebrik ediyorum.

Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi’yle ilgili nasıl bir bilgi vereceksiniz? Ne zaman hizmete açacaksınız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Teşekkür ederim.

Sayın İbrahim Aydın...

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Sayın Bakanım, Antalya’mızı sık sık ziyaret ediyorsunuz ve doğu ilçelerini gezdiniz. Batı ilçelerimizden de söz vermiş olduğunuz Sütleğen-Kasap arasındaki 36 kilometrelik kesimin tünel yolunun bütünü sıcak kaplama olarak 2022 yılında ihalesi yapıldı.

Yine, aynı şekilde, Korkuteli-Elmalı arasındaki yolumuzun bir yarısı bitti, diğer yarısı için ödenek aktarılmasıyla ilgili beklentileri var.

Aynı zamanda da Kaş... Bir taraftan, Muğla’ya bağlayan o yolları geleceğinizi söylemişsiniz. Ne zaman ziyarete geleceksiniz?

Teşekkür ediyorum.

Hayırlı uğurlu olsun bütçeniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, çok sayıda talep var, kısa kısa sorarsak sevinirim.

Üyelerimizden devam ediyorum.

Sayın Salih Cora...

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Bakanım, Trabzon ili Yomra ilçesi Oymaltepe-Özdil-Yağmurdere Yolu uzun yıllardır tamamlanamadı. Muhtelif zamanlarda meydana gelen kazalarda can ve mal kaybı yaşanmaktadır. Sizin de müdahalenizle yeniden ikmal ihalesi gerçekleşti. Bu yolumuzun ödeneğinin ikmal edilerek bir an önce bitirilmesini istiyoruz. Bu konuda sizlerden daha özel bir hassasiyet bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Teşekkür ederim.

Sayın Cavit Arı...

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakanım, Ankara ve İstanbul illeri AKP’li belediyeler tarafından yönetilirken yapılamayan raylı sistemlerin yapım işi Ulaştırma Bakanlığına devredilmişti gerek Ankara ve İstanbul’daki bu raylı sistemlerin gerekse yine AKP’li belediye başkanı döneminde EXPO amacıyla yapılan 2’nci etap raylı sistem partiniz tarafından büyük bir şovla faaliyete sokuldu. Ankara, İstanbul ve Antalya, sonuçta, Bakanlık tarafından yapılan ama AKP’li belediyeler tarafından yapılması gerekirken yapılamayan raylı sistemlerdi.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sorumuzu sorarsak Sayın Arı.

CAVİT ARI (Antalya) – Yapılıp bittikten sonra, şimdi, bu raylı sistemlerin paralarının çıkarılan kanunla, genel bütçeden gelen paradan yüzde 5 kesinti yapılarak uzun vadelerde ödenmesi mümkün iken bir yıl, iki yıl, üç yıl gibi bir süre içerisinde belediyelerden tahsil edilmiş olmasını -her ne kadar “Kanun çıktı.” da diyebilirsiniz ama- vicdanınıza uygun görüyor musunuz? Bunu soracağım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Celadet Gaydalı, buyurun.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

“Bitlis’e havaalanı da yapsaydık itiraz ederdiniz.” diye bir ifade kullanıldı. Bu projeyi ağzına her seçimde malzeme yapan AKP. Başbakanınız Davutoğlu bunu ağzına sakız yapıp “Verin 3 vekili havaalanı hazır.” demişti. Bizler iş yapımına karşı değiliz. Talebeyken bir hocamızın bir tarifi vardı, mühendis tarifi: “Bir aptalın 2 liraya yaptığı işi 1 liraya yapmasını bilen insana mühendis denir.” demişti. Biz de bu projelerin maliyet ve yapım şekillerine karşıyız. Bu ihaleler açık, şeffaf, denetlenebilir, sorgulanabilir, rekabetçi bir ortamda yapılsın diyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ümit Yılmaz, buyurun.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Akçakoca-Karasu yolunun Melenazgı köyünden geçen 5 kilometrelik bölümünü Karadeniz Sahil Yolu’na entegre etmeyi, 2023 yılında projeye almayı düşünüyor musunuz?

Yığılca yolunun küçük körfezde yapılması gereken 150-200 metrelik viyadüğü ve küçük tünel projesini 2023 yılında ihale etmeyi düşünüyor musunuz?

Karayolları taşeronda çalışan işçilerimizin kadroya geçme beklentisi var. Bunun için bir çalışmamız var mı?

Üniversite eğitimi alan ve yüksek lisans öğrencilerinin 5 megabite kadar akademik çalışmaları için internet kullanımı sağlanabilir mi?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Özkan Yalın, buyurun.

ÖZKAN YALIN (Uşak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Uşak merkezden İzmir istikametine giderken 8’inci kilometrede Ürün köy kavşağı var. Maalesef, bu kavşakta kazalardan dolayı son bir-iki yıldır onlarca ölü verdik çünkü aşağı doğru çok dik bir rampa. Burada büyük araçların durmasından dolayı ağır kazalar meydana gelmekte. Buraya alt veya üst geçit yapılmasını acilen talep ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Emine Gülizar Emecan, buyurun.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Sayın Bakan, 2009 yılında fizibilitesi yapılan Trabzon-Giresun-Gümüşhane-Erzincan Demiryolu Projesi yatırım programınızdan çıkarıldı; neden çıkarıldı, ne zaman alınması planlanıyor?

İkincisi; Giresun Güney Çevre Yolu Projesi’nin bölgede başlaması bekleniyor. Giresun’un gelişimi için çok önemli bir proje, 2023 yatırım programınızda var mı?

İstanbul’la ilgili, Sabiha Gökçen Havalimanı’nın ikinci pistiyle ilgili bilgi verir misiniz? Soru önergelerimize verdiğiniz cevaplardan hâlâ ertelendiğini görüyoruz.

Son olarak, Sayıştayın Türkiye Büyük Millet Meclisine sunduğu PTT AŞ 2020 yılı Denetim Raporu ile geçtiğimiz yıl bir şirketin kasasına karşılıksız 2 milyon dolar aktarılmasını Plan ve Bütçe Komisyonunda gündeme getirmiştik. Bir yıl geçmesine karşın hâlâ iddialarla ilgili dava açılmadığını bugün Ankara Milletvekilimiz Murat Emir de dile getirdi, haber basına da yansıdı. Konuyla ilgili son gelişme nedir, takipsizlik kararı verilmiş midir?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederim.

Sayın Baki Şimşek, buyurun.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Gaziantep’te şehir içerisinde geçen demir yolu yer altına alınmış ve Antep için güzel bir proje olmuştur. Aynı şekilde, 350 bin nüfuslu Tarsus’un içerisinde geçen yaklaşık 5 kilometrelik demir yolu hattının yer altına alınması hemşehrilerimizin talebidir. Bu konuda hassasiyet göstermenizi bekliyorum. Aksi takdirde Tarsus, Berlin Duvarı gibi ortadan ikiye bölünecek ve bir daha parayla da telafi edilemeyecek bir durum ortaya çıkacaktır hem yaya ulaşımı hem trafik hem kentteki ana caddeler açısından.

Bir de hafta sonları olsa bile Mersin-Kıbrıs arası vapur seferi istiyoruz. Bu Mersin’li hemşehrilerimizin talebidir. Mersin’den, Taşucu’ndan var ama oraya ulaşım bayağı bir mesafe; 1,5 saatlik bir mesafe. Direkt Mersin’den Kıbrıs’a sefer başlatılabilirse hem oradaki hareketi artıracaktır hem de hemşehrilerimizin gidiş-gelişi daha kolay olacaktır. Bu konuda bir çalışma yapılmasını talep ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Abdurrahman Tutdere...

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Sayın Bakan, dönemin Başbakanı Binali Yıldırım 24 Aralık 2017 tarihinde “Adıyaman-Gölbaşı-Kâhta arasında hızlı tren projesi yapacağız.” dedi. Aynı şekilde, Sayın Cumhurbaşkanı 26 Mart 2019 tarihinde “Etüt çalışmalarının hemen akabinde çalışmalara başlayacağız.” dedi. Geçen yılki bütçe kitapçığınızda 2029 hedefleri arasında göstermiştiniz Adıyaman-Gölbaşı-Kâhta Hızlı Tren Projesi’ni ancak sabah dağıttığınız ulaştırma ve lojistik ana planında Adıyaman’daki bu hızlı tren yolu 2053 hedefleri arasında gösteriliyor. Durum nedir? Hızlı trenle ilgili Adıyaman’ın hayalleri başka bahara mı kaldı Sayın Bakanım?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Yıldırım Kaya...

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Sayın Bakan, öncelikle Esenboğa Havaalanı’ndan yurt içi ve yurt dışına direkt seferler başlatmayı düşünüyor musunuz?

Havaalanına Ankara metrosu konusunda son gelinen nokta nedir?

Üçüncü olarak da Türkiye’de çevre yolu olmayan tek il Kırşehir. Kırşehir çevre yoluna ilişkin bir tasarınız var mı? Demir yolu yok zaten. Kırşehir, Anadolu’da unuttuğunuz bir şehir mi; bunu da sizden öğrenmek isterim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Sibel Özdemir, buyurun.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Teşekkür ederim Başkanım.

Orhan Yegin Vekilimizin bir değerlendirmesi olmuştü, evet, otoyol, köprü, altyapı yatırımları çok önemli. Tabii, buradaki kıstas olarak da çevreye duyarlı olması, vatandaşımızın ihtiyaç önceliği olması ve kamuya maliyeti konusu...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Bu bağlamda baktığımız zaman, tabii ki yapım yöntemi konusunda Sayın Vekilim, şöyle bir durum var: Belli kesimlere gelir sağlaması yani yöntemiyle ilgili bir sorun var burada. Bir de aslında kamuya yükünden ziyade...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Soru sorabilirsek... Bekleyen arkadaşlar var, süre bitecek Sibel Hanım.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Şu kısmı önemli: Kimler yararlanıyor? Toplumun tüm kesimi bu hizmetlerden faydalanabiliyor mu?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, teşekkür ediyorum.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Buna dikkat etmemiz lazım. Burada ne gibi bir mali yük olduğunu...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Gökan Zeybek...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Sarıyer-Uskumruköy arasındaki kara yolu tüneli hangi yöntemle yapılmaktadır?

Digitürk yayınları 15 Kasımdan itibaren TÜRK SAT uydusuna geçti, bu konuda, Dünya Kupası yayınlarını izleyemeyen yurttaşlarımızla ilgili bir çalışmanız var mıdır?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler.

Sayın İbrahim Kaboğlu...

İBRAHİM ÖZDEN KABOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakan, Kanal İstanbul konusunda çevre biliminin gereklerinin dikkate alınmadığı açık, bunu hiç göz önüne almadınız mı planlama aşamasında? Bu çerçevede, Anayasa’nın sosyal devletin gerekleri doğrultusunda öncelik verilmesi gereken alan yoksulluk değil mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler.

İBRAHİM ÖZDEN KABOĞLU (İstanbul) – Derinleşen yoksulluk değil mi? Neden Kanal İstanbul’da ısrar ediliyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler.

Sayın Bedri Serter, buyurun.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, İzmir, hinterlandıyla beraber, Aydın, Manisa, Uşak'a kadar uzanan bir yerde 7,5 milyon nüfusa sahip. Bu kente Ankara'dan özellikle sadece sabahları 1 uçak, akşamları da 1 uçak uçmakta ve biz, hem iş dünyası hem siyasetçiler olarak gece 22.00'den sonra uçak bulamamaktayız. Lütfen, bu konuya riayet edelim ve koyalım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, böylece soru bölümünü tamamlamış olduk.

Şimdi, gün boyu ifade edilen görüşlere, eleştirilere, yöneltilen sorulara cevap vermek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu'na söz veriyorum.

Sayın Bakanım, buyurun lütfen.

Süreniz otuz dakikadır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tabii, uzun bir süredir buradayız, sabırla dinlemeye çalıştık ama maalesef kabul edemeyeceğimiz bazı eleştiriler oldu, insafsızca diyebileceğimiz, kabul edemeyeceğimiz eleştiriler oldu; ben de bunlara cevap vereceğim tabii ki.

Biz, Bakanlığımızda son yirmi yılda 183 milyar dolarlık yatırım yaptık. Bunun sadece yüzde 20'si yani yaklaşık 37,5 milyar dolarlık kısmını kamu-özel iş birliğiyle yaptık. Niye kamu-özel iş birliğini kullandık? Çünkü 2002 yılında, ülke genelinde, hakikaten son derece yetersiz bir ulaşım altyapısı vardı; bunun kısa sürede yapılabilmesi gerekiyordu, mevcut bütçelerimiz de buna yeterli değildi, bunun için ilave finansman yöntemleri bulmamız gerekiyordu; kamu-özel iş birliği de tamamen bundan dolayıdır yani bizim bu kadar kısa sürede 28.700 kilometre bölünmüş yol ağı çıkarmamızın devletin bütçesinden olması mümkün değildi. Geçmişe bir bakın, Bolu Dağı Tüneli tam on yedi yıl sürdü, on yedi yıl sürmesinin Türkiye'ye ne faydası vardı? Bakın, o yolun bir yıl gecikmesinin Türkiye'ye bedeli 400 milyon dolardır. Niye? Çünkü benim vatandaşım daha kısa olan yoldan seyahat edemediği için daha uzun yoldan gitti, daha fazla zaman harcadı, daha fazla yakıt harcadı ve daha fazla kazaya mahal verdi ve kaza maliyetleri arttı. Değerli arkadaşlar, yani bu projeler Türkiye'nin devlet aklıyla üretilmiş planlama ihtiyaçları.

Şimdi, Kuzey Marmara Otoyolu; düşünebiliyor musunuz bu yol olmasaydı... Bugün, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden 130 bin araç geçiyor. İlk zamanlarda bu projeye tamamen karşıydınız "Yapılmasın." diyordunuz; şimdi, millet kullanmaya başlayınca "Biz yatırıma karşı değiliz; maliyetli yaptınız." Arkadaşlar, bakın, burada, ben ve buradaki bütün bürokrat arkadaşlarımız devletimizin bir kuruluşunu bir kişiye haksız olarak ödemeyiz, ödeyemeyiz, biz Anadolu'nun çocuklarıyız ya. Siz bu iftirayı bize atamazsınız, biz burada sorumluluk sahibiyiz. 700 bin çalışma arkadaşımızın sözcüsüyüm ben burada, o yüzden bu fevranımızı siz de görün arkadaşlar. Ya, bu nereden çıkmış? Ben elin müteahhidine fazladan para ödeyeceğim. Böyle bir dünya var mı ya? Türkiye Cumhuriyeti vatandaşına kim yapabilir bunu?

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Zafer Havalimanı işte!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Hiçbir şey... Oradaki yatırım maliyeti bellidir, o yatırım maliyetinin de işletme süresi boyunca finansal bir modelidir o, siz o havalimanını yapmışsanız... Adıyaman Havalimanı'nda da yıllık 6 milyon dolarlık bir işletme maliyeti vardır, o işletme maliyetinin karşılığını biz de onları ödüyoruz.

Bugün, Kuzey Marmara Otoyolu'nun 8 milyar dolarlık bir yapım bedeli var. Bu yapılacak mı? Yapılacak. Bunun devletin kasasından bu kadar kısa zamanda çıkması mümkün değil arkadaşlar. Ne yaptık? Tamamen Bakanlığımızda çalışan uzman arkadaşlarımız bu maliyeti çıkardılar: Şu kadar

yol, genişliği belli, uzunluğu belli, asfaltı şu kadar, altyapı temeli böyle, köprü uzunluğu bu kadar, yapım metodu bu; 8 milyar dolar. Ben, bu 8 milyar doları... Yatırım sırasında maliyeti de aksatmadan, devletten bir kuruş almadan, yapım sırasında bu projeyi yaptıracağım, kısa sürede. Ne yaptım? Bu 8 milyar dolarlık bir proje. Bunu ilan ettim, dedim ki: “Bu projeyi yapabilecek kabiliyette olan firmalar gelsinler, buna teklif versinler.”

Arkadaşlar, bakın, yap-işlet-devret projelerinin tamamı kamuya açık, herkese açık projelerdir. Sadece, burada, bu projeleri yapabilecek kabiliyetli insanlar gelip buraya teklif verebilirler. Yatırımcı da ne yaptı? Geldi, ben böyle bir şeyi yapabilecek büyüklükte bir firmayım. 8 milyar dolar mı, evet. Ben bunu on üç yıl veya on beş yıl işleteceğim mi? O on beş yıl içerisinde ben buraya işletme maliyeti harcayacağım ve on beş yıl bu alacağım paranın yurt dışından getireceğim finansın finansal bir modeli ve finansal maliyeti var ayrıca. Siz, bugün, kredili bir ev aldığınızda bugünkü fiyatla kredinin bittiği zamandaki fiyatı aynı mıdır arkadaşlar? Bunu, bununla karşılaştırın. Yatırımcı geldi, Türkiye bütçesinden bir kuruş almadan bu projeye, buraya 8 milyar doları yatırdı.

Değerli arkadaşlar, bugün, Kuzey Marmara Otoyolu’nda yıllık işletme maliyeti 250 milyon dolardır. Kuzey Marmara Otoyolu’nda şu an bin kişi çalışıyor; bunun elektrik, su, asfalt, yapım, bakım maliyetlerini toplayın 250 milyon dolardır. Biz buna hiçbir katkı sağlamıyoruz ve bu proje süresi içerisinde bitirilip de devlete teslim edilecektir.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 2027 yılında devletimizin olacak. Siz olursanız, isterseniz bunu ücretsiz yaparsınız, ücretsiz kullanırsınız ama bakın, bu yollar; bakın, bu Anadolu’da yaptığımız bölünmüş yollar dahi Avrupa’da ücretlidir değerli arkadaşlar. Siz buradan para toplarsanız da bunu devletin diğer yatırım bütçesine ek olarak getirirsiniz ve Anadolu’daki farklı projelerde kullanırsınız.

Şimdi, bazı arkadaşlar diyor ki: “Betona, asfalta yatırım yapıyorsunuz.” Şimdi, birinci boğaz köprüsü 1970 yılında yapılırken Çengelköy’de eylem yapanlar, projeye karşı çıkanlar “Bu projeyi yaparsanız boğazı kuruturlar.” diyenler ile sizlerin bugünkü bu fevranının veya bu karşı çıkmalarının ne farkı var arkadaşlar? Bakın, bir köprü vardı 1970 yılında, bugün, 5 tane geçiş oldu; bu, ihtiyaçtan doğdu değerli arkadaşlar. Sonuçta, biz bir devletsek bir yönetim sağlayacak, bu tıkanıklıkların ve ülkemizin önüne gelebilecek, önümüzdeki yıllarda gelebilecek sorunların bugünden çözümü için bir faaliyette bulunmamız gerekiyor, bu yatırımları önceden bulmamız gerekiyor.

Değerli arkadaşlarım, bakın, sunumumda söyledim: Bundan yirmi yıl önce Türkiye’de 8 milyon araç vardı, şu an 26 milyon araç var ülke genelinde. Biz bu yatırımları yapmasaydık bu hareketliliği sağlayabilirdik miydik? Sıkışıp kalırdık. 250 milyar dolara çıkan ticaret hacmini nasıl sağlayacaktık? Bizim yaptığımız bu kaliteli, konforlu, güvenli yollar sayesinde bu yatırımlar arttı, üretim arttı, Anadolu’nun her bir köşesinde bu yatırımlar sayesinde sanayiler gelişti, üretim arttı. Değerli arkadaşlarım, lütfen...

Söyleyeceğim o kadar çok şey var ki. Şimdi, biz buraya niçin geldik? Bakanlığımızın bütçesini anlatmaya geldik, değil mi? Bakanlığımız bütçesinden İstanbul’da yaptığımız metroların bugünkü maliyeti tam 70 milyar TL’dir değerli arkadaşlar. Ben, bugün, burada yapacağım bu harcamayı söylemeyecek miyim? Bunu söylediğimde niye rahatsız oluyorsunuz? Siz ondan rahatsız olacağınıza teşekkür edip... İstanbul’a biraz nefes aldırıyoruz, keşke Büyükşehir Belediye Başkanı da sorumluluklarını üstüne alsın, kendi vazifesi olan işleri yapsa da İstanbul biraz daha nefes alsın.

O, dediğimiz metroların 2017 yılında bütün ihaleleri yapılmıştır değerli arkadaşlar, işe de başlanmıştır. Metroların ilk yılları zor geçer çünkü şantiyeler kurulur, tünel açma şaftları açılır ve TBM siparişleri verilir, bir buçuk-iki yıl içerisinde başlanır. Bu metroların hepsine başlanmıştır; sadece, o “kesinti” dediğiniz, Mevlüt Uysal’ın Belediye Başkanlığı sırasında sadece üç aydır... Ya, ben içerisinde

birisi olarak söylüyorum bunu. Bakın, belediye seçimlerinden bu tarafa yaklaşık dört yıl geçti, metroların hepsi yerinde duruyor, bırakıldığı gibi. E, ne yapalım şimdi? Hastanenin yolunu yapmayan bir belediye var; e, biz de yapmayalım, hastaneye vatandaş ulaşmasın. Ya, böyle bir şey olabilir mi?

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Hastaneyi niye oraya yaptınız?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bakın, Aydın Büyükşehir Belediyesi İstanbul’u örnek almış, Aydın Büyükşehir Belediyesi de Aydın Şehir Hastanesinin yolunu yapmıyor. E, ne yapacağız şimdi? Hastane bitti, yol yok. Ondan sonra, biz de tabii ki böyle boş durmayacağız; biz de devraldık, şu an Çevre Bakanlığı planları yapıyor, biz de yolunu yapıp açacağız. Hastaneye metro yapmıyorsunuz, yani bunu eleştirin, belediyenizden bunun hesabını sorun. Belediye yolu yapmıyor, peşinden metroyu da yapmıyor. E, ne yapacağız? Hastaneye metro da gitmesin... Çünkü orada böyle büyüklükte bir hastanenin yapılacağı ve böyle modern bir hastanede, bu kadar büyük potansiyeli olan bir hastanede, günde 100 bin nüfusun olduğu bir hastanede metro inşaatının, metronun olması gerektiğini zamanında çalışanlar olarak -ben de başlarında olan ekip olarak- gördüğümüzde oraya metro planlamıştık. Beyefendiye sorduk “Bunu yapacak mısınız?” diye “Yok efendim, ben yapmayacağım.” dedi. E, ne yapalım? Biz de Bakanlık olarak devraldık, yirmi altı ayda metroyu bitirdik. Bakın, bu metronun paralelinde Kirazlı-Halkalı Metro Hattı var; bakın, aynı büyüklükte ve paralelinde. Şu an yüzde 5’te bıraktık, bıraktığımız gibi duruyor ama bakın, biz devraldığımız metroyu bitiriyoruz, İstanbullara kazandırıyoruz. Keşke onlar da yapsalar, biz de gurur duysak, teşekkür etsek onlara.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – 10 tane metro yapıldı, 10.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU –Şuan İstanbul’da 270 kilometre metro var, bu metronun tamamı AK PARTİ’li belediyeler zamanında yapılmıştır ve işletmeye açılmıştır. Şu an 100 kilometre -Belediyenin yapması gereken- metro hattının da bir an önce bitirilip İstanbullulara kazandırılması gerekiyor değerli arkadaşlarım, bunun peşine düşün.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İstanbul’da şu anda 10 tane metro yapılıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, gün boyu dinledi Sayın Bakanımız, karşılıklı diyalog usulümüz yok. Gerekirse, sonra randevu isteyin, gidin, sohbet edin ama burada Sayın Bakanımızı dinleyeceğiz.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Pendik-Tuzla Metro Hattı, Kirazlı-Halkalı Metro Hattı; bunlar tasfiye edildi. Niye tasfiye edildi? Bakın, tasfiye kararnamesi diyor ki: “Yüzde 15’ine kadar yapılmamış imalatı olan projeler tasfiye edilebilir.” Siz dört senedir hiçbir şey yapmayıp bu hâliyle bırakırsanız, orada da tasfiyeden faydalandılar. Şu an Pendik-Tuzla’yı tasfiye ettiniz, ihalesini yapmıyorsunuz. Marmaray-Sabiha Gökçen bağlantısının ihalesini yaptınız... 21/b’yle yaptılar, onlara da sorun o zaman “21/b’yi niye kullandınız?” diye.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – İvedilikle yaptık, ivedilikle.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yeni niye kullandınız? Aynı gerekçeler burada da var, aynı gerekçe burada da var. Ya, bırakın Allah’ınızı severseniz ya.

“Yandaşlar” diyorsunuz ya. Bu kamu-özel iş birliği projelerinde 30’dan fazla müteahhit var; bunların içerisinde -bakın, 30’dan fazla müteahhit- her türlü partiye ihtiyaç var. Ayrıca, Bakanlıkta çalışan 1.500’e yakın müteahhit var; bunlar içerisinde bakın, şu anda muhalefet partilerindeki mevcut vekiller arasında olanlar var. Şu anda il başkanı olarak yine muhalefet partisi il başkanı olan müteahhitler var.

Arkadaşlar, burada aslolan, bu işleri yapabilecek güçte olan firmalar gelip tekliflerini verirler, biz de gerektiği zaman, acil olan işte veya kanuna, mevzuatına uygun şekilde 21/b yaptığımızda davet ederiz, onlardan da teklif alırız değerli arkadaşlarım.

Şimdi, Atatürk Havalimanı'ndan bahsettiniz. Ya, Allah'ınızı severseniz, lütfen, anlamadığınız ve bilmediğiniz konuları... Artık çok özür dileyerek söylüyorum bunu çünkü yaşayan bir... Dünyanın neresinde Atatürk Havalimanı gibi şehrin bu kadar nüfus yoğunluğunun olduğu merkezde bir havalimanı vardır? Ya, 1 tane var mıdır?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Paris'te, Paris'te var.

YILDIRIM KAYA (Ankara) – Paris var.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, dinleyelim lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bakın, ya, siz “Atatürk Havalimanı devam edecek.” diyorsunuz. Bunu Bakırköylüye, Bahçelievlerliye, Floryadakilere sordunuz mu, sordunuz mu? Bu kadar emisyonu onlar İstanbul'un üzerine nasıl pompalıyorlardı biliyor musunuz?

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Londra'da 7 tane havalimanı var, 7 tane.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – İstanbul Havalimanı üzerinde iki saat döndüğümüzü, uçağın aşağıya inmek için izin beklediği günleri ne kolay unuttunuz? Diyorsunuz ki: “Üçüncü pist yapılır.” Üçüncü pist nasıldı, biliyor musunuz? Basın Ekspres Yolu'ndan bir hançer gibi Yenibosna'nın içine pist planlamışlar, binlerce insanı yerinden yok edecek. Buna “Olur.” mu diyacaksınız siz? Ya, bu iş bitmiş arkadaşlar, kapanmış bu konu, tamam mı?

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Atatürk Havalimanı niye kapandı? Kapanmasına gerek yoktu ki.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bakın, devletin kasasından bir kuruş çıkmadan tam 75 milyon metrekarelik bir alanda, ne ağacın ne yeşilin ne yaşamının olduğu bir alanda devletten bir kuruş çıkmadan 10 milyar euroluk bir yatırım yapıyorsunuz ve işletme sırası içerisinde de tam 26 milyar euro gelir sağlıyorsunuz ya. Böyle bir pazar, böyle bir iş var mı dünyada? Bundan daha kârlı, daha fizibil bir iş olabilir mi? Bugün, İstanbul Havalimanı'nda 1.400 uçak, günlük 230 bin yolcu... Ya, içinde çalışan 200 bine yakın istihdam, 500 bin kişilik bir şehir oluşturuldu ya; bunlar bu ülkenin değeridir değerli arkadaşlarım. Burası artık Türkiye'nin, İstanbul'un yüz yıllık kapasitesini bugünden sağladı. Yani Türkiye Yüzyılı'nı biz eleştirirken veya anlatırken biz bunları söyledik, bunlara dayanarak bunları söylüyoruz değerli arkadaşlarım. Sabiha Gökçen Havalimanı da büyüyor, İstanbul Havalimanı da büyüyor.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Atatürk Havalimanı niye kapatılıyor?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın 2'nci pisti Nisan 2023'te bitiyor. Bugün bile, bu hâliyle, tek pistle bile günlük 600 tane uçak ve 100 bin vatandaşımız buradan seyahat ediyor değerli arkadaşlar; bunlar ülkemizin kıymetleri. Ya, siz gelirsiniz, siz yönetirsiniz bunları değerli arkadaşlar.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Öyle olacak, artık öyle olacak.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yani burada iftira atmanıza gerek yok, iftira atmanıza gerek yok.

Değerli arkadaşlarım, bakın, Antalya Havalimanı... Ya, 765 milyon euroluk yatırım yapmamız gerekiyordu. E, bir arkadaş diyor ki: “Devlet yapsın bunları.” Ya, niye devlet yapsın? 765 milyon euroluk yatırımı devletten bir kuruş çıkmadan müteahhide yaptırıyorum ve üstüne 8,5 milyar euro

adamdan para alıyorum ya. Bundan daha fizibil bir iş mi olur? Diyorsunuz ki: “Geçen yıl bu kadar destek verdik projelere.” Ya, sırf Antalya Havalimanı’ndan tam 2 milyar 138 milyon euro devletin hazinesine mart ayında para girdi değerli arkadaşlarım, 30 milyar lira devletin kasasında bu anda. Bakın, biz kara yollarına tabii ki destek veriyoruz ama hava yollarından ve deniz yapılarından direkt gelir sağlayan bir model oluşturduk ama baştan beri söylediğim, yatırım maliyeti neyse o yatırım maliyeti üzerinden çıkan bir finansal modeldir.

Değerli arkadaşlar, Osmangazi Köprüsü’nden yazın bazı günlerde tam 80 bin araç geçiyordu. Siz feribotla orada kalsaydınız, istediğiniz kadar feribot koyun, sadece feribotla maksimum 10 bin aracı geçirebilirdiniz. 2016 yılında Osmangazi Köprüsü açıldığında o zamanki kurla 31 dolardı feribotla geçiş, bugün 135 lira; 185 lira kara yolu.

Değerli arkadaşlarım, tam 100 kilometre yol kısalıdı İzmir-İstanbul Otoyolu’yla. Yani bunun getirdiği ekonomik avantaj, eski yoldaki o konfor... Eski yol bitmiş, tıkanmış ve kapasitesi tamamen doldurulmuştu. Oradaki yaşayan şehirlere hayat geldi çünkü oradaki kapasitenin önemli bir kısmı otoyola geçti.

Yani değerli arkadaşlarım, bunun gibi genel bütçenin yüzde 20’si kadar kamu-özel iş birliği yaptık. Biz bu sayede bir tarafta Çanakkale Köprüsü’nü yaparken bir tarafta Kömürhan Köprüsü’nü yaptık, bir tarafta Tokat Havalimanı’nı yaptık. E, bir arkadaşım diyor ki: “Tokat Havalimanı ve Rize Havalimanı gereksiz.” E, ben de buradan söylüyorum Rizelilere, Tokatlılara, Artvinlilere: Sizin havalimanınıza muhalefet karşı çıkıyor. Hadi onlara cevap verin bakayım. E, o zaman ona bakarsanız Anadolu’daki çoğu havalimanları zarar ediyor. Devlet zarar düşünür mü? Biz kamusal hizmet olarak Anadolu’nun her köşesine hizmet götürmek zorundayız.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Sosyal devlet...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bizim Rize-Artvin Havalimanı da öyledir, Adıyaman da öyledir, Kars, Ağrı Havalimanı da öyledir çünkü ben kamusal olarak o hizmeti para harcayarak da yapmak zorundayım. Gelir getiren işler var, gelir harcayacağımız işler var çünkü bunlar planlı bir şekilde devam ediyor değerli arkadaşlarım.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Şu an neden açmıyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey, rica ediyorum gerçekten, böyle bir usulümüz yok.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Ama bakın...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Böyle bir usulümüz yok.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Biraz önce haberleşme ve deniz yolu yatırımlarının az olduğu söylendi. Haberleşme ve deniz yoluna daha çok özel şirketlerin yatırımlarını sağlayıp... Regülasyon kurumu olduğumuz için orada gözüküyor. Hâlbuki, haberleşme yatırımları demir yolu kadar, yüzde 67’ye ulaşan yatırımlardır; yine, deniz yolunda yüzde 21 yatırım vardır çünkü onlar kamu bütçesinden çıkmadığı için, özel sektör bütçesi olduğu için orada gözükmeyebilirler değerli arkadaşlar.

Amanos Tüneli... Doğru, haklısınız, biraz gecikmiş olabilir ama gecikmesinin de bir hikmeti var, şimdi oraya demir yolu da koyduk. İnşallah, demir yoluyla beraber projeleri bitmek üzere, biter bitmez de ihalesini yapacağız. Şu an yatırım programımızda var, inşallah, en kısa zamanda yapacağız.

Değerli arkadaşlarım, bakın, hep baştan beri söylüyorum; yüzde 65 demir yolu ağırlıklı bir yatırım dönemine girdik. Hakikaten eksiklerimiz vardı, kara yolunda müthiş bir eksiklerimiz vardı. Allah’a şükür, bugüne kadar büyük çalışmalar yaptık ve 28.700 kilometrelik bölünmüş yola sahip olduk. Bugün de

bundan sonra da demir yolu ağırlıklı bir yatırım dönemine girdik. Bakın, 4.500 kilometrelik demir yolu ağının şu anda bile inşaatları devam ediyor. İnşallah, biter bitmez bunun peşinden peyderpey diğerlerini de yapacağız.

Hızlı tren hatlarımızda şunu da özellikle vurgulayayım: Üretimdeki lojistik maliyetlerini düşürmek bizim en önemli hedefimiz. Demir yolu hatlarımızda hızlı tren hatlarımızda tabii ki yük de taşınacak. Şu an devam eden hatlarımızın tamamında yük taşınacak ve en son açtığımız Konya-Karaman hattında da yük taşınıyor şu anda; yük de yolcu da aynı anda taşınabiliyor. İnşallah, önümüzdeki nisan ayında Sivas hattını açacağız, Sivas bittikten sonra oradan Erzincan, Erzurum, Kars'a kadar devam edeceğiz. Yine, Aksaray'ı da demir yoluna bağlayacağız, Aksaray Ulukışla'dan Mersin Yenice'ye ineceğiz. Şu anda yapımı devam eden Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep'e vardktan sonra tabii ki Urfa'ya, Adıyaman'a da devam edeceğiz. Bunların da hepsi, bundan sonra bizim ne yapacaklarımız sizlere dağıttığımız kitapçıklarda yıl yıl ayrıntılı olarak var değerli arkadaşlarım.

İstanbul Havalimanı Metrosu, evet, 300 metre uzaktadır. 300 metre de yürüme mesafesinde olan bir alandır değerli arkadaşlarım. Buranın 300 metre uzak olmasının da nedeni, metro istasyonu ile havalimanı arasına, daha önce Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçecek olan hızlı trenin istasyonu gelecektir. O hızlı tren istasyonu metroya entegre olacak, şehir içine ulaşımını sağlayacak metro hattı geleceği için 300 metre uzakta yapılmıştır ama o 300 metre içerisinde de yürüyen bantlarla beraber en fazla bir, bir buçuk dakikada o yürüme mesafesi alınacaktır ve inşallah önümüzdeki günlerde, şu anda sinyal testleri bitiyor, Kâğıthane Havalimanı kısmını da önümüzdeki günlerde açacağız. Yine, Başakşehir Çam ve Sakura Şehir Hastanesini de hedefimiz yıl bitmeden hizmete açmaktır. Diğer yapımı devam eden bütün metroları da 2023 yılı içerisinde bitirip İstanbulluların hizmetine açacağız değerli arkadaşlar.

Cavit Bey, siz “454 metre tünel 2002 yılı öncesi vardı, niye söylemediniz?” demiştiniz. Evet, arkadaşlarımız 480 metre tüneli söylemediler çünkü o kara yolu ağından çıkartılmış olduğu için sadece kara yolu ağındaki tünel uzunluklarını söylediler ve 2022 yılı itibarıyla da tam 21,5 kilometre, 21.500 metre tünel yapıldı Antalya genelinde. Şu anda da yapımı devam eden tam 40 kilometre tünel var Antalya genelinde. Aynı şekilde, Phaselis Tüneli'yle ilgili bir şey söylediniz; orada da 2 kilometre yol kıaldı Phaselis Tüneli sayesinde. Ayrıca Taşğıl-Derebucak yolundaki 5 bin metre uzunluktaki Demirkapı Tüneli'nde de bütün imalatlar bitti, şu anda elektromekanik imalatlar yapılıyor, en kısa zamanda da orayı Antalyalıların hizmetine sunacağız.

Değerli arkadaşlar, Bitlis Çayı'nı sormuştunuz. Ben bir ay önce Bitlis'teydim. Bitlis Çayı'nı da inşallah yıl bitmeden hizmete açacağız. Bakın, şöyle önemli bir konu var: Ülkeyizin doğusu, batısı fark etmiyor, hangi bölgeye hangi proje ihtiyaçsa maliyetine bakılmadan ve gerekli mühendislik çözümleri yapılarak uygulanıyor, direkt yerinde uygulanıyor. Bakın, Bitlis Çayı'nda tam 56 bin ton çelik kullanıyoruz değerli arkadaşlar. 56 bin ton çelik demek 2 tane Eyfel Kulesi demektir. Bu Bitlislilerin ihtiyacıysa bu ihtiyaç yapılacaktır aynı diğer projelerimizde olduğu gibi.

Şimdi, “Rize İyidere Lojistik Limanı'nda 8 bin kişi çalışacak denildi şu an 400 kişi çalışıyor.” dedi Mehmet Bekaroğlu. Biz, Rize İyidere Lojistik Planı bittiğinde oradaki yapılacak faaliyetler ve etraftaki gelişmelerle birlikte 8 bin kişi çalışacağını söyledik.

Değerli arkadaşım Aksaray-Ortaköy yolunu söylemişti. Belki gecikmiş olabilir ama gecikmesinin nedeni tamamen bu ihale iptalleri. Mevzuattaki gecikmeler nedeniyle ihale birkaç defa iptal edildi, şu an yoluna girdi, işler de devam ediyor.

Değerli arkadaşlarım “Şırnak ilimiz Karayollarından yeterli payı almıyor.” diyorsunuz ama hakikaten bizden önce sadece 25 kilometre bölünmüş yolu olan Şırnak’ta şu anda 169 kilometre bölünmüş yol var. Kaç katı olduğunu siz söyleyin.

Abdurrahman Bey, 20 kilometre bölünmüş yol vardı biliyor musunuz 2002 yılında Adıyaman’da.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Adıyaman mı, Şırnak mı? Adıyaman herhâlde.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Biraz önceki Şırnak’tı, şimdi Adıyaman’ı söylüyorum.

2002 yılında sadece 20 kilometre vardı, şu an 263 kilometre bölünmüş yol var.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Eksik.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Ya, tabii ki yapılacak yer bitmiyor ki hepsi bir anda mı oluyor, gökten inmiyor bunlar. Sonuçta bunların hepsi bir planlama çerçevesinde.

Nissibi Köprüsü’nü yani Türkiye’nin o zaman, 2005 yılındaki en değerli projesini Adıyaman’a yaptılar. Yani bunları görmek lazım. İnşallah yakın bir zamanda gidip Kâhta-Siverek arasındaki yolu da açıp bitireceğiz.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – İnşallah.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bitireceğiz.

Geçen sene gittik Adıyaman’a üniversite kavşağını açtık ve orada hastane kavşağına başladık. Önümüzdeki ay gideceğiz hastane kavşağını açacağız. Hastane kavşağıyla birlikte Çelikhan yolunun da 2 kilometresini yapmış oluyoruz, ondan sonra da devam edeceğiz. E, bir anda olmuyor bunlar, tabii ki planlı bir şekilde gidiyor. Bakın, biz 2053 yılına kadar planladık, hepsi gün gün geliyor, arka arka geliyor. Şu an Adıyaman’da devam eden 10 tane proje var, hepsini bir bir takip ediyoruz, merak etmeyin, bizim görevimiz onlar, onları yapacağız.

Değerli arkadaşlar, bakın, dünya krizle boğuşurken, krizler konuşulurken, enerji sıkıntıları konuşulurken, Türkiye her gün yeni bir yatırıma adım atıyor, yeni bir yatırımı açıyor; hakikaten bu sadece Türkiye’ye mahsus bir iştir.

Bakın, yarın Sayın Cumhurbaşkanımızla birlikte Yusufeli’ye gideceğiz. 2002 yılında Türkiye’de sadece 50 kilometre tünel vardı, biz sadece Yusufeli’de 56 kilometre tünel yapıyoruz ve bunun yanında 3.500 metre uzunluğunda dünyanın sayılı viyadüklerini yapıyoruz, bitiriyoruz; 69 kilometre... Yarın itibarıyla Türkiye genelinde de tam 720 kilometreye ulaşmış bir tünel ağıımız olacak. Biraz önce söyledik, peşinden, Ağrı-Hamur-Tutak-Patnos yolunu yapacağız, peşinden cumartesi günü Konya’ya gideceğiz yine Sayın Cumhurbaşkanımızla, dünyanın sayılı viyadüklerinden 166 metre yüksekliğindeki Eğiste Hadimi Viyadüğü’nü açacağız. Yani peşinden devam ediyor, her hafta birkaç tane açılışımız var, bazılarına yetişemiyoruz. O yüzden, lütfen, eğer sizleri kırdıysam... Ama hakikaten bir sorumluluğumuz var, biz devletin bir kuruşunu bile düşünerek, düşünerek, düşünerek harcıyoruz. O yüzden, bütün vatandaşlarımız müsterih olsun, Türkiye emin ellerde; çok planlı bir şekilde, çok faydalı işler yaptık.

Bakın, yaptığımız şu: 28.700 kilometre yol sayesinde sadece akaryakıttan 1 milyar litre tasarruf sağlıyoruz, zamandan tam 7 milyar saat tasarruf sağlıyoruz. Her yıl bu yollar sayesinde kaliteli, güvenli yollar sayesinde trafik kazaları tam yüzde 82 oranında azaldı, bunun da karşılığı, tam 13.500 vatandaşımızın hayatını kurtarıyoruz bunlar sayesinde. O yüzden, değerli arkadaşlar, biz yaptığımız her işin arkasındayız. Bu planlı büyümeye devam edeceğiz, yatırımlarımız belli, eksiklerimiz belli.

Ha, tabii ki yani eleştirilere tabii ki ihtiyacımız var, ya, eleştiriler ortak akıl, akıl akıldan üstündür ama bu eleştirilerimiz bizi vatanımıza, milletimize hizmet noktasında teşvik edici, geliştirici olacak. Ha, diyorsunuz “Ya, maliyetler.” Maliyetler hakikaten yani bunlar uzun soluklu düşünülen ve maliyetle tasarlanan projelerdir değerli arkadaşlar ve şu son yirmi yılda yaptığımız yatırımlar sayesinde Türkiye’de müthiş bir mühendislik ve yüklenicilik geliştirdi değerli arkadaşlar ve bu yükleniciler dünyanın her tarafında iş yapmaya başladılar şimdi ve bunlar da hepsi, Türkiye’ye bir gelir getiren ihracat noktası bunların hepsi; o yüzden biz yaptığımız işlerin arkasındayız. Bugün ne yaptık, bugüne kadar ne yaptık, neler kazandık ve ülkemize neler kazandırdık; bundan sonra da neler yapacağımız ve sonucunda neler kazanacağımız da ortadadır, onlar da kitapçıklar da vardır. Ben tabii ki hepsine cevap veremiyorum bunların, itinalı bir şekilde bunlara da yazılı olarak cevap vereceğim.

Hepinize saygılar sunuyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyoruz, sağ olun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bütçemizin vatanımıza, milletimize hayırlı olmasını diliyorum, sağ olun, var olun, teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum. Bir şey rica edeceğim Sayın Bakanım. Cevapları bir hafta içinde gönderebilirseniz seviniriz, Komisyonumuz aracılığıyla biz de vekillerimize iletiriz.

Değerli milletvekillerimiz, böylece gündemimizdeki kurumların bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi oylamalara geçiyoruz. Sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutuyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2023 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – 2 adet önerge vardır, 1’inci önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2023

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	3.000.000.000 TL

Durmuş Yılmaz

Muhammet Naci Cinisli

Ankara

Erzurum

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Bakanlığın bütçesinden haberleşmeye ayrılan tutarın yetersizliği özellikle pandemi döneminde “EBA” uygulamalarına erişimde yaşanan aksaklıklarla açıkça görülmüştür. Yetersiz altyapı nedeniyle bilhassa taşrada internet erişiminde ciddi sorunlarla karşılaşmıştır. Türkiye’de 5 milyon kilometre fiber optik kabloya ihtiyaç varken henüz 500 bin kilometre bile fiber optik kabloya sahip olmadığımız bilinmektedir. Öte yandan Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütüne üye 35 ülke arasında düzenlenen araştırmada en yavaş internet bağlantısının Türkiye’de olduğu ortaya çıkmıştır. Araştırmada bu ülkeler

arasında en yüksek ortalama internet hızına sahip ülkenin ortalama indirme hızı 186,40 Mbps iken Türkiye’de bu hız 28,74 Mbps olarak ölçülmüştür. Uluslararası kuruluşların güncel verilerine göre, 117 ülkedeki internet fiyatları, internet kalitesi, e-altyapı, e-güvenlik ve e-devlet hizmetleri karşılaştırılmış ve tüm kategoriler göz önüne alındığında ülkemiz 52’nci olmuştur. İnternet fiyatında 45’inci sıradaki Türkiye’de kullanıcılar, en ucuz interneti sunan ülkeye kıyasla mobil bağlantıya 14 kat daha fazla para ödemektedir.

Yukarıdaki gerekçelerle, ülkemizin internet hızı, kapasitesi ve kalitesinde dünya standartlarına ulaşması ve ülkemizde internet erişimi olmayan hiçbir hanenin kalmaması için gerekli altyapı çalışmalarının yapılması amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili programının bütçesi artırılmalıdır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

2’nci önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2023

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	A R T I R I L A N MİKTAR
65	15.38	01	06.05	2.000.000.000 TL

Durmuş Yılmaz

Muhammet Naci Cinisli

Ankara

Erzurum

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gerekçeyi okutuyorum:

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun Sayın Paylan.

Sizin değil İYİ Parti’nin yalnız bu önerge.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ha, öyle mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sizin Karayollarında. Siz de yorulunuz, dinlemiyorsunuz galiba.

Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Günümüzde ekonominin küreselleşmesiyle birlikte dünyada kıtalar arası ticaret artmakta ve bu artış içinde özellikle ağır ve hacimli yükler için deniz yolu taşımacılığı öne çıkan alternatif olmaktadır. Hava, kara ve demir yoluna göre daha ucuz, çevreci ve güvenilir olması nedeniyle dünya ticaretinde deniz yolunun payı büyüktür. Bilindiği gibi ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve denizlerimizin okyanuslarla bağlantılarının bulunmasının yanında stratejik öneme sahip iki boğaza sahip olmamız deniz yolu ulaşımı açısından son derece önemlidir.

Ülkemizde küresel ve ticari ilişkilere aracılık eden deniz yolu taşımacılığının geliştirilmesi için bir eylem planının hazırlanması gerekmektedir. Deniz yolu ulaşımından en üst seviyede yararlanabilmek için mevcut kıyı yapıları planları güncellenmeli, liman yönetimi ve yatırımları mevcut dağınık ve keyfi yapısından kurtarılmalıdır. Bu amaçla ülkemizin deniz yolu ulaşımındaki potansiyelini ortaya çıkarmak için gerekli planlamaların yapılması amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Denizyolu Ulaşımı Programı'nda bütçe artırımı yapılmaktadır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2023 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2021 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2023 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2021 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2023 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Oylamadan önce 2 adet önerge vardır.

1'inci önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin, gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2023

ÖDENEK (A) CETVELİ

Program	Kurumsal	Finansman	Ekonomik Kod	Düşürülen Miktar
42	51.34	02	05.04	53.650.000.000

Rıdvan Turan

Garo Paylan

Dirayet Dilan Taşdemir

Mersin

Diyarbakır

Ağrı

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun Garo Bey izahat için.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar “Kasamızdan beş kuruş çıkmayacak.” denen köprü ve otoyol projeleri için milletin vergilerinden tam 53 milyar 650 milyon TL, 2023 yılı bütçesinden yandaş müteahhitlere aktarılacak. Bu, ciddi bir adaletsizliktir. Biz tüm köprü ve otoyolların kamulaştırılmasını ve ödenecek 53 milyar 650 milyon TL'nin yandaş müteahhitlere ödenmemesini öneriyoruz ve bu parayla da 200 bin öğretmenin atanmasını öneriyoruz değerli arkadaşlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederim.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

2'nci önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin, aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2023

ÖDENEK (A) CETVELİ

Program	Kurumsal	Finansman	Ekonomik Kod	Düşürülen Miktar
42	51.34	02	05.04	53.650.000.000

Durmuş Yılmaz

Muhammet Naci Cinisli

Ankara

Erzurum

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Kamu-özel işbirliği projelerinin işletilmesi sürecinde yüklenici şirketlere yapılan garanti ödemelerin kamuya yükü ve sözleşmelerin hazineye maliyeti her geçen gün katlanarak artmaktadır. Dolar ve euro para birimleri üzerinden verilen garanti ödemeler, ABD dolarının 19 TL'ye dayandığı, euronun 19 TL'yi geçtiği bugünün ekonomik koşullarında bütçemize ağır bir yük oluşturmaktadır. Düşük asgari ücretle ve düşük emekli maaşıyla geçinmeye çalışan; barınma, giyinme ve gıda gibi temel ihtiyaçlarını bile karşılamakta güçlük çeken; doğal gaz, elektrik faturalarını ödemekte sıkıntılar yaşayan ve yoksulluğu her gün daha fazla hisseden vatandaşlarımıza değil, yandaş müteahhitlere ve zengine kaynak ayıran bir bütçe, halkın bütçesi olarak kabul görmeyecektir.

Bu projeler yapılırken “Bütçeden bir kuruş harcamadan köprü, yol, havaalanı yapıyoruz.” diyen iktidarın yalnızca Karayolları bütçesinde 2023, 2024 ve 2025 yılı için ayırdığı toplam kaynak 200 milyar TL olarak hesap edilmiştir. 2023 yılında “Ulaştırma Projelerine İlişkin Trafik Garantileri ve Katkı Ödemeleri” başlığı altında ayrılan kaynak 53 milyar 650 milyon TL'dir. Bu kaynak yandaşa değil, milletin bizatihi kendine teslim edilmelidir.

Bu gerekçelerle, önergemizle Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinde öngörülen 53 milyar 650 milyon TL'lik miktar azaltılmaktadır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2023 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2021 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2023 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2021 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böylece gündemimizdeki bütçe ve kesin hesaplar kabul edilmiştir. Hayırlı uğurlu, bereketli olsun inşallah.

Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza, milletvekillerimize, bürokratlara ve bütün katılımcılara katkıları için çok teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, 22 Kasım 2022 Salı günü saat 10.00'da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 21.46

