

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

3 Mayıs 2012 Perşembe

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

GÖRÜŞME TUTANAKLARI

3 Mayıs 2012 Perşembe

---0---

K O N U

	<u>Sayfa</u>
Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2009 ve 2010 yıllarına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri	1:44
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi ve bağlı ortaklıklarının 2010 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri	45:93

İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>İl</u>	<u>Sayfa</u>
BİRİNCİ OTURUM		1:44
Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2009 ve 2010 yıllarına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri		1:44
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		2:6
Öneri 1 (2007 yılına ait)		6
Cevap 1		6:8
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		6:8, 9:10, 13:14
Mehmet ŞEKER	Gaziantep	8:10, 13
Kamer GENÇ	Tunceli	10:12, 13
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	11:12
Bünyamin ÖZBEK	Bayburt	12, 14
Ahmet YENİ	Samsun	12
Sayıştay Temsilcisi		15
Öneri 1 (2009 yılına ait)		15:16

Cevap		16
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		16
Sayıştay Temsilcisi		16:17
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	17
Öneri 2		17
Cevap		17:18
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		17:18
Sayıştay Temsilcisi		18
Öneri 3		19
Sayıştay Temsilcisi		19
Cevap		19
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		19, 21:22
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	20, 21
Haydar AKAR	Kocaeli	20
Ahmet YENİ	Samsun	20
Kamer GENÇ	Tunceli	20:21
Ziver ÖZDEMİR	Batman	21
Sayıştay Temsilcisi		22
Öneri 4		23
Sayıştay Temsilcisi		23
Cevap		23
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		23:24
Prof. Dr. Rıza AYHAN (Gazi Üniversitesi Rektörü)		24:26, 26, 29:30, 35:36, 38:39, 40
Tufan KÖSE	Çorum	26, 30, 31, 33:34, 37
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	26:27
Mehmet ŞEKER	Gaziantep	27:28, 38
Ahmet YENİ	Samsun	28:29, 31
Ali SARIBAŞ	Çanakkale	29:31, 39:40
Mehmet GELDİ	Giresun	30, 35
Mehmet DOMAÇ	İstanbul	31:33, 36:37, 40
Kamer GENÇ	Tunceli	34:35
Sayıştay Temsilcisi		35
Öneri 5		40:41
Cevap		41
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		41
Öneri 3 (2010 yılına ait)		41
Cevap		41
Ömer Bülent ARSLAN (AOÇ Müdürü)		41, 42, 43
Mehmet ŞEKER	Gaziantep	42
Ali SARIBAŞ	Çanakkale	42
Kamer GENÇ	Tunceli	42:43
Sonuç (2009 yılına ait)		43:44
Sonuç (2010 yılına ait)		44
İKİNCİ OTURUM		45:93
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi ve bağlı ortaklıklarının 2010 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri		45:93
Süleyman KARAMAN (Devlet Demiryolları Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı)		45:54

Öneri 1 (2009 yılına ait)		55
Cevap		55:56
Haydar AKAR	Kocaeli	56:57
Süleyman KARAMAN (Devlet Demiryolları Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı)		57
Öneri 2		57:58
Cevap		58:59
Sayıştay Temsilcisi		59, 60
Haydar AKAR	Kocaeli	59
Mehmet ŞEKER	Gaziantep	59
Süleyman KARAMAN (Devlet Demiryolları Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı)		59:60, 60
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Temsilcisi		60
Öneri 3		61
Cevap		61
Mehmet ŞEKER	Gaziantep	61:63, 81:82
Necati ÖZENSOY	Bursa	63:64
Haydar AKAR	Kocaeli	64:66, 79:80, 85, 90
Ziver ÖZDEMİR	Batman	65, 72, 75:76
Bünyamin ÖZBEK	Bayburt	66, 71:72
Kamer GENÇ	Tunceli	66:71, 72, 76:78, 79, 83, 87, 88:89
Ali SARIBAŞ	Çanakkale	72:75, 82:83
Mehmet GELDİ	Giresun	76:77
Ahmet YENİ	Samsun	77:78
Harun KARACA	İstanbul	78:80, 84
Mehmet AKYÜREK	Şanlıurfa	80
Adnan YILMAZ	Erzurum	84:85
Sayıştay Temsilcisi		85
Süleyman KARAMAN (Devlet Demiryolları Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı)		85:91
TCDD Yönetim Kurulu Üyesi		91
Mustafa AKARSU (Ulaştırma Bakanlığı Bakan Müşaviri)		91
Sonuç (2010 yılına ait)		91:92
Sayıştay Temsilcisi		91:92
Mustafa AKARSU (Ulaştırma Bakanlığı Bakan Müşaviri)		92:93
Kamer GENÇ	Tunceli	92

Açılma Saati: 10.38

Kapanma Saati: 16.54

BİRİNCİ OTURUM

3 Mayıs 2012 Perşembe

Açılma Saati. 10.38

BAŞKAN: Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKAN VEKİLİ: Ahmet YENİ (Samsun)

SÖZCÜ: Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elazığ)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştay Başkanlığının, kamu kurumlarımızın ve basınımızın değerli temsilcileri; hepiniz hoş geldiniz. 24'üncü Yasama Dönemi İkinci Yasama Yılı'nın 17'nci Birleşimini açıyorum.

Bugün gündemimizde sırasıyla Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2009 ve 2010 ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve bağlı ortaklıklarının 2010 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yer almaktadır.

Değerli üyeler, çalışmalarımıza **Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2009 ve 2010 yıllarına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleriyle** başlıyoruz.

Hepinizin yakından bildiği gibi, Atatürk Orman Çiftliği, cumhuriyetimizin kurucusu Atatürk tarafından 1925 yılında kurulmuş, 1937 yılında da hazineye bağışlanarak milletimize mal edilmiş olan bir işletmemizdir.

1938 yılında Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumuna bağlanan Çiftlik, 1950 yılına kadar bu Kurum tarafından işletilmiştir. 1950 yılında ise 5659 sayılı Kuruluş Kanunu ile yeni bir statüye kavuşturulmuştur.

Kurulduğu tarihte 55 bin dekar olan Çiftlik arazisi, bildiğiniz gibi yıllar içinde çeşitli vesilelerle küçülerek 33 bin dekara kadar inmiş, bir başka deyişle yüzde 40 oranında azalmıştır.

Tarihsel ve kültürel önemi ve değeri çok büyük olan Atatürk Orman Çiftliğinin, Atatürk'ün hatırasına uygun şekilde korunması hepimizin arzusu olması yanında, millet olarak da hepimizin görevidir.

Şimdi, Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere Atatürk Orman Çiftliği Müdürü Ömer Bülent Arslan'a söz vereceğim.

Öncesinde, toplantımıza katılan kurum yetkilileriyle diğer kuruluş temsilcilerinin Komisyonumuza kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

(Toplantıya katılanlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Ömer Bey buyurun, sunumunuzu yapın.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Değerli Başkan, değerli Komisyon üyeleri, değerli hazırun; bugün 2009-2010 yılları ortak bir şey olduğu için ben genel bir konuşmayla hem Atatürk Orman Çiftliğinin kısa bir tarihçesiyle ilk defa Komisyona gelen milletvekillerine Atatürk Orman Çiftliğini tanıtmaya çalışacağım.

Kurucumuz Gazi Mustafa Kemal Atatürk, kazandığı eşsiz zaferlerle ülkeyi bağımsızlığa kavuşturduktan sonra, başta ekonomi olmak üzere diğer alanlarda da ülkesinin kalkınmasına ve ilerlemesine yönelik düşünce ve görüşlerini ortaya koymuş ve bunları yaşama geçirmek için çaba sarf etmiştir. Kurucumuz bir konuşmasında: "Millî ekonominin temeli tarımdır. Bunun içindir ki tarımda kalkınmaya büyük önem vermeliyiz. Köylere kadar yayılacak programlı ve pratik çalışmalar bu amaca ulaşmayı kolaylaştıracaktır. Fakat bu hayati işi isabetle amaca ulaştırabilmek için, ilk önce ciddi etütlere dayalı bir tarım siyaseti uygulamak ve onun için de her köylünün ve bütün vatandaşların kolayca kavrayabileceği ve severek uygulayabileceği bir tarım rejimini kurmak lazımdır." görüş ve direktifleri ile tarımın, tarımsal kalkınmanın Türkiye ekonomisindeki yerini ve önemini vurgulamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında tarıma bakıldığında; o yıllarda toplam arazinin yüzde 76'sı işlenebilir olmasına rağmen çiftçinin ancak yüzde 7'sini işlediği görülmektedir. Bu işlenen toprakların yüzde 65'lik kısmı büyük toprak sahiplerine aitti. Büyük toprak sahiplerinin çoğunluğu köy dışında yaşamaktaydı. 1924 tarihli bir gazete haberine göre genç Türkiye'de 501 tane traktör mevcuttu. Bunların 486 tanesi devlet malı, geri kalan 15 tanesi ise şahıs malıydı. 1929 DPT verilerine göre toplam traktör sayısının 220'den bine çıktığı görülmektedir. Kendisinin de çiftçi olduğunu büyük bir sıklıkla hatırlatan Atatürk, her söyleminde toprağın köylü için öneminden ve değerinden, toprak reformu konusundan, çiftçinin barış ve savaş zamanlarındaki konumundan ve faaliyetlerinden, tarım faaliyetlerinin ekonomi içindeki yerinden, teknolojik gelişmeye dayalı tarım politikasından bahsetmiştir.

1 Mart 1922 Türkiye Büyük Millet Meclisi açılış konuşmasında kurucumuz: "Efendiler! Milletimiz çiftçidir. Milletin çiftçilikteki çalışmasını yeni ekonomik önlemlerle son dereceye eriştirmeliyiz. Köylünün çalışmasının sonuçları ve verimlerini, kendi yararı lehine son dereceye çıkarmak, ekonomik siyasetimizin temel ruhudur." şeklinde ifade etmiştir.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, genç cumhuriyetin verimli arazilerinin işlenmesi, Türk çiftçisine azim ve kararlılıkla neler yapılabileceğini, yapılması gerektiğini göstermek gayesi ile 1925 Mayıs ayının ilk haftasında Ankara'da yerli ve yabancı uzmanları bir araya getirerek çiftlik kurma fikrini ileri sürmüş ve yurt dışından gelen uzmanlar şu anda kurulduğumuz yerin arazisine bakıldığında "Burada ya para boşa gider ya da sabır tükenir." diye karşı çıkmasına rağmen

kurucumuz: “Biz burayı ıslah etmezsek kim gelip ıslah edecektir?” diyerek çiftlik kurma fikrinden vazgeçmemiştir.

O dönemde Atatürk Orman Çiftliğinin kuruluş amaçlarını sıralarsak:

Makinedi tarıma geçişte öncülük etmek,

Tohum ve hayvan ıslahını geliştirmek ve yaymak,

Tarımın bir ekonomik faaliyet olduğunu ve kârlılığın yüksek olduğunu göstermek,

Meyvecilik, sebzeçilik ve fidan yetiştiriciliğinde öncü olmak,

Açık alanların ağaçlandırmasına öncülük etmek ve sosyal donatı alanları oluşturmak,

Tarım makinelerine makinist ve tamirci yetiştirmede öncü olmak,

Tarımsal ürünleri işleyerek tarımsal sanayinin temellerini atmaktır.

Kısacası Atatürk, tarımsal faaliyetlerde öncü olarak tarımsal yatırım yapan müteşebbislere tarımın fiilen kârlı bir iş olduğunu göstermek gayesi ile çiftliği kurmuştur. Sinevizyonda da gördüğünüz üzere, o dönemde nüfusun yüzde 60-70'i kırsalda yaşıyor, tarımın millî ekonomiye katkısı yüzde 60 olmasına rağmen tarım o dönemde ekonomik bir faaliyet değil, sadece insanların kendi ihtiyacını karşılamak için...

BAŞKAN – Ömer Bey, şimdi ben baktım sunumunuza da bize dağıttığınız sunumuz çok uzun yani biz bunu tamamen bu şekilde devam edersek herhâlde bir saati bulur.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Hayır efendim, ben biraz kısaltarak devam edeceğim.

BAŞKAN – Tamam, kısaltalım ve hızlandıralım.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – 1925 yılında kurulan kurum 1937 yılında hazineye bağışlanmış ve bu aşamada önce Gazi Orman Çiftliği, arkasından Devlet Zirai İşletmeleri, Devlet Üretim Çiftlikleri ve en sonunda Atatürk Orman Çiftliği hüviyetine kavuşmuştur. Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü şu anda Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığına bağlı bir kuruluş olarak faaliyetine devam etmektedir.

Arazimiz birinci derece doğal ve arkeolojik sit alanı içerisinde kalmaktadır.

Kurucumuz 1937'deki hazineye devrinde bir vasiyet bırakmıştır. Vasiyet mektubunda: “Araziyi ıslah ve tanzim etmek, muhitlerini güzelleştirmek, halka gezecek, eğlenecek ve dinlenecek sıhhi yerler, hilesiz ve nefis gıda maddeleri temin eylemek” konusunda kurumumuza vasiyet bırakmıştır.

Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün sermayesi 500 TL olup, 2011 yılı bütçesi 62.750.000TL, 2012 yılı bütçesi 67.500.000TL'dir.

2012 yılı itibariyle 383 kadrolu personele ilaveten dışarıdan hizmet alımı ile alınan 154 kişi ile birlikte 537 kişi istihdam edilmektedir.

Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü bütün harcamaları kendi giderlerinden karşılamakta olup bununla birlikte 2010 yılında devlete yaklaşık 9 trilyon liralık bir ödeme yapmıştır.

Atatürk Orman Çiftliğinin 2010 yılı kârı yaklaşık 6,2 trilyondur.

Atatürk Orman Çiftliğinin arazi kullanımına geldiğinde arazinin çok büyük kısmı, özellikle 23 bin dekarı park, orman hâline getirilmiştir. Bunun yüzde 10'una tekabül eden 3.300 dekarı tarımsal üretime ayrılmıştır. Diğer alanları da rekreasyon alanları oluşturmaktadır.

Atatürk Orman Çiftliği, Sayın Başkanım siz de bahsettiniz, kuruluşunda ve hazineye devrinde 55 bin dönümlük arazide kurulmuş iken 1939 yılında küçülmeye başlamış, 39 ve 83 yılları arasında çıkan kanunlarla toplam 22.300 dekarlık bir alan devredilmiştir. Bunlar yıllara dağıtıldığında 39-50 arasında 8.300 dekar, 50-60 arasında 11 bin dekar, 60-80 arasında 167 dekar, 80-83 arasında 2.300 dekar alan kanunlarla resmî kurum ve kuruluşlara devredilmiştir.

En son çıkan kanun, Meclisin milletvekillerimize arz ettiğimiz üzere, Gençlerbirliği ve Ankaragücü'ne hazinenin bedelsiz devriyle ilgili, intifayla ilgili bir kanun çıkmıştır. Ondan bu tarafa kurumla ilgili, tahsis ve satışla ilgili bir kanun çıkmamıştır.

Atatürk Orman Çiftliği, kurucumuzun vasiyetinde belirtildiği üzere "Burayı öyle ağaçlandırınız ki görmeyen biri bile burada yaşadığını fark etsin." diyor ve bu kapsamda da ağaçlandırma çalışmalarına başlıyor. Kendi döneminde yaklaşık 3.500 dekar alan ağaçlandırılmış, kuruluşundan 2002'ye kadar toplam ağaçlandırılan alan 4.500 dekar olmasına rağmen en son yıllarda yapılan yoğun ağaçlandırma çalışmalarıyla toplam 23 bin dönüme çıkarılmıştır. Sadece geçen sene ağaçlandırdığımız alan 7.300 dekardır.

Burada bir konuya vurgu yapmak istiyorum Sayın Başkanım. Bizim yaptığımız ağaçlandırma çalışmalarıyla Ankara ikiye bölünmüş oldu. Burada Eymir Gölü'nden başlayan, Gölbaşı'ndan başlayan ODTÜ ormanları, arkasından Hacettepe ormanları ve bizim ormanlarla birlikte iki çevre yolu arasında yaklaşık 130 bin dekarlık bir orman oluşmuş oldu. Bunun 23 bin dekarı Atatürk Orman Çiftliğinin alanından oluşmaktadır yani Ankara yeşil kuşakla ikiye bölünmüş oldu yaptığımız çalışmayla.

Kurumumuz bünyesinde devam eden çalışmalar dışında bizim Bağ-Bahçe Kùltürleri, Tarla Kùltürleri, Mayalandırma ve Süt Ürünleri fabrikalarında faaliyetlerimiz devam etmektedir.

2003 yılında müdürlüğün kârıyla 2010 yılına bakıldığında yaklaşık 3 kat bir artış gözlenmektedir.

2003 yılı banka mevduatı 1,3 trilyon iken 2010 yılı sonu itibari ile 38 trilyonluk bir banka mevduatına çıkmıştır.

1957 yılında modern bir işletmeye açılan Süt Fabrikası yenilenerek hijyenik bir ortama kavuşmuş, teknolojik olarak bakteri seperatörü başta olmak üzere yenilenerek sütün son kullanma

tarihi yedi güne çıkarılmıştır. Aynı zamanda son işleme kapasitemiz 25 tondan 100 tona çıkarılmıştır. Şu anda Atatürk Orman Çiftliği 100 tona yakın inek sütü, 15 ton da keçi sütü işlemektedir ve Türkiye’de keçi sütünü sanayi anlamında piyasaya sokan Atatürk Orman Çiftliği olmuştur ve aynı zamanda ürün çeşitliliğini de artırarak piyasanın talep ettiği ürünleri üretmeye devam etmektedir.

Yine 1925’lerde başlayan mayalandırma sanatlarıyla ilgili de şarap fabrikası yenilenerek müze hâline getirilmiş, mevcut alanda da modern butik tarzda bir fabrika dizayn edilmiştir. Bunun yanında da yine Türkiye’de üretilen üzümler başta olmak üzere mayalandırma faaliyetlerimiz, şarapla ilgili faaliyetlerimiz devam etmektedir.

Son zamanlarda ülkemizin her tarafına penetrasyonumuz artmaktadır. İstanbul, İzmir, Eskişehir başta olmak üzere Malatya, Gaziantep, Konya’da ürün satışlarımız devam etmekte, en son Kipa’yla 168 marketle anlaşma yaparak Türkiye’nin her tarafındaki, başta Kipa ve Migros olmak üzere bütün marketlerde ürünlerimiz satılmaktadır.

Atatürk Orman Çiftliğinin bitkisel üretim faaliyetleri artık ticari amacın dışında ARGE çalışmalarının ağırlık verilmiş, Tarımsal Araştırmalar Genel Müdürlüğü ve UTEM’le yapılan protokollerle 2.300 dekar alan tohum ıslahı konusunda protokolle devredilmiştir. Aynı zamanda Türkiye’nin ve Avrupa Birliğinin en büyük millî botanik bahçesi birinci aşamada 2 bin dekarlık bir alan düşünülüyor, daha sonra 4 bin dekara çıkarılacak, bunun yaklaşık bin dekarlık alanı da Atatürk Orman Çiftliği arazileri olup Bakanlıkla ortak bir projedir ve bittiğinde Türkiye’nin en büyük millî botanik bahçesi olacaktır.

Yine, arazilerin kullanılması ve korunmasıyla ilgili bir NETCAD sayısal veri tabanına işlenerek bütün araziler Microsoft ve NETCAD programıyla kontrol edilmektedir.

Atatürk Orman Çiftliği, Gazi Orman Çiftliği, Gazi Çiftliği olmak üzere patentleri ilk defa alınmıştır. Bunun yanında, çevre düzenlemelerine ağırlık verilmiştir. Park Center ve Gazi piknik alanları revize edilmiştir. Atatürk Evi revize edilerek ücretsiz hâle getirilmiştir. Özellikle Alparslan Türkeş Caddesi boyunca kullanılmaz durumda olan aydınlatma direkleri rehabilite edilmiş, parkla birlikte hizmete açılmıştır ve yirmi dört saat ailenin gidip rahatça piknik yapabileceği, oturabileceği alanlar oluşturulmuştur.

On beş yıldır atıl olan Alman Büyükelçiliğinin Devlet Konukevi olarak röleve, restorasyon projeleri tamamlanmış, izinler alınarak şu anda ihale aşamasına getirilmiştir. Yıllardır kullanılmayan tarihî hamamla ilgili restorasyon ve restitüsyon projeleri tamamlanmış ve şu anda izin aşamasındadır, burada bittiği anda Ankara’nın sanat galerisi ihtiyacına katkıda bulunacak bir revizyon yapılarak o hâle getirilecektir.

Yine, Ankara Çayı ıslah çalışmaları hızlı bir şekilde Orman Genel Müdürlüğü ve DSİ’yle birlikte yapılarak temizlenmiştir.

8/7/2006 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan 5524 sayılı Kanuna göre ((Mülga) Tarım ve Köyişleri Bakanlığının uygun görüşü ile imar planları oluşturulmuş, 1/10.000'lik plan oluşturulmuş, Medisten ve SİT Kurulundan onay almış olup bu kapsamda Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından yol, üst geçit, köprü ve viyadük çalışmalarına başlanılmıştır.

Aynı zamanda, 5524 sayılı Kanun kapsamının 3'üncü maddesinde, Hayvanat Bahçesinin on yıllık bedelsiz intifa hakkı kapsamında Hayvanat Bahçesi Büyükşehir Belediyesine protokol yapılarak devredilmiştir ve mevcut olduğu yerde Hayvanat Bahçesi 2 bin dönüme çıkarılacaktır.

Fazla zamanınızı almak istemiyorum, sorular olursa cevap vereceğim.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Şimdi, 2009 ve 2010 yılına ait önerilere geçmeden önce 2007 hesap döneminden kalan 1 adet öneri bulunmaktadır. Görüşmelere bu öneriyle başlayacağız.

Şimdi, bu öneriyi okutuyorum:

Öneri 1- Mülkiyeti Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğüne ait 40161/1 ve 40162/1 numaralı parseller ve üzerinde bulunan iki adet akaryakıt istasyonlarını da kullanmak üzere ihalesiz olarak Petrol Ofisi AŞ'ye bayrak hakkı tesis edilmesi ve yine aynı parsellerin yaklaşık yirmi yıl önce kamu kuruluşu olduğu için ihalesiz verilen 7.000 metrekare gayrimenkulün sözleşme süresinin bitimine üç ay kala aynı gayrimenkule başka parseller de katılmak suretiyle 13.437 metrekare arazi daha ilave edilerek toplam 20.437 metrekare alanın ve üzerindeki 2 adet akaryakıt istasyonlarının POAŞ'ın kamu kuruluşu olmadığı bir ortamda ihalesiz olarak kiraya verilmesi işlemleri, Bakanlar Kurulunun 24/12/2007 tarih ve 2007/13058 sayılı Kararı ile yürürlüğe giren "Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Alım Satım-Kiralama ve Kiraya Verme İhale Yönetmeliği"ne aykırı bulunduğu konusunda düzenlenen ve Yüksek Denetleme Kurulu Üyeler Kurulu'nun 29/1/2009 tarihli toplantısında kabul edilen ekli Özel İnceleme Raporu'nda belirtilen hususlar ile istenen soruşturmanın yerine getirilmesi,

BAŞKAN – Cevabı alalım:

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN –Sayın Başkan, değerli üyeler, değerli hazırun; **2007 yılından kalan POAŞ'la ilgili cevaba geçiyorum:**

Cevap 1- Öneri doğrultusunda Başbakanlık makamının 23/2/2009 tarihli olurları gereğince Başbakanlık başmüfettişleri tarafından konu incelenmiş, soruşturma neticesinde rapor düzenlenmiş ve Başbakanlık makamından olur alınmıştır.

Raporda, AOÇ Müdürlüğü yetkililerinin AOÇ Müdürlüğü'nün çıkarlarını korumak konusunda kusurlu davrandıkları ve AOÇ Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Emin Güzel, Müdür Yardımcısı ve Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Güneş, AOÇ Ticaret Müdürü ve Yönetim Kurul üyesi Şadi Urfalıoğlu ve AOÇ Hukuk Müşavir Vekili ve Yönetim Kurul üyesi Erdal Celal

Sumaytaoğlu isimli şahısların 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu'nun "Devlet memurlarının görev ve sorumlulukları ile ilgili 11 ve 12'nci maddelerinin göre, ayrıca 5018 sayılı Kanun gereğince, faizi ile birlikte bu şahıslardan müştereken ve müteselsilen tahsil edilmesi konusunda idari ve hukuki takibata geçilmesi için Mülga Tarım ve Köyişleri Bakanlığına bildirimde bulunulmuştur. Bakanlığımızca 4483 sayılı "Memur ve Diğer Kamu Görevlilerinin Yargılanması Hakkında Kanun" hükümleri çerçevesinde ön inceleme ve disiplin soruşturması yapılması gerektiği, sözleşmenin iptali için dava açılması hususunun ve kiracıların süre sonunda tahliyelerinin sağlanması hususunda mevzuat değişiklikleri dâhil her türlü tedbirin alınmasını teminen Mülga Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Teftiş Kurulunca incelenmesinin uygun olacağı ifade edilmiştir.

Bunun üzerine bağlı bulunduğumuz Mülga Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Başmüfettişi tarafından konu incelenmiş, 31/8/2009 tarihli Ön İnceleme Raporu düzenlenmiştir. Bu raporun sonuç bölümünde; AOÇ Müdürlüğü'nün POAŞ'la olan kira protokolünü 2008 yılından itibaren 11 yıl daha uzatmasından dolayı herhangi bir kamu zararının oluşmadığı, bu nedenlerle; 4483 sayılı Kanun uyarınca kurum çalışanları haklarında "soruşturma izni verilmemesi" kararının verilmesi 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu'nun 125 ve devamı maddelerinde belirtilen hususlarda "disiplin soruşturması açılmaması" gerektiği ifade edilmiş, Bakanlık makamınca 02/09/2009 tarihinde olur verilmiştir.

Ankara Cumhuriyet Başsavcılığınca, Bakanlık Teftiş Kurulunun konunun 4483 sayılı Kanun'un 3'üncü ve 6'ncı maddeleri kapsamında incelenmiş olup, haklarında ön inceleme yapılanlar hakkında aynı yasanın 9'uncu maddesine göre soruşturma izni verilmemesi gerektiği yönündeki tespit ve önerisi uygun görülerek 14/09/2009 tarihinde, AOÇ yetkilileri hakkında evrakın işlemde kaldırılmasına karar verilmiştir.

Bakanlık Teftiş Kurulu iç denetçiler tarafından Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanlığı tarafından kurumumuzda yapılan denetim sonucu düzenlenen soruşturma raporunda yer alan; Müdürlüğümüzle POAŞ arasındaki bayrak hakkı ve kira sözleşmelerinin imzalanması sonucu kamu zararına sebebiyet verildiği yönündeki iddia hakkında inceleme yapılmış, yapılan denetim sonucu, 01/10/2009 tarihli inceleme raporunun sonuç bölümünde; AOÇ Müdürlüğü yöneticileri Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanlığına ait soruşturma raporunda kurumu 602 bin ABD doları zarara uğrattıkları yönündeki iddiaların aksine, zaten süresini yasal olarak uzatmak zorunda olduğu akaryakıt istasyonu için kira geliri dışında 1.180.000 ABD doları ek gelir elde ederek kuruma katkı sağladıkları tespit edilmiş, açıklanan nedenlerden dolayı AOÇ ile POAŞ arasında imzalanan kira sözleşmesinde AOÇ Müdürlüğü yöneticileri kamu zararına sebebiyet vermedikleri, artık kamu kaynağı sayılan, bayrak hakkı sözleşmesinden dolayı AOÇ Müdürlüğü hesaplarına alınmasının uygun olacağı ifade edilmiş, bu rapora 14/10/2009 tarihinde Bakanlık makamından olur alınmıştır.

Buna müteakip 10/11/2009 tarihinde kurum hesaplarına POAŞ tarafından kalan para TL olarak hesaplara alınmıştır.

İç denetim raporundan sonra Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanlığının 05/06/2009 tarihli soruşturma raporunda yer alan diğer hususlarla ilgili Bakanlık Teftiş Kurulu müfettişliğince 25/11/2009 tarihli inceleme raporu tanzim edilmiştir.

İş bu raporda; Başbakanlık müfettişlerinin raporda yapılması gerektiğini belirttikleri düzenlemelerin mevzuat yönünden idare tarafından yapılmış olduğu, AOÇ ile POAŞ arasında 2008 tarihli kira sözleşmesinin 4'üncü maddesindeki düzenlemenin iptali için mutabakat yolunun araştırılması gerektiği, ancak mutabakata varılmaması durumunda Başbakanlık makamı tarafından olur verilen soruşturma raporunda belirtildiği üzere dava açılması yoluna gidileceği belirtilmiştir.

Rapor doğrultusunda Müdürlüğümüz önce mutabakat aramış, POAŞ mutabakata yanaşmayınca Ankara 6. Sulh Hukuk Mahkemesi'nde dava açılmıştır. Açılmış davada, 21/08/2008 tarihli kira kontratının 4'üncü maddesinde bulunan "AOÇ sözleşme süresi sonunda günün şartlarına ve varılacak mutabakata göre akaryakıt ve LPG istasyonları ile sözleşme konusu sair tesisleri yeniden POAŞ'a kiralayacaktır." ibaresinin sözleşmeden çıkarılması talep edilmiştir. Dosya bilirkişi incelemesine gönderilmiş, bilirkişi raporu lehte gelmiş ancak bu aşamada mahkeme resen görevsizlik kararı vermiştir. Bu karar karşı tarafça temyiz edilmiş, görevsizlik kararı Yargıtay tarafından onanmış ve dosya Ankara 8. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne gönderilmiştir. Ankara 8. Asliye Hukuk Mahkemesi ise davanın reddine karar vermiş olup, aleyhte olan karar tarafımızdan temyiz edilmiştir.

Ayrıca, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Başkanlığının 2008 yılı raporunun 65'inci sayfasında yer alan, kira bedeliyle ilgili uyarılama davası açılmış, bu kapsamda POAŞ tarafından kira parasının artırılmasına yanaşılmayınca dava açılmıştır. Aylık kiranın 20 bin TL üzerinden uyarılama talebi 10. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde 2010/169 esas sayılı davayla devam etmekteyken bu dava da mahkemece reddedilmiş, tarafımızdan temyiz edilmiştir.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Evet, öneriyle ilgili olarak söz talebi var.

Ömer Bey, milletvekili arkadaşlarımızın söz talepleri var, lütfen not alın. Sırasıyla milletvekili arkadaşlarıma söz vereceğim, sonra siz de hepsini toptan cevaplayacaksınız. Eğer teknik bir hazırlık gerektiren bir soru niteliğindeyse sorulan soru, Komisyon tutanaklarımızın tarafınıza ulaşmasından itibaren on beş gün içinde sorulara yazılı olarak da cevap verebilirsiniz.

Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar; şimdi, dün akşam ben oturdum ben - biraz da erken çıktım Meclisten- yani bu işin içinden çıkılmaz bir hâl var. Okumakla, yazmakla

çözülecek gibi değil. Bir iş ne kadar karıştırılır ve bu hâle getirilir dersiniz ancak böyle bir raporda ortaya çıkar.

Şimdi, bir kere burası Petrol Ofisi Anonim Şirketine verildiğinde Petrol Ofisi bir devlet kuruluşu, herhangi bir sıkıntı yok, zamanında yapılmış, orada bir problem yok. Ama yıllar sonra özelleştirilmiş, Petrol Ofisi bir başkasının eline geçmiş. Devlete ait olan yerlerin de, Petrol Ofisine verilen yerlerin de aslında o zamandan bu insanların elinden alınması gerekiyordu. Birinci sıkıntı burada.

İkincisi: Petrol Ofisine kiraya verilen yer, Petrol Ofisi tarafından bir başka firmaya -Yeto Limitet Şirketi diye raporlarda yazıyor- kiraya veriliyor. Onlar kira sözleşmesini 30 bin liradan yapıyor. Aylık 30 bin lira para karşılığı bir kira sözleşmesi düzenliyor o şirketle Petrol Ofisi. Ama Atatürk Orman Çiftliğinin bu şirketten aldığı para çok daha düşük. Bir kere, bilirkişi de sözleşme 12 bin lira olarak belirlenen aylık kira bedelinin yüksek olduğunu belirtiyor -neye göre yüksek olduğunu belirtiyorsa- o da 9 bin lira olmasına karar veriyor.

BAŞKAN – Mahkeme bilirkişisi...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Kimse, yani bilirkişi demek ki bilmeyen kişi, kusura bakmasın. Yani adam 30 bin liraya kiraya almış, birisiyle anlaşma yapılmış. Gerçek değeri ortaya çıktığında yani şirketin de verdiği parayla 50 bin liralık bir kira bedeli var, belki de şu andaki değeri daha yüksek. Ama sayın bilirkişi üyemiz geliyor, diyor ki: “Hayır, bu pahalı, daha düşük olması gerekiyor.” Burada üst üste ciddi sıkıntılar var.

İşin bir diğer tarafı: Yüksek Denetleme Kurulu raporunda öneriler bölümünde yer alan bu hususlara 2009 ve 2010 Sayıştay raporunun öneriler bölümünde de yer verilmemiş. Yani Sayıştay bu işi niçin kapatmış ya da bu işte devletin zararı olup olmadığını niçin bitirmiş? Onu bilmiyorum. 2009 ve 2010’da yok.

BAŞKAN – Şimdi gündemde olduğu için... Neyse cevap verirsiniz, siz onu...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Orada tekrar devam etmemiş, gösterilmemiş. Bence burada devletin çok ciddi bir zararı var. Sayın Genel Müdürün de temyiz edip, bu işin peşini bırakmaması lazım, bu işin peşine düşmesi lazım. Birileri trilyonlar kazanıyor, kazanmalarına itirazımız yok ama devletin sırtından da zengin olmalarını kabul etmemiz mümkün değil. Burada birisinin kiraya aldığı yeri bir başkasına zaten hukuken kiraya verememesi lazım. Yani anlaşmada bu metnin olması lazım. Burayı madem kiraya alıyor...

BAŞKAN – Onu soralım Mehmet Bey. Kira kontratında kira devri var mı?

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Var efendim.

BAŞKAN – Yani devredemeyeceğine dair...

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Sayın Başkanım, alt kiracı hakkı var. Bu önce Petrol Ofisiyle yap-işlet-devretle yapılmış bir yer, alt kiracıya verme hakkı var onun, evet.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Yani o da ayrı bir yanlış. Yani sözleşmede birine siz bir yeri kiraya veriyorsunuz... Evinizi siz 500 liraya birine kiraya veriyorsunuz, kiraya tutan adam 700 liraya başkasına kiraya veriyor. Yani hiç doğru bir yöntem değil bu, yap-işlet de olsa hangi yöntemle olursa olsun. Kaldı ki o günkü koşullar da -kabul ediyorum- burası bir devlet kuruluşuydu ama şu anda bir özel sektör ve buradan ciddi anlamda bu adam kira geliri elde ediyor. Bence bu işin peşini en azından Müdürlük olarak sizin bırakmamanız lazım, hakkınızı aramanız lazım. Buna benzer başka yerler de var, birazdan konu geldikçe konuşacağız, sırası geldikçe konuşacağız. Ama burada ciddi anlamda bir kaybınız var.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Evet, teşekkür ederim.

Şimdi, efendim, burası tabii yirmi yıl önce verilmiş. O zaman –Mehmet Bey’in de dediği gibi- devlet kuruluşuna verilmiş. Evvela, burası 92’de galiba, birinci derece sit alanı ilan edilen Atatürk Orman Çiftliği kapsamı içindeki yerler midir? Yani birinci derece sit alanı olduğuna göre, tabii, o statü ayrı bir şey.

Bir de bu Bakanlar Kurulu... 24/12/2007 tarihli yürürlüğe giren bir yönetmelik var. Bu yönetmelik de –ben okumadım bunu- Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Alım, Satım, Kiralama ve Kiraya Verme İhale Yönetmeliği. Şimdi bu yönetmelikle Atatürk Orman Çiftliği’ndeki arazilerin satılması, kiraya verilmesi gibi kurallar mı getirilmiş? Ben okumadığım için bilmiyorum, bunları öğrenmek istiyorum.

Ayrıca da hakikaten, o zaman aşağı yukarı bedelsiz, devlete verilen bu 2 parsel sonradan kira süresinin bitimine üç ay kala –tam hangi tarihte olduğunu da bilmiyoruz- hangi tarihte, 2007’de mi verilmiş? Veyahut tekrar bu kira sözleşmesi uzatılmıştır.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – 2007.

KAMER GENÇ (Tunceli) – 2007 tabii ayı da belli değil, günü de belli olmadığı için. Biraz da zaten şeyler çok kapalı geçiliyor yani herhâlde okuyanlar anlamasın diye. Gerçekten yani anlaşılıyor. Burada anlaşılıyor ki yani, işte, arkadaşlar, bir tarafta zaten devlet bir tarafta da tüccar olunca o davayı kazanmak zaten mümkün değil Türkiye’de. Yani ancak çok dürüst hâkimlere rast gelecek de ondan sonra, onu çok iyi takip edecek. Tabii, hâkimler dürüst de ama yine de...

BAŞKAN – Kamer Bey, yıllarca o mesleği siz de yaptınız, demeyin böyle şimdi.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Anladım da yani şöyle: Devletin hakkını korumaya çalışan insanlar...

BAŞKAN – Yani aksi varit olmadıkça, sadece hâkimler değil, bütün herkes dürüştür.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şimdi, bakın, herkes dürüstse zaten bu ihtilaflar çıkmaz. Yani devletin hakkını koruyan bürokratlar çok az maalesef. İşte, açılıyor, davalar kaybediliyor. Tabii, bilirkişiler görülüyor bu arada. Onun için, yani burada devletin büyük bir kaybı var. Bu kaybının yani buradaki verilen bilgilerle kapatılmaması lazım. Bunu Sayıştayın da özel bir inceleme konusu yapması lazım. Yani burada hakikaten bu devletin... Dün de arkadaşımız söyledi; kadın çocuklarını ısıtacak elektrik bulamıyor, saç kurutma makinesini çocuklarını ısıtmak için şey ediyor, kendisi intihar ediyor. Türkiye’de bu durumda insanlar olduğu sürece bir taraftan da devletin büyük kaynakları gidiyor. Ayrıca da yani bu Atatürk’ün vasiyetine de aykırı yani. O zaman bayrak yarışı diyor; onu, ne demek, ben de anlamadım. Yani bayrak hakkı...

BAŞKAN – Bayrak hakkı...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bayrak...

BAŞKAN – Yani bayrak hakkı dediği, biliyorsunuz, bu benzinliklerin markaları var, uluslararası, Petrol Ofisi, Shell, BP. Yani o markayı kastederek söylüyorum, o isimle çıkacak.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bir de şeyin oradaki Çiftlik Restoranın altındaki Petrol Ofisi mi, benzinlik mi?

BAŞKAN – Sizin Genel Merkezi geçince sağlı sollu olan yer.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Öyle mi? Ha, orası. Ben bilmiyorum da o bakımdan. Bence bu konu kapatılacak bir konu değil. Devletin buradan kayıpları var, bu kayıplarını mümkün olduğu kadar korumak ve kimseye devletin hakkını yedirmemek gerekir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; birincisi: Bizim parti olarak yolsuzluklar karşısındaki tavrımız belli. İkincisi: Kurucu Genel Başkanımız, Türkiye’nin de kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün mirasıyla ilgili bizim hassasiyetlerimiz 3-5 kat daha artar. Onun mirası üzerinde bir yerde bu şekilde bir işlem olması bizi çok rahatsız ediyor.

Her şeyden önce burada yapılması gereken: Kurum sözleşme bittikten sonra ihaleye çıkar. İhalede kamuya en uygun teklifi veren firmaya burası kiralanır. Ama şimdi, kuruma ben bakıyorum, tıpkı bir doğrudan temin sözleşmesi gibi, bir teklif geliyor, başka bir teklif var; ikisi arasında kalınıyor. Olması gereken neydi? Gazeteye büyükçe bir ilan verilirdi, şartlar ortaya konulurdu, bu şartlara göre en uygun teklifi verene de bu kiralanmış olurdu ve devlet adına en önemli hak böyle kazanılmış

olurdu. Bu işlemler yapılmadan Petrol Ofisinin bir kamu kurumu olduğu sırada tanınmış bir imtiyaz özelleştikten sonra kullanılıyor. Benzer bir konuyu dün Telekom'la ilgili konuştuk. Tıpkı Telekom'un Türkiye Elektrik İletim araçlarını, TEİAŞ hatlarını kullanması gibi bir dönem kamu kuruluşuyken verilen haklar özelleştirme sonrasında kullanılamaz. POAŞ şimdi İş Bankasıyla Doğan'a ait, Telekom Hariri'ye ait. Bunlar Türkiye'nin zengin insanları, büyük kurumları. Bu işlemi doğru bulmuyorum. Bence mümkünse -şu anki aşamada çok da mümkün görünmüyor ama- bu kira sözleşmesinin bitirilerek objektif, şeffaf ihaleye çıkarılarak buranın değerlendirilmesi uygun olacak.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Bünyamin Bey, siz mi söz istediniz?

Buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Petrol Ofisi galiba İtalyanlara satıldı.

BAŞKAN – Vallahi bilemiyorum İtalyanlar mı aldı, kim aldı; takip edemediğimiz için.

Bünyamin Bey, buyurun.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Ben Sayın Müdürüme bir şey sormak istiyorum. Şimdi, bu kira sözleşmesi mi var, yoksa bayrak hakkı denilen bir anlaşma mı var? Onu tam bilmiyorum da daha önceden çıkan kanuna göre bu bayrak haklarının beş yıla sınırlandırıldığını biliyorum ben. Mesela özel petrol istasyonlarda değişik markalardaki ürünler önceden yirmi yıl anlaşma yapılırken belki bir iki sene önce çıkan bir kanunla bunlar beş yıla sınırlandırıldı ve anlaşmaların tamamı kanunla iptal edildi. Şimdi, bizim de burada bu anlaşmayı iptal etme şansımız kanunen yok mu? Bunu sormak istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Değerli arkadaşlar, hepinize saygılar sunuyorum.

Tabii, biz de Adalet ve Kalkınma Partisi olarak yoksulluk, yolsuzluk ve yasaklarla mücadele edeceğimizin sözünü vermiştik. Bu çerçevede, özellikle bu konu geçen dönem tarafımdan ortaya çıkarıldı ve kayıtlara bakılabilir, hem bu hem de Gazi Üniversitesine verilen... Belki biraz sonra onu da konuşacağız. Bu konunun üzerine, değerli arkadaşlar, ciddiyetle gidiyoruz. Tabii, hukuk süreci de işledi yani bu tarafı da var. Ama geçen dönem biz bu konuyu ibra etmedik ve şartlı ibra ettik. Bu konu araştırılsın diye bunun üzerine gittik ve bugün de gidilmesi gereken bir şey varsa, ortaya koyabileceğimiz hep birlikte bir çözüm önerimiz varsa biz de buna olumlu oy vererek yolumuza devam edeceğiz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Mehmet Bey, eklemek istediğiniz bir husus mu var?

Buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Sayın Başkanım, bir de -Sayıştay ya da Genel Müdür, bilmiyorum kim cevap verir- bu Başbakanlığın ya da Bakanlar Kurulunun 2007 tarihli burasıyla ilgili bir kararı var. O kararı da bize kısaca özetleyebilirlerse yani kiralama...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yönetmelik...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Yönetmelik bu; kiralama, ihaleye vermeye ilgili bir yönetmelik var. Onunla ilgili bir bilgi alabilirsek...

BAŞKAN – Tamam.

Şimdi, Ömer Bey, mikrofonunuz açık, soruları, talepleri duydunuz. Mehmet Bey'in en son dediği yönetmelik dâhil olmak üzere konuları tekrar bir açalım.

Buyurun.

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Öncelikle, Sayın Milletvekilimin sorusuna cevap vererek başlamak istiyorum. Şimdi, bu süreç, kiralama aşamasına gelinmeden, bayrak hakkı yapılmadan önce Özelleştirme İdaresine bir yazı yazılmış kurum tarafından. Özelleştirme İdaresinin, Petrol Ofisi AŞ'nin özelleştirildiğini ve özelleştirmeden dolayı tacir ve hukuk hükümlerine tabi bir kuruluş olduğunu belirten, "POAŞ, Özelleştirme İdaresi tarafından hisse senedi satışı uygulanmak suretiyle özelleştirilmiş fakat tüzel kişiliği ve varlığı devam etmektedir." diye bir yazısı var. Diyor ki Özelleştirme İdaresi "Şirketin tüzel kişiliğinden dolayı defter, bilanço kayıtlara intikal etmiş ve etmemiş tüm hak, alacak, borç ve yükümlülükleri yine şirketin uhdesinde kalmıştır." diye bir yazıyla cevap veriyor. Sizin sorunuza cevap açısından söylüyorum.

Şimdi, efendim, normalde Atatürk Orman Çiftliğinin POAŞ'la yaptığı sözleşmede alt kiracı hakkı var. Sadece bu değil, bizim POAŞ, Petrol Ofisiyle yaptığımız üç tane yer var. Bir tanesi Çankaya Belediyesi, Atatürk Orman Çiftliği ve POAŞ'la yapılan yer var, Konya yolunda; orada alt kiracı var. Bir de Macit Petrol var, o da alt kirada. Yani alt kiracı hakkı var, sadece buraya özgü bir olay değil.

Diğer konu: Atatürk Orman Çiftliği'nin kiralama, satın alma yönetmeliği var. Bu yönetmelik kapsamında kesinlikle sadece kiralama işi yapılabilir. Satış işi Meclisten çıkan kanunla oluyor yani özel bir kanun olduğu için kanunla oluyor. Burada bununla ilgili yine bir düzenleme yapıyoruz, kiralama yönetmeliğini değiştireceğiz. Burada yine müfettişlerin öngörüsüydü, on beş yıllık kiralama süresini on yıla düşüreceğiz. Çünkü diğer devlet mallarıyla ilgili kiralama süresindeki maksimum süre on yıl ama bizimki 2007 yılında on beş yıl olarak çıkmış, onu da on yıla düşüreceğiz. Onunla ilgili de düzenleme şu anda kuruluş görüşleri alınarak Bakanlığa gönderilmiş durumda. Onu da düzenleyeceğiz. Bu soruyla ilgili konu o. 2007'de çıkan sadece bizim kiralama ve satın alma yönetmeliğimiz. Kiralama yönetmeliği de değişecek. Oradaki maddede sadece kamu kurum

kuruluşlarına direkt on beş yıllık kiralama hakkı var, 100'üncü madde. 101'inci maddede "Atatürk Orman Çiftliği'nin kullanılmayan küçük parselleri ihaleye çıkılarak on beş yıllığına kiraya verilebilir." diye hüküm var. Oradaki süreyi de on yıla düşüreceğiz.

Sayın Kamer Genç Bey'in, Sayın Milletvekilimin sorusu: Atatürk Orman Çiftliği'nin bütün arazileri birinci derece doğal sit. Sadece Çukurambar'daki çok ufak parçalar var, onlar da doğal sit dışında. Orası doğal sit ama orası 85 yılında yapılmış, doğal sit olması 92 yılında.

Buradaki konu, hem bayrak hakkı sözleşmesi var hem kiralama var. Yani on bir yıllık bayrak hakkı var. Bayrak hakkı sözleşmeleri; bütün benzinlikler ve dağıtım şirketleri, kamu kurum kuruluşları, özel şirketlerle o markanın mallarını satmak üzere bayrak hakkı sözleşmesi imzalıyor. Oradaki imzalanan hem bayrak hakkı sözleşmesi var hem de kira sözleşmesi var.

Sayın Milletvekilimizin duyarlılığına teşekkür ediyoruz, Aykut Erdoğan Bey'in. Biz de elimizden geldiği kadar bu konuda yasal süreci takip ediyoruz. Eğer önerisi olan varsa burada da yine gerekli yasal takibati yapacağız.

Yine, Bünyamin Özbek, Sayın Milletvekilimizin, kira sözleşmesi, bayrak hakkı konusuyla ilgili düzenlemeye bir bakacağız. Eğer böyle bir yasal boşlukla bayrak hakkı sözleşmesi iptal olabiliyorsa -ki bizim dönemde öyle bir kanun yoktu- ona bakacağız, öyle bir şey varsa onunla da ilgili ayrıca hukuk süreci başlatacağız.

Sayın Milletvekilimize de kurum adına -Ahmet Yeni, Samsun Milletvekilimize de- teşekkür ediyoruz. Yine, dediğim gibi, biz, Atatürk Orman Çiftliği olarak her konuda hassas davrandığımız gibi bu konuda da hassas davranıyoruz. Açık bir hukuki süreç varsa o süreci başlatmaya hazırız.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, Bünyamin Bey, ek bir şey mi söyleyeceksiniz?

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Şimdi, Sayın Müdürüm, ben alt komisyon toplantısına da katıldım, aynı konuyu orada da ifade ettim. Orada yine bakılacağı söylenmişti, yaklaşık bir iki üç ay geçti bu alt komisyondan bugüne. Bir dahaki toplantıya da bu şekilde cevap alabilirsek pek hoş olmaz. Çünkü biliyorum ben, bunlar beş yıllı sınırlandı. Çok rahatlıkla bayrak hakkını iptal edebilirsiniz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, şimdi, sonuç itibarıyla ortaya çıkan tablo şu: Gerek kira artırımını gerekse tahliye davası şu anda temyiz aşamasında devam ediyor değil mi? İşin özeti bu.

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Evet efendim.

BAŞKAN – O zaman, ne yapıyoruz? Eklemek istediğiniz bir husus var mı? Herhâlde takip edeceğiz davayı.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, müsaade ederseniz, sayın milletvekillerimizin dikkat çektikleri konularda kısaca bir giriş yapmak istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Bu konu, efendim, 2007 yılı Yüksek Denetleme Kurulu raporu incelemeleri yapılır iken faaliyetleri tabii 2008 yılına yansıdığı için -kiralama işlemleri, ihaleler, ihale yapılmadı ama- o dönemde tespit yapıldı. 2007 yılı raporumuzun ekinde özel inceleme raporumuz var, bu konuyla ilgili detaylı bir özel inceleme raporumuz var. Bu rapor üzerine Başbakanlık Teftiş Kurulu incelemesini yaptı, gerekli işlemler yürüdü ve ibra edilmedi.

BAŞKAN – Tekrar başa dönmeyelim.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Ama raporumuz 2009 ve 2010 raporlarında yok gibi söylendi. 2009 yılı raporunda tespit olarak 69-74’üncü sayfalarımızda, 2010 yılı raporunun da 69-75’inci sayfalarında tespit olarak var çünkü ibra edilmedi konu efendim. Artık yani amacına ulaşmıştır. Yani bizim özel inceleme raporumuz ve çalışmalar amacına ulaştığı için daha sonraki yıllarda detaylı olarak raporlarımıza alınmadı.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Zaten, değerli arkadaşlar, usul olarak 2007 raporundan bu konu gündemde tutulduğu için de her hâlükârda alt komisyonun bu anlamda bir şeyi de yok yani bunu gündemden kaldırma gibi bir usulü de yok. Bunun üst komisyona her hâlükârda gelmesi gerekiyor. Bunu da bilgilerinize sunayım.

Şu anda netice itibarıyla gerek –demin de ifade ettim- tahliye gerekse de kira artırım davası temyiz aşamasında devam ediyor dedik. Biz bunu o zaman gündemde tutup...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzleyeceğiz, sizin gündeminizde olacak.

BAŞKAN – Konunun izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2009 yılı önerilerine geçiyoruz.

2009 yılının 1 numaralı önerisini okutacağım. Bu 1 numaralı öneri aynı zamanda 2010 yılının 1 numaralı önerisinin 1’inci ve 2’nci temennisiyle tamamen aynı mahiyette olduğundan aynı şekilde, birlikte işleme tabi tutulacak.

Buyurun, okuyunuz.

Öneri 1- Kanunlarla ve Devlet Zirai İşletmeleri Yönetim Kurulu kararları ile kamu kurumlarına devredilen Atatürk Orman Çiftliği arazileriyle ilgili olarak:

Tohum ıslah istasyonunun kurulması için Tarım Bakanlığına aktarılan ve Bakanlıkça daha sonra Türkiye Zirai Donatım Kurumuna devredilen, kurumun özelleştirilmesi aşamasında da Özelleştirme Yüksek Kurulu kararıyla Devlet Personel Başkanlığı, Ankara Üniversitesi Rektörlüğü ve

Sakarya Vilayeti Özel İdare Müdürlüğünün kullanımına verilen, Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünce atıl durumda olduğu ve amaç dışı kullanıldığı tespit edilen arazinin,

Ankara Bira Fabrikasının kurulması için Tekel Genel Müdürlüğüne devredilen, alkol üretimi ile dağıtımı özelleştirme nedeniyle sona eren ve hâlen Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Anonim Şirketi mülkiyetinde bulunan atıl durumdaki arazi ve tesislerin,

Tahsisteki kullanım amacının ortadan kalktığı dikkate alınarak, Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğüne iade edilmesi için başlatılan çalışmaların sürdürülerek, arazilerin geri alınmasının sağlanması.

BAŞKAN – Evet, **cevabı** alalım.

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Değerli Başkan, değerli Komisyon üyeleri; öncelikle bu konuda başta Sayıştay ve KİT Komisyon üyeleri olmak üzere katkıda bulunan herkese teşekkür etmek istiyorum. Bu konuda ciddi bir duyarlılık ve kamuoyu oluştu.

Atatürk Orman Çiftliği olarak bu öneri doğrultusunda Türkiye Zirai Donatım Kurumuna devredilen, kurumun özelleştirilmesi aşamasında Özelleştirme Yüksek Kurulu kararıyla Devlet Personel Başkanlığı, Ankara Üniversitesi Rektörlüğü, Sakarya Vilayeti Özel İdare Müdürlüğünün kullanımına verilen arazilerle ilgili işlemler başlatılmış, Maliye Bakanlığına başvuruda bulunulmuş, Özelleştirme İdaresine başvuruda bulunulmuştur. Bu konuda gerekli görüşmeler yapılmasına rağmen -detaylara çok fazla girmek istemiyorum- müteaddit kere yazmamıza rağmen, herhangi bir sonuç alınamamıştır. Bu konu daha önceki KİT Komisyonunda da görüşülerek bu Komisyon tarafından takip edilmektedir.

Gazi Üniversitesiyle ilgili, Sayıştay Başkanlığınca inceleme başlatılmış, bu konuda kurumumuz tarafından hem YÖK'e hem de Sayıştaya...

BAŞKAN – Bir dakika, Gazi Üniversitesi burada değil. 2010'da görüşeceğiz onu, oraya girme.

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Tamam efendim. Bu madde...

BAŞKAN – Sadece şu anda o 2010 raporunda var. Önümüzdeki öneriyle ilgili bağlı kalalım yoksa konuyu toparlayamayız sonra.

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Tamam efendim. O zaman en son hâliyle, 12/04/2012 tarihle Atatürk Orman Çiftliği olarak biz tekrar Özelleştirme İdaresi ve Millî Emlak Genel Müdürlüğüne yazı yazdık. Şu anda herhangi bir gelişme yok efendim.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, Haydar Bey, ne diyorsunuz?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, bu konu Komisyonumuzun da gündeminde, üç dört yıldır devam eden bir konu. Komisyonumuz da sağ olsun, bunu kabullendi. Tabii, bizim

amacımız şu: Hakikaten birinci derece doğal sit alanı olan Atatürk Orman Çiftliği arazilerinin bir elde toplanması, yönetiminin tek bir elden yürütülmesi adına biz bunu talep ediyoruz, istiyoruz, gerçekleşirse de memnun olacağız. Takip etmek durumundayız efendim.

BAŞKAN – Evet, önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum...

Söz talebi mi var Aykut Bey?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Evet.

BAŞKAN – Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yani birincisi, miras hukukuna çok aykırı bir durum. Yani bir kişinin mirası bir kuruma belirli bir amaç için tahsis ediliyor, ondan sonra o kurum özelleştirme kapsamına alınıyor ve o kişinin malı mülkü vefatından sonra satılıyor. Bu çok ciddi bir saygısızlık. Artı, bu kamu kuruluşlarının bu konuya ilgisiz kalması, bu konuda gereğini yapmaması bence Hükûmetin ciddi bir sorumluluğudur. Çünkü bu, Atatürk'ün mirasına da saygısızlıktır. Yazışmalar yapıyor, kurum cevap vermiyor; böyle bir durum olmaz. Bunun için bir an önce Hükûmetin burada siyasal bir kararlılık göstermesi ve mirasa uygun ve Türkiye'nin önemli bir mal varlığı olan bu doğal sit alanlarının Atatürk Orman Çiftliğine iade edilmesi gerekmektedir.

Gereğini arz ederim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

O zaman bunu takip ediyoruz, izlemeye devam ediyoruz.

Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 numaralı öneriyi okutuyorum:

Öneri 2- Boş yönetici kadrolarının uzun yıllar görevlendirme suretiyle yürütülmesindeki sakıncalar dikkate alınarak; Görevde Yükselme Yönetmeliği kapsamında gerekli eğitimin verilmesi, sınavların yapılması ve asaleten atamaların gerçekleştirilmesi için çalışmaların bir an önce başlatılması.

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım.

AOÇ GENEL MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – 18 Nisan 1999 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren Devlet Memurlarının Görevde Yükselme Esaslarına Dair Genel Yönetmeliği'ne istinaden, kurumumuzda ilk defa 2010 yılında unvan değişikliği sınavı açılmış, Milli Eğitim Bakanlığı Eğitim Teknoloji Genel Müdürlüğüyle birlikte yapılan sınav sonucunda 6 adet personel bu sınava girerek başarılı olmuş ve bunların atamaları yapılmıştır.

Ayrıca, 04/04/2011 tarih ve 733 sayılı yazı ile Mayalandırma Sanatları Fabrikası, Ziraat Sanatları Fabrikası, Muhasebe ve Mali İşler müdürlükleri, Mayalandırma Sanatları, Hayvanat Bahçesi,

Tarla Kùltùrleri ve Sùt Fabrikası mùdùr yardımcılıkları, Sùt Fabrikası Mùdùrlùğü, Muhasebe ve Mali İşler Mùdùrlùğü ve Ticaret Mùdùrlùğü şefliklerine, Personel ve Eğitimi, Muhasebe ve Mali İşler Mùdùrlüklerindeki bilgisayar işletmeni kadroları ile Ticaret Mùdùrlùğü Memur ve Muhasebe ve Mali İşler Mùdùrlùğündeki veznedar kadrolarına asaleten atama yapmak amacı ile görevde yükselme eğitimi ve sınavının gerçekleştirilmesiyle ilgili işlem başlatılmış olup, 09/06/2011 tarihinde Hacettepe Üniversitesi tarafından sınav yapılmıştır. Ancak AOÇ Mùdùrlùğü Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'nin 20'nci maddesinin ikinci fıkrasında "... soruların yüzde beşinden fazlasının hatalı olduğunun birinci fıkrada belirtilen süre içinde yapılan itirazlar üzerine veya herhangi bir şekilde tespit edilmesi halinde sınav iptal edilir." hükmü uyarınca 08/08/2011 tarihinde Sınav Komisyonu tarafından, yapılan sınav iptal edilmiştir.

01 Temmuz 2011 tarih ve 27981 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu kararınca mevcut Bağ Bahçe Kùltùrleri Mùdùrlùğü, Atölyeler Mùdùrlùğü ile Personel ve Eğitimi Mùdùrlüğünün kapatılması, yerine Bitkisel Üretim Mùdùrlùğü, Personel ve İdari İşler Mùdùrlùğü ile Halkla İlişkiler ve Pazarlama Mùdùrlüğünün kurulmasına karar verilmiştir. Bakanlar Kurulu kararı 28/03/2012 tarih ve 28247 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Yeni kurulan mùdùrlükler ile ilgili Atatürk Orman Çiftliği Mùdùrlùğü Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'nde değişiklik yapılmasının ardından görevde yükselme sınavı ve eğitimi tekrarlanacaktır.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Söz talebi yok.

Haydar Bey, ne diyorsunuz?

Bir kısmını gerçi gerçekleştirmişler.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, bu, 2010 yılında da temenni olarak, öneri olarak yine karşımıza gelecek. Tabii, iki üç yıldır biz bunu yazıyoruz. 9 mùdùrlükten 8'i, 6 mùdùr yardımcılığından 4'ü hâlen daha vekâleten yürütülüyor. Yani tabii, bu kadar uzun sürmesi doğru değil. Bir an önce bu görevde yükselme sınavının yapıp asaleten atanması lazım ki aşağıdaki kadrolarda da tabii, mùdùr yardımcısını mùdùr yapacaksınız ki şefi de mùdùr yardımcısı yaparsınız, birbirine bağlı bunlar. Bir an önce bu işin de sonuçlandırılması lazım.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN -Teşekkür ediyoruz.

Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 numaralı öneriyi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 3-** Kurumun ekonomik değer taşıyan mal veya hizmetlerinin satılması veya kullanılması karşılığında elde edilecek gelirlerin kurum hesaplarına alınması ve ilgili şubesince belirlenen ve talep edilen ihtiyaçların da...

BAŞKAN – Bir dakika.

Değerli arkadaşlar, az önce Sayıştay Temsilcisi Arkadaşımız Haydar Gezmiş de konuyu hatırlattı. Yalnız, burada bizim uzman arkadaşlar teknik olarak bunu yazmayı unutmuşlar, ben de atladım. Şimdi, az önce görüştüğümüz bu 2 numaralı önerideki yönetici kadroların doldurulmasıyla ilgili olan husus 2010 yılının 2 numaralı önerisi, tamamen aynı mahiyette. Dolayısıyla, başta karar almıştık, aynı mahiyette olan iki öneriyle birlikte görüşeceğiz diye tekrar zaman da kazanmak anlamında. Dolayısıyla birlikte görüştüğümüz -düzelterek tekrar oylayacağım- 2009 yılının 2 numaralı önerisiyle 2010 yılının 2 numaralı önerisinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - ...aynı olarak değil alım usulüne göre kurum bütçesinden karşılanması.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Bu konuda Garanti Bankasıyla 2006 yılında yapılan protokol kapsamında Müdürlüğe verilen 325 bin TL banka maaş promosyonu daha önce sosyal tesislere ve fabrikalara harcamalar yapılmış ve geriye kalan kısım, yaklaşık 60 bin TL'lik kısmı Yüksek Denetleme Kurulunun önerileri doğrultusunda personele dağıtılmıştır.

Yine, Ziraat Bankasıyla imzalanan 2011-2014 tarihleri arasını da kapsayan personel maaş protokolüne istinaden kuruma verilen 226 bin TL banka maaş promosyonunun tamamı personele ödenmiştir.

Bayrak Hakkı Sözleşmesi ile Petrol Ofisi tarafından Müdürlüğümüze ödenecek olan tutar yine öneriler doğrultusunda bankadan TL olarak banka hesaplarımıza alınmıştır.

TP Petrol Dağıtım Limitet Şirketi ile Müdürlüğümüz arasında yapılan sözleşme gereğince, 2007 yılında yapılan sözleşme gereğince 100 bin dolarlık, yine bayrak hakkından dolayı sözleşme yapılmıştır, bu da fabrikanın ihtiyaçları başta olmak üzere refraktometre, spektrofotometre ve diğer laboratuvar teknik malzeme tesisatlarında kullanılmış olup bundan sonraki süreçte, böyle durumlarda, yukarıda arz ettiğim üzere, kurumla ilgili herhangi bir gelir olduğunda hesaba alınacaktır.

Arz ederim.

BAŞKAN – Öneriyle ilgili söz talepleri var.

Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Şimdi bu maaşla ilgili protokollerde yapılan, kurumlara verilen para çalışanların parası. Bu 325 bin lira ödenmiş, bunun 59 bin lirası personele ödenmiş. Kalan kısım eğer ödenmediyse personele, bunun bir avans işlemi olarak kabul edilip, kalan o 60 bin liranın yani yaklaşık 365 bin liranın da personele ödenmesi ve o 365 bin liranın avans kabul edilip diğer gelirlerle karşılanması gerekiyor çünkü o para personele maaşı dolayısıyla ödenmiş bir hak ama bizim kamu kurumlarında yine burası bina yapmakta kullanılmış. Ben biliyorum ki bir kurum AUDI A 8 Long yani 670 bin liralık bir araç alıp personele ödemeyen kurumlar bile var. Çalışanın hakları konusunda biraz daha özenli olmanızı tavsiye ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben de Aykut Bey’in şeylerine katılıyorum. Tabii, bunun yanında gözden kaçan bir şey var, 2006-2011 yıllarında Garanti Bankasıyla 325 bin TL’lik bir anlaşma yapılmış, personel sayısı da aşağı yukarı, yine müdürün açıkladığı şekilde artmış. Buna rağmen, daha sonraki yılda, 2011 ve 2014 yıllarına yapılan anlaşmanın da 226 bin TL’ye düştüğü görülüyor. Personel sayısı artmış, mutlaka bankaya yatırılan para da artmış ama promosyon geliri düşmüş. Bu genelde yükselir ama niye burada düştüğünü merak ediyorum, sormak istiyorum.

AHMET YENİ (Samsun) – Faizler düştü, faizler...

BAŞKAN – Ahmet Yeni Bey cevap veriyor, duyunuz mu?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bankacı olarak cevap veriyor diyorsunuz.

AHMET YENİ (Samsun) – Faizler düşünce böyle oldu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Öyle mi oldu? Peki.

BAŞKAN – Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Şimdi, efendim, kurumun ekonomik değer taşıyan mal ve hizmetlerinin satılması... Bu bir defa Atatürk’ün vasiyetinde yok. Yani, Atatürk’ün vasiyeti ne diyor? Burayı yeşillendirin diyor, yeşil alan yapın diyor. Şimdi, bir malın, vasiyet eden kişinin vasiyetine aykırı olarak kullanılması... Bırakın Atatürk’ün, devletimizin kurucu olmasını, bir kişinin vasiyeti aksine olamaz. Şimdi, bununla ne demek istiyorlar? Yani, biz ondan sonra bu Atatürk Orman Çiftliği’ndeki malları satacağız. Nasıl satacaksınız ya? Atatürk’ün vasiyetine aykırı. Böyle bir... Ama “mal” diyor efendim, “ekonomik değer taşıyan mal ve hizmetlerin” diyor. Yani, mal deyince gayrimenkul, menkul, her şey giriyor. Ayrıca da, ileride de konuşacağız, burası gayrimenkule... Zaten birinci derecede doğal sit alanları olarak ilan edildiğine göre... Yani, bunları o zaman yazarken, Sayıştay da özellikle... O zaman buralara taşınır mallar deyin. Mal deyince, Sayıştay bizim karşımıza getirdikleri şeyleri... Onun için, buradan bu öneri geçerse... İşte Bakanlar Kurulu da yönetmelik çıkarmış oradaki malların satılmasıyla ilgili. O yönetmeliği de

bize bildirecek Genel Müdür, göreceğiz onları yani nasıl öyle bir yönetmelik çıktı, onu da, gayrimenkul satışı varsa o da ayrı bir şey. Gerçi dedi, gayrimenkul satışları kanunla oluyor ama yine benim burada değinmek istediğim burada, hangi tür mal ve hizmetlerin olduğunun burada açıkça belirtilmesi lazım.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Ziver Bey, buyurun.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkan, şimdi ben de merak ettim, burada, bir önceki öneride, özellikle POAŞ ile Atatürk Orman Çiftliği arasındaki geçmişte kiraya verilen bir akaryakıt istasyonunun irtifa hakkı ve bayrak hakkı ve kiralama ile ilgili yapılan sıkıntıları yaşadık, yapılan raporları, gösterilen şeyleri. Şimdi de burada, şu öneride, alt kısmında Türkiye Petrolleri Petrol Dağıtım Şirketi ile Genel Müdürlüğümüz arasında yapılan sözleşme... Yani Türkiye Petrolleri şu anda devletin, Türkiye Petrollerinin, kamu kuruluşun yeni kurduğu bir akaryakıt dağıtım şirketi. Yine böyle bir kiralama mı var? Ben böyle algıladım bunu. Bunu bir öğrenmek istiyorum.

Bir de bu Atatürk Orman Çiftliği, tabii, Atatürk'ün vasiyeti üzerine burasının yeşil alan yapılması... Bunun içinde geçmişte bira fabrikaları var, geçmişte tesisler var. Bunlar AK PARTİ döneminde herhâlde yapılmadı, daha öncesinde yapıldı. Bunların da ne zaman yapıldığını ben Sayın Müdülden de yazılı olarak da olsa öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz.

Ömer Bey, buyurun.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Efendim, teşekkür ederim.

Sayın Milletvekilimiz Aykut Bey'e cevapla başlamak istiyorum. Şimdi bu paralar zaten öneriye girerken kamu kuruluşu kayıtlarına girmesi gerekliliği üzerinden cevap verdik. Kamu kaynağı olarak kayıtlarımıza girmeyen bir paranın avansla ödenmesi mümkün değil muhasebe kayıtlarına göre ama bundan sonra zaten bu tür bir şeyin oluşması da mümkün değil, yani bundan sonra bu paralar...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – 170 bin liranın faiziyle birlikte personele dağıtılması gerekiyor, o para onların.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Şöyle efendim: O Başbakanlık genelgesinden önce olan bir anlaşma olduğu için... O dönemde böyle bir zorunluluk yoktu, Başbakanlığın genelgesinden sonra olan maaş promosyonlarının tamamı personele ödeniyor, onda bir sıkıntı yok.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Başbakanlık genelgesi konuyu hatırlatmak için verilmiş bir genelge. Bir araştırın.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Şimdi, efendim, Haydar Akar Bey, Sayın Milletvekilimizin cevabını vermek istiyorum. Birinde promosyon süresi maaşla ilgili beş yıl Garanti Bankasında, Ziraat Bankasında üç yıl. Oradaki fark oradan kaynaklanmakta. Arz ederim.

Sayın Milletvekilimiz Kamer Genç Bey Atatürk Orman Çiftliği arazileriyle ilgili söyledi, Atatürk Orman Çiftliğinin Kuruluş Kanunu'ndan dolayı, Meclisten kanun çıkmadığı sürece, kesinlikle satışı, kamulaştırılması mümkün değil efendim yani mutlaka Meclisten özel bir kanun çıkması gerekiyor ya da Bakanlar Kurulu kararıyla kanun hükmünde bir kararname olursa ancak onunla mümkün. Herhangi bir gayrimenkul satışının, kiralama yönetmeliği, satın ve satın alma yönetmeliğini içermemekte, o sadece demirbaş kayıtlarından çıkan araçların satışıyla ve diğer hizmet satışlarıyla ilgili.

Sayın Milletvekilimiz Ziver Özdemir Bey'e de cevap vermek istiyorum. Atatürk Orman Çiftliğinin bir benzinliği daha önce Petrol Ofisi bayrak hakkıyla çalışırken, daha sonra TPİK ile sözleşme yapmak istemiş, o direkt bizim ihaleyle almış bir kiracımız, onun kira süresi devam ediyor, o TPİK'e geçtiğinde TPİK bize 100 bin dolar bayrak hakkı sözleşmesi ödemiş 2007 yılında.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederim.

Haydar Bey...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, konuyu kaleme alan arkadaşımız müsaade ederseniz kısa bir açıklama yapsın. 2010'da zaten konu yok, 2010'da olmayan bir konu ama biraz detayı da izah etme ihtiyacı doğdu, onu bir izah edelim müsaade ederseniz.

BAŞKAN – Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, öneriye esas teşkil eden iki tane protokol var. Bu protokollerden bir tanesi mülkiyeti Atatürk Orman Çiftliğine ait bir akaryakıt istasyonunun beş yıllığına kiraya verilmesi, karşılığında elde edilecek gelirin aynı olarak alınması. İkincisi de bankacılık işlemlerini... Ziraat Bankasıyla yapılan bir protokolle bankacılık işlemleri karşılığında araç kiralama işi.

Şimdi, bu iki protokolle de elde edilecek gelir de kurum kayıtlarına alınarak bütçeye girmesi gerekir.

BAŞKAN – Aldı mı?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Hayır, aynı olarak karşılandığı için zaten söylediğimiz gibi...

BAŞKAN – Peki, aynı olarak karşılanmaya devam ediyor mu?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Hayır, bu protokolün süresi 2007'de başlamış, bu sene doldu.

BAŞKAN – Peki, bundan sonra yapmıyorlar. O zaman bitti.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Konu bu.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Anladım konuyu anladım ama şu anda protokollerin ve süresi dolduğu için de şu anda böyle devam eden bir şey de olmadığı için bu konuda, tamam.

Önerinin gündemden çıkarılması hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

4 numaralı öneri aynı zamanda 2010 yılının 1 numaralı önerisinin üçüncü tiriyle tamamen aynı mahiyette olduğu için birlikte işleme alacağız.

Diğer öneriyi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 4- 2823 sayılı Kanun'a dayanılarak Gazi Üniversitesine satışı yapılan AOÇ'ye ait 2096/30 sayılı parselden 54.498 metrekare, 2095/35 sayılı parselden 77.578 metrekare olmak üzere toplan 132.076 metrekare büyüklüğündeki arazilerin satış bedeli olan 5.934.420 TL'nin Gazi Üniversitesi bütçesinden ödenmesi gerekirken Kuzu Toplu Konut İnşaat ve Limited Şirketi ile Park Gazi İnşaat Yatırım AŞ unvanlı iki şirket tarafından ödenmesi, ayrıca Anadolu Ajansına ve Ufuk Üniversitesine tahsis edilen arazilerin 2823 sayılı Kanun'un gerekçesine ve tahsis amacına uygun olmadığından, konu ile ilgili Sayıştay Başkanlığı tarafından yapılan incelemelerde konunun soruşturma usul ve yöntemleri ile ortaya çıkacağı kanaatine varıldığından, bu çalışmanın sonuçlandırılması ve söz konusu arazilerin tahsis amacına uygun olarak kullanılmasının sağlanması.

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Efendim, uygun görürseniz biraz detaylı anlatmak istiyorum çünkü en azından bilgilendirme yapalım.

Gazi Üniversitesine satılan araziler 27/5/1983 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 2823 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Mülkiyetindeki Bir Kısım Arazilerin Devredilmesi Hakkındaki Kanun'un 1'inci maddesinin beşinci bendine göre Gazi Üniversitesine satışıyla ilgili kanun hükmünde satılmıştır.

Kanun gerekçesinde Ankara Balgat Çukurambar bölgesindeki Gazi Üniversitesi Tıp Fakültesi 1979 yılından beri aynı yörede bulunan uygulama hastanesiyle ve binlerce hastanın tedavisini yapmış bulunmaktadır. Tıp fakültesi öğrencilerinin modern tıp eğitiminin, sağlık hizmetlerinin genişletilmesi zaruret, tıp fakültesi tevsikini gerektirmektedir.

BAŞKAN – O kadar çok eskiye gitme, cevabı okusan yeter. Çok teferruata giriyorsun.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – O zaman şöyle, özellikle vurgu yapmak istiyorum çünkü bu satışlar 1994'ten beri geliyor, onu bir vurgulamak istiyorum.

Satış işlemlerine 1991 yılında başlanmış olup 1991 ile 2005 yılları arasında toplam araziler satılmış, en son 2008 yılında 120 dönüm arazi yaklaşık 5,9 trilyon lira karşılığında satılmıştır.

Kurumun 2008 yılı Sayıştay denetiminde bu durum tespit edilmiş ve kurum bu konuda TOKİ, Kuzu İnşaatla ilgili konuda Sayıştaya ve YÖK'e yazı yazmış ve daha sonraki süreçte bu durum iptal edilmiştir.

2009 yılıyla ilgili de, Gazi Üniversitesi ile Sayıştay Başkanlığınca yapılan inceleme başlatılmış olduğundan, 20/9/2010 tarih ve 510 sayılı, Sayıştay Başkanlığından ve Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığından konuyla ilgili bilgi talep edilmiştir. Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı söz konusu alanın Gazi Üniversitesi alanı olduğunu belirtmiştir.

Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonunun 3/12/2012 tarih ve A.01.1.KİT-1129 sayılı yazı ile Müdürlüğümüzce Gazi Üniversitesinde konuyla ilgili inceleme yapan Sayıştay Başkanlığının yazıları gönderilmiştir. Yazının 10'uncu maddesinde bununla birlikte belirtilen konular gerek işlemlerin amaca uygunlukları gerekse mevzuata uyarlılıkları ve kötüye kullanım şüphesi uyandırmaları yönüyle duraksamaya neden olacak nitelikte görülmüştür. Bu hususlarda net vargılar oluşturabilmenin ise ancak soruşturma usul ve yöntemleriyle mümkün olabileceği kanaatine varılmıştır.

Sayıştay denetimine tabii olmayan Müdürlüğümüzce yapılacak bir işlem bulunmadığından ilgili yazı eklerinden birer suret YÖK Başkanlığına ve Gazi Üniversitesi Rektörlüğüne gönderilmiştir.

2010 yılı Sayıştay Denetim Raporu'nda yer alan öneri doğrultusunda Müdürlüğümüzce Gazi Üniversitesi Rektörlüğüne satılmış olan yerin kanundaki devir amacı dışında kullanıldığından AOÇ'ye geri iade edilmesi hususunda 29 Kasım 2011 tarihinde yazı gönderilerek 60 günlük süre verilmiştir. İş bu yazı 14/12/2011 tarihinde Gazi Üniversitesine tebliğ edilmiş olup 14/02/2012 tarihî itibarıyla verilen süre sona ermiştir. Bu tarihte 16/02/2012 tarihinde Gazi Üniversitesi Rektörlüğü Müdürlüğümüze göndermiş olduğu yazıda TOKİ ile protokol yaptıklarını, AOÇ'den satın alınan alanın TOKİ'ye devredildiğini, buna karşılık hazineye ait Millî Eğitim Bakanlığına tahsisli kampüs alanı yakınındaki araziye TOKİ tarafından üniversite binası yapılacağı, bununla ilgili Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığından izin alındığı ifade edilmiştir. Bunun üzerine Gazi Üniversitesi Rektörlüğünden gelen cevabi yazılar Sayıştay Başkanlığına, aynı gün Türkiye Büyük Millet Meclisi Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonuna gönderilmiştir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Şimdi, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarımız, söz talepleriniz var ama uygun görürseniz burada Gazi Üniversitesi Rektörümüz de toplantımıza katıldı, onu da bir dinleyelim, sorularınızı ondan sonra sorsak daha yararlı olur gibi.

Hocam, buyurun.

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ RIZA AYHAN – Sayın Başkanım, saygıdeğer üyeler, saygıdeğer hazırun; hepinizi hürmetle, saygıyla selamlıyorum.

Bizim Gazi Üniversitesi 1982 yılında kuruldu. Çeşitli okulların birleşmesiyle kurulan bir üniversite. Belirli bir kampüs alanı yok. Bunu telafi etmek maksadıyla 1983 yılında bir kanun

çıkartılmış, denilmiş ki kanunda, bedeli mukabilinde şu şu şu şu parseller Gazi Üniversitesine devredilecektir. Bu süreç içerisinde de çeşitli parseller belirli tarihlerde satın alınmış.

Daha sonraki bir dönemde, 2007 yılında bu arazilerin bir kısmı, biraz evvel Sayın Müdürümüzün ifade ettiği parseller, bize göre, kanuna aykırı bir şekilde ihale edilmiş, ihaleyi biraz evvel bahsedilen firmalar kazanmış. Çıkış olduğumuz ihalede kat karşılığı inşaat sözleşmesi yaptıracağız demişler, daha sonra, 2008 yılında biz buranın eğitim maksatlı kullanılması gerektiğini, kanuna aykırı bir şekilde kat karşılığı inşaat sözleşmesiyle verilmesinin mümkün olmadığını, ihaleyi kazanan, kazandığı ifade edilen müteahhitlere ihtarda bulunduk, bu sözleşmeyle bağlı kalmayacağımızı söyledik Gazi Üniversitesi olarak. Onlar da bunun üzerine dava açtılar. Bu dava, yenilerde, 2012 yılında ilk derece mahkemesinde sonuçlandı. Davaya göre, Kuzu İnşaatın artık burada herhangi bir hakkı olmadığını, bu ihalenin usulüne uygun olarak yapılmadığını, ihalenin yok hükmünde bulunduğunu hükme bağladı. Şu anda Sayıştayın konu ettiği hususta mahkeme kararı var. Henüz, temyiz ettiler mi, onu, bize intikal eden bir husus olmadığı için bilmiyorum ama hem ödemiş oldukları paranın Gazi Üniversitesinden alınamayacağı hem de arazilerin Kuzu İnşaatı ihale olarak, ihale yoluyla kat karşılığı inşaat sözleşmesiyle verilemeyeceği mahkeme hükmüyle hükme bağlandı. Onun için, muhterem Sayıştayın endişeleri bu şekliyle izale olmuş oldu.

BAŞKAN – Yerinde ne var, boş değil mi?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ RIZA AYHAN – Şu andaki yerinde çeşitli... Buralar bir bütün araziydi efendim, iki bütün parçaydı, birisi Balgat'ta Çankaya Üniversitesinin yanında 150 dönümlük bir arazi. Çeşitli imar planları geçtikten sonra arazi miktarı küçüldü. Onun üzerinde çocuk hastanesi inşaatımız var. Onun yanında Çukurambar, hani üzerinden Eskişehir yolu giriyor, Çukurambar'a doğru giriyorsunuz, bir otel yapıldı sağlı sollu, çeşitli parçalar hâlinde Gazi Üniversitesinin idi. Çok parçalı hâle geldi belediyenin imar planından sonra. O ara cazip bir teklif geldi bize. Biraz evvel Sayın Müdürün söylediği gibi, bizim kampüse bitişik Millî Eğitim Bakanlığının Ders Aletleri Yapım Merkezi vardı, o Yapım Merkezini bize devretmeleri... Millî Eğitimden de o arazi TOKİ'ye geçmişti. TOKİ'ye, bu kampüse bitişik olan arazinin bize devri karşılığında biz de onlara Çukurambar'daki arazilerin mülkiyetini devrettik. TOKİ ile yapmış olduğumuz anlaşmada hem arazi devredilecek hem de o arazinin üzerine 125 bin metrekare kapalı alanı olan bir bina yapılacak.

BAŞKAN – Hocam, peki, bu sizin kampüs alanına bitişik olan arazinin değeriyle Çukurambar'daki arazinin değerini nasıl eşitlediniz?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ RIZA AYHAN – Vakıf Gayrimenkul -devletin bir kuruluşu malumunuz- bir değerlendirme yaptı. Değerlendirmede işte şu kadar sizin değeriniz var, şu kadar bizim değerimiz var, bunun arasındaki farkı da inşaat yapmak üzere hükme bağladık bir anlaşmayla. 27 Nisanda onun ihalesi yapıldı.

Peki, biz niye bu kadar çok arzu ettik bunu? Ankara'da 15 üniversite var Sayın Başkanım, 5'i devlet, 10'u vakıf üniversitesi. Bu 15 üniversitede toplam 216 bin öğrenci okur yani Ankara'da toplam 216 bin üniversite öğrencisi var bunun 72 bini Gazi Üniversitesinde. Bir diğer ifadeyle belirtmek gerekirse, Ankara'da okuyan her 3 üniversite öğrencisinin 1'isi Gazi Üniversitesinde. Af kanunları ve kontenjan artırımıyla sürekli olarak sayımız arttı. Son dört yılda aşağı yukarı 18 bin kadar sayımız arttı. Yeni binalara ihtiyacımız var. Oradaki parçalı arsaların üzerine bizim eğitim, öğretim birimi açmamız mümkün değildi çünkü hepsine bir kütüphane, hepsine bir yemekhane yapabilmemiz hiçbir şekilde mümkün değil. Kampüsümüzün içinde olan, ona bitişik olan bir yer vardı 33 dönüm, orayı biz aldık, Çukurambar arazilerini verdik. Aradaki fiyat farkıyla da üzerine bina yapacaklar, ihalesi tamamlandı.

BAŞKAN – Şimdi, isterseniz söz verelim arkadaşlara, gerek Rektörümüze gerekse Müdürümüze veya Sayıştaya...

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkanım, Sayın Rektörün anlattığı konularla ilgili soru soracağım. Sonra devam etsin, başka bir şey sormayacağım.

BAŞKAN – Sizden önce üç arkadaşımız vardı ama buyurun...

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Rektörüm, Atatürk Orman Çiftliğinden size bir eğitim kurumu yapmak üzere tahsis edilmiş bir arazi. Sizin bunu, tahsis amacınıza uygun kullanmadığınızda, hem özel hukuk hükümlerine göre hem kamu hukuku hükümlerine göre iade etmeniz gerekir. İade etmeniz gerekirken, siz, inşaat yapılmak üzere başkasına ait araziyle takas etmişsiniz. Bu, bana göre çok uygun bir yol ve yöntem değil hem vasiyet hukuku anlamında hem kamu hukuku anlamında. Yıllar sonra bile kamulaştırma amacı ortadan kalkan gayrimenkuller maliklerine iade ediliyor, yıllar sonra bile. Bu konuda da bir açıklama yaparsanız.

BAŞKAN – Buyurun.

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ RIZA AYHAN – Efendim, oralar bize Gazi Üniversitesinde eğitim amacıyla tahsis edilmişti. Biz bu devraldığımız arazilerin üzerine yine eğitim amaçlı binalar yapıyoruz. Orada eğitim amaçlı binalar yapmanın artık imkânsız olduğunu biz ifade ettik, Yükseköğretim Kurulu ve Millî Eğitim Bakanlığı da oraları gelip görmek suretiyle bize hak verdi. Biz, orayı eğitim amaçlı almıştık, şu anda da aldığımız yeri eğitim amaçlı kullanıyoruz, katiyen ticari maksatla değil.

İkinci bir husus Sayın Vekilim, orası bize tahsisli değil, mülkiyeti bize devredildi. Orasını biz kamulaştırmayla almadık, mülkiyetini pazarlık suretiyle satın aldık. Kanun gereği efendim.

BAŞKAN – Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Öncelikle, tabii, ben de Gazi Üniversitesi mezunuyum, Hocam da benim ticaret hukuku dersinden Hocamdır.

Şimdi, bu Atatürk Orman Çiftliğinin arsalar, “Gazi” adı, Türkiye’nin kurucusunun adına verilmesi dolayısıyla bu arsalar tahsis edilmiştir ama dağınık bir yapı olması dolayısıyla... Beni endişelendiren de bütün bu öykü içerisinde: Birincisi, bu Kuzu İnşaat, muzu inşaat gibi kurumlara karşı verdiğiniz mücadele için tebrik ediyorum, başını da TOKİ başlatmış bu işlemin. İkincisi, yine, kurumlar hakkında konuşmadan bir şey söylemeyeceğiz. Kurumlar hakkında konuşurken imtina etmek isterim ama kurum kültürü üzerine konuşayım. Bir işin içinde vakıf gayrimenkul varsa ben kişisel olarak çok rahatsız olurum. Çünkü, yine Sayıştay raporlarına göre, 773 trilyon İstanbul’da arsalarla devleti zarar ettirmiş bir kurumdur. Bir işin içinde TOKİ varsa ben yine kişisel olarak rahatsız olurum; hele Atatürk’ün mülkleriyle ilgili TOKİ varsa çok rahatsız olurum.

Ama siz de şimdi pratik bir zorluktan bahsediyorsunuz, diyorsunuz ki, dağınık arsalar var, bir kampüs yapmak istiyoruz çünkü ortak kullanım alanlarının hem eğitim anlamında hem maliyet anlamında düşürücü ve eğitimin kalitesini artırıcı etkileri var, bunun için de arsaları takas ve trampa ederek, arsayı... Aslında siz bir arsa bütünleştirmesi yapmaya çalışmışsınız. Bizim sizinle alakalı bir endişemiz yok ama bizim, sizin arsaları takas ettiğiniz adamlarla ilgili çok ciddi endişelerimiz var ve biz, bu ülkenin bir vatandaşı olarak, Mustafa Kemal Atatürk’ün mirasıyla alakalı her işlemi yakından takip edeceğiz. Onun için, bunların şeffaf yapılmasını... Her aşamasında da bilgi alacağız biz, yani Bilgi Edinme Kanunu’ndan bilgi alacağız, diğer şeylerden bilgi alacağız. Ben de isterim ki Türkiye’de Gazi Üniversitesi, tıpkı Orta Doğu Teknik Üniversitesi gibi, Hacettepe Üniversitesi gibi, Gazi’nin adına uygun olarak, Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün adına uygun olarak çağdaş bir kampüs olsun. Bu binaları, belki, işte Harvard gibi, Berkeley gibi, Stanford gibi bir arada olan ve Gazi Üniversitesini kurucusunun adıyla yükseğe taşıyacak bir şey olsun. Ama yine söylüyorum, burada elbette ki bu tip gerekler ortaya çıkacaktır. Benim endişem, bu arsa, arazi trampalarının içerisinde bu şirketlerin, bu kurumların girerek bu işi bozmasından korkuyorum. Ben kişisel olarak da Bilgi Edinme Hakkı Kanunu gereği de bunu takip edeceğim diyorum. Bu arada, bu arsaların konuta ve rant dönüşmemesi için verdiğiniz mücadele dolayısıyla da tebrik ediyorum.

BAŞKAN – Şimdi, şöyle Sayın Hocam, arkadaşlarımız sözlerini bir kullansınlar, size söz vereceğim tekrar.

Buyurun Mehmet Bey.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, burada, bu mülkiyetin satımıyla ilgili, 132.076 metrekarelik kısmının tahsis amaçlarına aykırı olarak konut inşaatı yapma girişiminde bulunulmuş. İlginç bir şey, burası satılmış değil mi, yani mülkiyetinizde? Yani, eğitim amaçlı sizlere belli bir süre karşılığında verilmemiş, tamamen mülkiyeti verilmiş bunların, satışı var. Orada da, o zaman satarken belediyeden bir rayiç bedel tespit edilmiş. Onu da neye göre tespit ettiler? Metrekaresi 45 liradan burası satılmış. Oysa,

buradaki arazilerin emlak vergisi değerleri bile aynı yıllarda bakıldığında çok daha yüksek. Bunu da neye göre tespit ettiniz, onu da bilmek mümkün değil ama burada ciddi bir şekilde Atatürk Orman Çiftliğinin kaybı var. Devlet arazisi, devlete ait bir kurum da olsa, üniversiteye ait bir kurum da olsa, bence, yapılan yöntem, satış yöntemi doğru değil.

Bizim orada çok ilginç bir şey vardır, hep anlatırlar. Çok zengin bir adam vardı, çağırır böyle, köyden arazi alacaktır, sorar, bu araziyi sen mi satın aldın, ağaçları sen mi diktin? Evet dersen satın almaz. Babandan mı kaldı derse, evet dersen, hemen pazarlık yapar ve satın alır. Çünkü mirası satmak çok kolaydır, içinde hiçbir kurşunuz yok, ağacını siz dikmemişsinizdir. Onun için, buradaki bu satış işlemlerinde rakamlara bakılmadan satılması çok ilginç bir şey. Bu paranın da adı geçen şirket tarafından verildiği söyleniyor. Ben Sayın Rektörümüze burada şunu sormak istiyorum: Bu şirketle ne yaptınız? Yani parayı bunlar ödediyse Atatürk Orman Çiftliğine... Mahkemeleştiniz, mahkeme sonucunda bunların bu konutu yapmasına engel olunduğu, ihalenin yok hükmünde sayıldığını söylediniz. Peki, bu adamların verdiği parayı kim ödedi geri? Ortada böyle bir de ciddi bir rakam var. Bu rakam ne olacak? Adam yarın dava açtığında bunu faiziyle geri sizden mi, Atatürk Orman Çiftliğinden mi, kimden tahsil edecek? Bununla da ilgili bilgi almak istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Değerli arkadaşlar, KİT Komisyonu çalışmalarında on yıl içerisinde gururla böyle... Aykut Bey ayrılırsan... Bak ayrılmak yok. Ben Gazi Üniversitesi öğrencisi falan değilim ama şimdi Gazi Üniversitesine ne kadar katkıda bulunduğumu burada açıklayacağım.

BAŞKAN – Bulunduğumuzu deyin Ahmet Bey, biz de varız Ahmet Bey.

AHMET YENİ (Samsun) – Bulunduğumuzu, beraber, aynı kürsüde, beraberce.

Şimdi, değerli arkadaşlar, tabii bu arazi Gazi Üniversitesine verilmiş, Gazi Üniversitesi buraya bir sağlık kampusu yapacaktı, bizim evlerimiz de orada. Oradan gelip geçerken hatta yukarısında pazar yeri kuruluyordu şimdi pazar ne oldu bilmem. Şimdi biz orayı duyduk, birisi satın almış. Hâlbuki oraya “Gazi Üniversitesi hastane yapacak.” diye konuşuluyor, Kanun da öyle. Üzerine gittik, bir de raporlarda bakıyorduk ki bura da sorgulanıyor derken, bir başkası satın almış. O para ne olmuş? Şimdi Hocam onu da açıklayacak ama sonuçta biz buranın maksadına aykırı kullanılacağını tespit edince Atatürk Orman Çiftliğinin şu maddeleri dolayısıyla şartlı ibra yaptık, dedik ki “Biz bunu ibra etmiyoruz, bunun üzerine bir gidelim.” Gittiğimizde çok hayırlı olmuş, bakın ne kadar imkânlar çıkıyor ve Vakıf Gayrimenkul de -ben eskiden Vakıflar Bankası kökenliyim esas itibarıyla- iyi işler yapar, düzgün işler yapar yani onu da bir hatırlatalım güvenelim buraya.

Gazi Üniversitesine çok büyük katkımız oldu bu proje böyle devam ederse. Yani maksadını o arazi eğitim amaçlıydı, şimdiki de eğitim amaçlı olduğu için oradaki şeyi çok anlayamıyorum ama olabilir. Çok büyük imkân oluşturmuş olduk. Gerçekten KİT Komisyonu olarak hakikaten o gün iktidar ve muhalefetteki arkadaşlarımızla birlikte bunu şartlı ibra etmemizin çok büyük yararı olmuştur, onu özellikle belirtmek istiyorum.

Bir de: 2093/3, 2095/1 parseller Sayın Genel Müdürüm ne oldu? Oraya yakın bunlar yani onlar da Gazi Üniversitesini ilgilendirmemiş olabilir ama konumuz bunlar. O araziler ne oldu? Orada küçük küçük iki tane daha parsel var. Kime ne verilmiş? Gazi önce demiş ki, “Ben böyle şeyi almadım, yoktur.” sonra “Var” dedi, ezcümle hangisi doğru? Var mı, yok mu? Almış mısınız, almamış mısınız? İkisinde de yazı var, resmî yazıda “Böyle bir araziyi biz almadık.” Sonra “aldık...” Aldınız mı almadınız mı? Tam öğrenmek istiyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkür ederim.

Şimdi, konu farklı boyutlarıyla tartışıldı ama öncelikle şunu söyleyeyim, Ahmet Arkadaşımız Gazi Üniversitesinden ama ben de Gazi Üniversitesi mezunuyum, öyle başlamak istiyorum.

Öncelikle tabii parçalı olan bir kampüse kavuşması gerektiği inancındayım. Ancak bu konuya Sayın Müdürümle, Sayın Rektörümle birlikte bu bir tahsis. Doğru mu buraya kadar?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Satış efendim.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Satıştan aldınız, evet, öncelikle onu anlatayım. Şimdi ilk alışınız satışsa önce oradan başlayalım. Tahsis olduğu zaman farklı boyutta irdelememiz gerektiğine inanıyorum.

Şimdi bir ikinci sorum da: Bu son Kuzu İnşaatı satılanın mahkeme neticeleri size bildirilmedi dediniz, yani itiraz süreleri bitti mi? Onu öğrenmek istiyorum. Temyiz süreci de bitti mi acaba? Onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Bitti mi?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Temyiz süreci bitmedi henüz ama ilk derece mahkeme kararını verdi.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Anladım, anladım. Hem parasal anlamda hem de tapu anlamında geri verileceğini söylediniz. Bir de ikinci takas bölümünde Çukurambar’dakiyle bir imar bütünlüğü bir de anladığım belediye orada bir imar getirmiş ama sizin tapunuzu örnek olarak yapmamış, kampüsü çeşitli bir şekilde bölmüş, bir kampüs anlamı içerisinde üniversite alanı olarak ilan etmediğinden dolayı sıkıntı yaşanıyor. Bence tabii burada bir teknik anlamda da Büyükşehir

Belediyesiyle bu görüşmeleri yapmışsınızdır. Çukurambar'daki arazinizde satın alma mı tahsis midir? Yani bu gayrimenkul ortaklığıyla yapılacak olan benim soru işareti...

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Satın alma...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – İkisi de mi satın alma? Peki, o zaman bu tahsisle ilgili, kanunen iki tarafta da tahsisle ilgili bir sorun yok bence. Özellikle kafamda soru işareti var hep tahsis kelimesi geçtiği için. Takas konularında tabii o sizin kendi aranızdaki değerler nasıl yapılmıştır, ne edilmiştir bilmiyorum ancak burasının takastan sonra da bütünlüğünüz içerisinde... Bu bütünlüğünüz de takasın karşısında üst kullanımda amacınız, eğitimin dışında yanında konut ya da farklı bir şey yapıyorsanız ona da bir soru işareti kalıyor. Onun dışında bence bir soru işareti kalmıyor diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim, sağ olun.

BAŞKAN –Teşekkür ediyoruz.

Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sayın Rektörümünden -yanılmadıysam- 132 bin metrekare yer ile 30 küsur bin metrekare bir yerin takas edildiğini söylediler. 34 bin metrekare mi takas edilen yer?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Evet efendim.

MEHMET GELDİ (Giresun) – İnşaatta, kapalı inşaatta 125 bin metrekare dediniz.

Şimdi yani yaklaşık olarak bakıldığında verdikleri arazinin karşılığında aldıkları inşaat oranının gerçekten çok yüksek bir inşaat ama inşaat yapacakları alanda çünkü çok yüksek bir emsal oluşmuş, 4 kat gibi bir emsal kullanıyorlar. Orada ne kadar bir yeşil alan kalacak onu bilmiyorum ama çok kârlı bir iş yapılan iş yani görüldüğü kadarıyla...

BAŞKAN – Üniversitenin yararına mı diyorsunuz?

MEHMET GELDİ (Giresun) – Öbürü zaten okula bitişik, inşaat maliyetleri ortada. Zaten kanunen satışı alınmış ama alınan yerin alım satım değeri sadece kâğıt üzerinde var bildiğiniz gibi Mehmet Bey de işaret etti. Ama inşaat maliyetleri üzerinden bakacak olursanız çok akıllı bir iş yapılmış. Tabii mevcut üniversiteye bitişik olduğu için elbette ki ama herhâlde üniversiteyi pek ilgilendirmez. Öbür birinci satış ihalesini yapan kurumla ilgili diğer alıcıların davası devam eder.

BAŞKAN – Tufan Bey, buyurun.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkanım, şimdi kavram kargaşası yaratılıyor burada. Şimdi ha tahsis olmuş...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Konumu özetledikten sonra en önemli noktalardan bir tanesi bu bence. Kuzu İnşaatta bu satışı gerçekleştiren kimdir yani yapan kimdir? Yaptıysa, bu yasal olmayan bir işlemin karşısında soruşturma açılmış mıdır? Yani bu kadar bu ortada durup dururken satmasını ne

cesaretle yapmıştır? Bence sorunun karşılığı budur, bu soruların karşılığının da mutlaka verilmesi gerektiğine inanıyorum. En önemli nokta, püf noktası da bu bence.

BAŞKAN –Tufan Bey buyurun.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkanım, Sayın Hocam, Sayın Genel Müdürüm, değerli arkadaşlar; sonuçta binnetice şu olmuş burada: Ha tahsis olmuş, ha kanunen satış yapılmış, başka bir şey olmuş, Atatürk Orman Çiftliğinde Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Türk milletine armağan ettiği, vasiyet ettiği bir arazi var ve ulvi bir amaç için, bir üniversiteye kampüs yapmak üzere devredilmiş. Bu ulvi amaçla devredilen yer yetmemiş, yetmeyince üniversitemiz burayı TOKİ'yle takas etmiş, TOKİ'yle takas edince TOKİ de yarın burayı bir müteahhide verecek, oraya apartmanlar dikilecek. Yani binnetice Atatürk Orman Çiftliği arazisine inşaat yapılacak değil mi? Yani sonuçta bu olacak. Sayın Genel Müdürüm bu araziyi takip etmek zorundasınız. Yani üniversite parasını veriyor, bizim devletimizin zengin, Allah'a şükür dünyanın en büyük ekonomileri arasındayız, 8'inci, 10'uncu ekonomiyiz, 16'ncı ekonomiyiz yani bu arazinin hukuki takibi sizin boynunuzun borcudur, ben bunu istiyorum yani sonuçta öyle böyle, araziye inşaat yapılacak ve vasiyete aykırı.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Mehmet Bey, şimdi buyurun.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Şimdi, nehir yatağını bir ölçüde bulmuş. Başlangıçta yanlış bir yataktan devam ederken şimdi normale dönmüş ancak fiyatlar öyle uçmuş ki Türkiye konusunda demek ki önemli gelişmeler var. Yani Kuzu İnşaat burası için 5 milyon lira para ödemiş bugünkü parayla. Şimdiki değer ne kadar olduğunu hesaplayamıyoruz değil mi? Yani şimdiki değer ne kadar bir rakamdır? Hesaplanması mümkün değil.

AHMET YENİ (Samsun) – Gayrimenkul çıkarmış değerini.

BAŞKAN – Soralım.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – 5 milyon liraya kıyasla...

AHMET YENİ (Samsun) – Şimdi soralım onu.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – O 130 milyon lira veya 140 milyon lira neyse, rakamlar müthiş. Demek ki Gazi Üniversitesine yasayla satılmış yani yasayla satılma işlemi de bu belalarla uğraşmasın diye yapılmış. Yani tahsis olsaydı çok daha sıkıntılı durum olacaktı. Görünen o ki bunlarla uğraşmasın diye yapılmış ama Gazi Üniversitesinin geçmiş yöneticileri maalesef bunu yanlış kullanmışlar. “Marifet iltifata tabidir” denilir ama KİT Komisyonuna burada teşekkür etmemiz lazım hepimiz. Yani KİT Komisyonu burada geçtiğimiz dönem...

BAŞKAN – Sayıştay, eski YDK'yı unutmayın.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Ben komisyon üyesi olduğum için Sayıştaya da Başkan olarak siz teşekkür ederseniz daha değerli olur diye düşünüyorum. Önemli bir iş yaparak bu sıkıntılı durumdan hem Gazi Üniversitesine hem Atatürk Orman Çiftliğini hem de kendi gündemini sürekli meşgul eden işi bir ölçüde rayına koyarak çözmeye çalışmış, çözmüş gözüküyor. Ama şunu belirtmemiz lazım, rektörler iyi yönetici olmalılar ama tüccar olmaya fazla soyunurlarsa bu defa farklı sıkıntılar çıkıyor ortaya işte bu karşımıza bu defa çıkan sıkıntılar gibi farklı sıkıntılar çıkıyor.

Şimdi TOKİ'yle de anlaşarak doğru bir iş yapmış Gazi Üniversitesi Sayın Rektörü ve Gazi Üniversitesinin yöneticileri çünkü bu emlak konusunda çok büyük spekülasyonlar ortaya çıkardı, çok büyük spekülasyon değerler, parasal değerler ortaya çıkardı ve bu parasal değerler konusunda da herkesin başı ağrıdı hatta bizim de başımız ağrırdı KİT Komisyonu olarak. Önemli bir aşamaya gelinmiş ve bu önemli aşamada ben KİT Komisyonunun üstlendiği görevi de takdire şayan olarak değerlendiriyorum.

Teşekkür ediyorum tekrar, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, konu, Komisyonumuzun epeydir gündeminde olan bir konu ancak gelinen nokta itibarıyla müsaade ederseniz birkaç kelime de ben söyleyeyim, yani “TOKİ'nin olduğu yerde tereddüdümüz var, sıkıntımız var.” kavramları elbette bakış açısına göre değişir yani bir kısım arkadaşlar böyle yorumlayabilir ama aynı eleştirdiğimiz TOKİ şu anda -yanlış hatırlamıyorsam- Tunceli Üniversitesinin Tunceli'deki kampüsüne de yapan TOKİ yani şu anda Tunceli'deki üniversitenin tüm alt yapısını her şeyiyle birlikte yapıp üniversiteye teslim edecek olan da yine bu TOKİ. Dolayısıyla TOKİ'nin Gazi Üniversitesinin ihtiyaçlarını karşılayacak, görecekt güzel bir hizmet binası yapacağından benim zerre kadar şüphem yok. Tabii burada şunu konuşmamız lazım: Şu anda Sayıştay temsilcisi arkadaşlarımız önerilerinde kuruluşa diyorlar ki: “Sen bu arsanın geri iadesi noktasında çaba sarf et.”

Şimdi, bizim şu noktada bir karar vermemiz gerekiyor yani şu anda gelinen nokta genel anlamda baktığımız zaman, genişletici bir yorumla düşündüğümüz zaman kamunun milletin menfaatine olan bir durum mudur? Yani özellikle Gazi Üniversitesinin Ankara'nın en büyük, Türkiye'nin en büyük üniversitelerinden biri olan üniversitenin bu ihtiyacını görme anlamında merkez kampüsüne bitişik bir alanı bu şekilde kullanması bana sorarsanız uygundur. Yani dolayısıyla burayı daha farklı kullanmaya kalksaydık yani Çukurambar'daki arazilere gidip fakülte binası vesaire yapmaya kalksaydık herhâlde –Hocam da kendisi farklı düşünüyorsa söylesin- kampüse bitişik olan bir arazinin üniversiteye sağlayacağı katkı ile oradaki yapılacak olan inşaatın veya hizmetin birbiriyle kıyas bile kabul etmeyeceği bir gerçek. Yani illa her şeyin motamot, birebir maddi anlamda karşılığının olmasının yanı sıra hizmetin önümüzdeki onlarca yıllık, yüzlerce yıllık dönem zarfında

sunulma kalitesini artırması anlamında da bence bu uygulama doğru bir uygulamadır yani burada farklı bir şey ne yapılabilirdi? Farklı bir şey, yapılacak olan şey: Tamam kardeşim, Atatürk Orman Çiftliğine arazilerini geri veriyoruz. Sonra? Burası boş arsa olarak bekleyecek.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – İşgal edeceklerdi Sayın Başkan.

BAŞKAN – Boş arsa olarak bekleyecekti yani buraya siz park da yapamayacaktınız hiçbir şey yapamayacaktınız. Yapsanız yapsanız bir tek ağaçlandırma yapardınız, o kadar. Yani kamu yararı açısından konuyu tartıştığımız zaman şahsi kanaatim, olabilecek optimum noktada bir çalışma olmuştur. Peki, bundan sonra ne yapılması lazım? Bundan sonraki süreçte özellikle bizlerin, Gazi Üniversitesinin TOKİ'yle yaptığı bu protokol çerçevesinde yükümlülüklerini bihakkın yerine getirip getirmediği noktasında bir takip yapmamız gerekiyor milletvekilleri olarak. Bunun dışında da yani şu anda söylenecek ne var bilemiyorum.

Tufan Bey, söz mü istiyorsunuz?

Buyurun.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Şimdi Sayın Başkanım, sizi dinlerken çok etkilendim...

BAŞKAN – Estağfurullah ben düşüncemi söyledim.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Hayır hayır, çok doğru bir mantık yani işin esası doğru, öyle görünüyor ama sonuçta az evvel benim geldiğim bir sonuç vardı: Bu, kötüye kullanmaya çok müsait bir yol yarın...

BAŞKAN – Ama “protokole bağlanmış” diyorlar.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Hayır hayır, başka bir üniversite ya da başka bir ulvi amaç için Atatürk Orman Çiftliğinden arazi satışı konusunda bir yasa daha çıkartılır ve bir süre sonra “Burası bizim kullanım amacımıza uygun değil.” diye bir gerekçe uydurulur ve yine TOKİ'ye götürülür verilir ve yine oraya inşaat yapılır. Yani şimdi burası üniversite yapılsın diye tahsis edilmiş ve üniversite yapılmasına uygun değilse, işin doğrusu, işin ahlakisi, etiği geri iade edilmektir. Kamu yararı açısından üniversitenin kârı var dediniz, o yüzden etkilendim dedim. Dediğiniz anda “Cehenneme giden yollar iyi niyet taşlarıyla örülmüş” diye bir söz var yani burada vasiyet ihlal ediliyor. Atatürk'ün vasiyeti ihlal ediliyor.

BAŞKAN – Şimdi vasiyet konusuna girersek Tufan Bey'ciğim yani şimdi bakın, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün hayatına baktığımız zaman hepimiz çocukluğumuzdan beri belli yönlerini özenerek ve örnek alarak okuduk, takip ettik. Yani Gazi'nin Atatürk Orman Çiftliğini oluşturmasındaki, kurmasındaki temel mantık nedir? Bu millete hizmet etmek değil mi? Yani şimdi bu ana çerçevede baktığımız zaman bir tarafta boş beklemesi gereken bir arsa var.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Yeşil alan olacak Sayın Başkanım, orman olacak.

BAŞKAN – Bakın, yeşil alan olacak, orada oturan 3-5 dairedaki arkadaşımıza göz güzelliği olacak.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Kanun’a da aykırı yani yasaya da aykırı.

BAŞKAN – Hayır Kanun’a aykırı olsa zaten yapamazlar. Yani buradaki millîete hizmet ortak paydasında bunu tartıştığımız zaman zaten Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün de Atatürk Orman Çiftliğini oluşturmasındaki temel mantık da bu.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Başkanım, peki başka bir amaç için de başka arazi alınır, o da o amaca uygun değil diye TOKİ’ye verilirse bunun önüne nasıl geçeceğiz?

BAŞKAN – Burada eğitim amacı değil mi arkadaşlar? Yani ilki olsa ilkini hep burada biz Komisyon olarak karşı çıktık yani kat karşılığı noktasında ama şu anda ben şu görüşümde ısrarlıyım: Yani üniversite kampüsünün kampüs bütünlüğünün sağlanması ve hizmetin devamı noktasında hemen kampüsün yanı başında bitişik bir arazinin eklenmiş olması...

TUFAN KÖSE (Çorum) – O arazi nakit parayla alınıp da Gazi Üniversitesine verilemez mi mesela? İlla takas mı gerekiyor? Atatürk Orman Çiftliğinden tahsis amacına aykırı olarak takas mı yapılması gerekiyor?

BAŞKAN – Zaten TOKİ’nin arazi.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Benim sözlerim de tutanağa geçsin.

BAŞKAN – Bu da bizim görüşümüz. Sizden de mesela farklı düşünen arkadaşlarımız oldu, bizden de farklı düşünen arkadaşlarımız oldu, sonuçta bu böyle bir tartışma.

Kamer Bey, söz mü talep ettiniz?

Buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şimdi arkadaşlar, biz bir şeye karar verirken hukuka, kanuna göre karar vermek zorundayız. Yani yoruma gittiğiniz zaman öyle esaslı yorumlar getirilebilir ki. Şimdi birincisi, burası 1’inci derecede sit alanıdır. Buraya çok katlı inşaat yapamazsınız. Artık bu gerçek yani 1’inci derecedeki sit alanlarına çivi bile çakamazsınız. İkincisi...

BAŞKAN – Burası değil Kamer Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Efendim, bütün Atatürk Orman Çiftliğine ilişkin...

BAŞKAN – Burası değil Kamer Bey, sorun isterseniz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Neyse, Genel Müdür söylesin canım çünkü benim biraz önceki konuşmama dedi ki: Atatürk Orman Çiftliğindeki bütün araziler 1’inci derece sit alanı olarak...

BAŞKAN – Kamer Bey, burası sit alanıyken çıkartılmış, değil yani onu bilin. Yorumu ona göre yaparsınız.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Nasıl çıkartılmış olabilir ki? Yani çıkması için...

BAŞKAN – Şu anda Gençlik Parkından tutun Ankara Emniyetinin olduğu alan, bir sürü...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Neyse ben sordum yani bir tarafı bu taraf. İkincisi, ortada suistimale müsait bir şey var. Yani tamam Gazi Üniversitesi böyle yapar ama yarın öbür gün birtakım cemaatler, vakıflar gidecek orada kanunla orada alacak 100'er, 200'er, 300'er dönümlük arazileri, ondan sonra onlar da çok katlı...

BAŞKAN – Kanunu nasıl çıkartacak yani...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yani İstanbul'u böyle bitirdik işte. Ayrıca da orada 1'inci maddede geçti konuşmadık, Tekel'e ait orada araziler var yani Tekel özelleştirildi o arazilerin de şeye iade edilmesi lazım.

BAŞKAN – O ayrı bir konu.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Alınacak.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Daha alınmadı ki, biz o hesapları incelediğimiz zaman oraya Gayrimenkul diye bir şirket kuruldu yani o birtakım şeyler peşinde. Onun için bence burada hiç taviz vermeden bu alanın yeşil alan olarak korunmasında bence yarar vardır. Yani ben sizin yorumunuza katılmıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Haydar Bey, sizin söz talebiniz var mı? Sizinle ilgili konuşuyoruz hep de, buyurun bir de sizi dinleyelim.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, şöyle kısa bir izahatta bulunmakta fayda var. Biz, dikkat edilirse 2009 yılı önerisinde “Bu arazilerin amacına uygun kullanılmasının sağlanması” diye öneriyi bağlamıştık. 2010 yılı önerimizin üçüncü tiresinde ise: Bu araziler amaç dışı kullanıldığı için o da Sayıştayın o zaman biz YDK, Sayıştay ayrı bir denetim birimi yaparken Anadolu Ajansı ve Hukuk Üniversitesine bu arazilerin kullanım hakkının verildiği tespiti Sayıştay tarafından yapılması üzerine biz bu tespiti de raporumuza dercettiğimiz için Sayıştay Rapor Değerlendirme Kurulunda denildi ki: Burada da amaç dışı bir kullanım var, yani 2823'ün amacı dışında bir kullanım var, dolayısıyla aynı mahiyettedir. Bu arazilerin dolayısıyla amaç dışı kullanıldığı için iadesini isteyelim.” denildi yani o iki öneri arasında hafif nüans var, bunu izah etme ihtiyacını hissettim.

Takdir Komisyonunuzun efendim.

BAŞKAN – Yani şimdi tartışıyoruz, konuşalım yani ihale ettik, yani Gazi Üniversitesi olarak siz ne yapacaksınız oraya? Yani sizin şu andaki TOKİ'yle yaptığınız protokolü iptal ettiğinizi kabul edelim, ne yapacaksınız? Kat karşılığı yapmıyorsunuz, oralara ayrı ayrı bina mı yapacaksınız? Okul mu yapacaksınız?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Oralara ya karar verirlerse devlet yatırım ödeneği verilirse biz onun üzerine ayrı ayrı bina yapmaya gayret sarf edeceğiz ama...

BAŞKAN – Bir dakika mikrofonu açalım.

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Onun en büyük dezavantajı şu: Biz çocuklara sadece öğretim mi vereceğiz, eğitim öğretim anlayışıyla mı hareket edeceğiz? Yani bir üniversite mi olacağız yoksa sadece bir öğretim birimi mi? Bu çocuklara kantin gerekir, bu çocuklara kütüphane gerekir, bu çocuklara spor alanı gerekir. Merkez kampüsümüzde bizim bunlar var. Bizim oralarda herhangi bir bina yapmamız hâlinde ayrı bir yemekhane, ayrı bir kantin, ayrı bir kütüphane, ayrı bir medikososyal yani sağlık merkezi kurma zorluğumuzu biz ifade etmeye gayret sarf ediyoruz. Şu andaki bize verilen ödeneklerle oralar ya boş kalacaktır işte otopark filan olarak kullanılacaktır yahut da ödenek verilirse yirmi yıl sonra ilk binamızı tamamlamış olacağız.

BAŞKAN – Sonra işletmeye çalışacaksınız...

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Evet.

BAŞKAN – Mehmet Bey, söz talebiniz mi var?

Buyurun.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Evet efendim söz talebim var Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Şimdi, Sayın Rektörü dinleyince şöyle bir şey geliyor insanın aklına: 200 dönüm bir arazide hastane yapmaya çalışıyor, çocuk hastanesi ve daha temel aşamasında. Kaç yıldır Hocam?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – On sekiz oldu efendim.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – On sekiz yıldır temel aşamasındasınız öyle mi?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – 1996 da atılmıştı yahut 1997’de.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – On iki yıldır temel aşamasında çocuk hastanesi yaptıracak ve onu yaptıramıyor. Şimdi biz geri alacağız arsaları, arazileri ve bunun üzerine inşaatlar yaptıracacağız. Daha hastanemizi on sekiz yıldır yaptıramıyoruz gerekli bir yere, yatırım şüphesiz.

Şimdi, bu hayallerle uğraşmak yerine gerçeklerle yola çıkmak daha iyi bir şey. Bu hayallerle uğraşmayalım yani gerçekler ortada. Burada bir arazi var, değeri var, bu değeri değerlendirecek kurum var elimizde ve bunu üniversiteye de yarar sağlayacak bir bina yapacak aynı kurum var elimizde. Böyle bakıyorum yani hem pratik hem de geçmişinden gelerek baktığımızda, o geçmişteki olaylara baktığımızda buraya kadar gelmiş olmasını başarı olarak görüyorum yani ben açıkça bu işin rahatladığı düşüncesindeyim. Bence bu arazileri arkadaşlarımız bilmiyorlar. Bu arazileri arkadaşlarımız bilse şöyle söylerler: Oradaki çok katlı binalara biz, bu arazilere park yapacağız derler arkadaşlar.

BAŞKAN – Evet, aynen öyle olur.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Aslında bilseler, arazileri görseler oradaki dairelerin değerini artıracacağız. Nasıl değerini artıracacağız? Atatürk Orman Çiftliğinin arsalarını park yaparak oradaki binaların değerini artıracacağız. Bunun hakkaniyet neresinde? Hangi hakkaniyet bu?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Hayır, öyle bir karar alacaksak gidelim oradan daire alalım bari.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkanım, Sayın Hocam arazilerin yerini gerçekten bilmiyoruz yani bir semt olarak biliyoruz ama biz burada arazi yeri, değerini filan tartışmıyoruz, biz bir ilke tartışıyoruz, bir hukuk tartışıyoruz, meşruiyet tartışıyoruz, başka bir şey tartışmıyoruz biz. Yani arazi 50 liraymış... O zaman Türkiye'nin bir kısmını kat karşılığı verelim geri kalanını imar etsinler yani öyle mantıktan baktığımızda yani ben ilke olarak söylüyorum.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Biz somut bir şeyden hareket ediyoruz, siz soyut söylüyorsunuz.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkanım konuşurken etkilendiğimi söyledim, mantığı çok doğru, benim de hoşuma gidiyor aslında, Gazi Üniversitesine güzel bir yer kazandıracağız çok güzel ama bunu parayla yapalım diyorum ben de. Aynı şeyi, takastaki yapılan yeri nakitle yapalım, araziye de Atatürk Orman Çiftliğine iade edelim. Hukuku bir kez yıkarsanız bakın bunun sonunu getirmek mümkün değil.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – On sekiz senedir hastaneyi yapamıyorlar, gerçekliği görün lütfen.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Hocam, on yıldır iktidardasınız yapın, niye yapmıyorsunuz? Elinize mi vuruyorlar?

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN – Şimdi değerli arkadaşlar, aşağı yukarı konu netleşti yani burada iki farklı görüş var, bizim de oynayacağımız şey zaten burada ya bunu gündemden kaldıralım diyeceğiz yapılan uygulama Gazi Üniversitesinin yararına, menfaatine. Kaldı ki açıkça bu 83'te çıkan Kanun'da geri iadeyle ilgili olarak da herhangi bir net bir hüküm de yok yani Gazi Üniversitesine satışı yapılmış ondan sonra da bu Kanun'a aykırı bir işlem yapılsa bile, amacına aykırı davranılsa bile ne olacağına dair herhangi bir hüküm de yok. Dolayısıyla burada şahsi kanaatim: Bunu çocuklarımızın geleceği için, kaliteli eğitim için biraz genişletici yorum yapalım diyorum. Yani hukuku -biliyorsunuz- yani biz yapıyoruz ama yorumlama hakkımızın olduğu kanaatindeyim aynı şekilde. Burada A şahsına, B şahsına bir menfaat temini söz konusu değil. Burada bence kurum olarak Gazi Üniversitesinin menfaati olduğu kanaatindeyim.

Ben önerinin gündemden çıkartılmasını oylarınıza sunacağım, ona göre de oylayacağım.

Evet önerinin...

MEMET ŞEKER (Gaziantep) – Sayın Başkan, sorumuz vardı Sayın Rektör cevaplayacaktı, isterseniz oylamadan önce.

BAŞKAN – Tamam sorular varsa...

MEMET ŞEKER (Gaziantep) – Var, ben bekliyorum.

BAŞKAN – Hocam buyurun, mikrofonunuz açık.

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Çok teşekkür ederim katkılarınız için.

Gazi Üniversitesi 1926 yılında kurulmuş ilk Muallim Mektebi olarak. 1927 yılında da Gazi Üniversitesinin temeli atılmış. Cumhuriyet ilan edildiğinde bir temel hedefimiz var, muasır devletler seviyesinin üstüne çıkması. O dönemde Atatürk ve arkadaşları, muasır devletler seviyesinin üstüne çıkacağız ama hangi yolla çıkacağız diye bir karara varmışlar. Eğitim, öğretim, bilim, bunda karar kılmışlar ve Türkiye'nin bir eğitim planını çıkartmışlar ve öğretmen yetiştirmeleri gerektiği kanaatine varmışlar. İlk öğretmen okulunu da Gazi Üniversitesinin şu anda rektörlük ve Gazi Eğitim olarak kullandığı binayı tercih etmişler.

Bakınız, yıl 1927, sayın vekilim, Ankara'da Ulus'tan müteşekkil, Gençlik Parkı yok, son binalar Meclis binaları. O dönemdeki bir istasyon var, taş yolla geçiliyor, onun haricinde buralar bomboş.

Peki, niye gelmiş de Ankara merkezden, Kızılay boş, Opera boş, öbür taraf boş, niye yapmış? Bir eğitim kampüsü yapmak için. Avrupa'da bile eğitim kampüsü düşüncesi yokken bir kampüs olarak orayı esas almış. Sonra hemen 1937 yılında yanında teknik eğitimi açmış yani mesleki eğitimi açmış. Daha sonra cumhuriyetin aziz evlatları, bizler oraların kıymetini bilememişiz. Belirli bir grup, belirli bir idare diye kastetmiyorum, oralar kimi zaman spor kulüplerine, kimi zaman lojman yapımında, kimi zaman başka maksatlarla kullanılmış. O arazilerin tamamı Atatürk Orman Çiftliğinin ve Atatürk Orman Çiftliğinin bu arazisi Gazi tarafından sadece üniversite yapılmak için verilmiş. Biz, bir türlü kampüsü toplayamıyoruz. Bu bizim için büyük bir fırsat diye düşündük. Niye? Millî Eğitim Bakanlığıyla da görüşüyorum, yanında onu bedelsiz olarak vermeyi taahhüt ettiler, Çıraklık Eğitim Merkezini de verecek bize. Daha dün gördüm. Yani kampüsü toplayabilmek, Atatürk'ün Gazi Üniversitesinin kuruluşundaki temel felsefeyi hayata geçirebilmek için bir adım olarak nitelendiriyoruz. Acaba zarar mı ettim?

Sağ olun, Sayın Vekilim, çok teşekkür ediyorum. Gerçekten çok inceledik. Ben, biraz evvel, Aziz Vekilim de ayrıldı, ticaret hukuku hocasıyım. O sebeple birazcık dikkat ederim böyle alışveriş işlerine. Doğrudur, Vakıf Gayrimenkule yaptırdım ama üç ayrı değerlendirme firmasından ayrıca değerlendirme aldım. Dosyamda var bunlar, benim kendi dosyamda. Vakıf Gayrimenkulünkü de denk geldi ve Vakıf Gayrimenkulünkünü doğru kabul ettik.

TOKİ nedir? TOKİ, benim şahsi kanaatimce başarılı olmuş bir kuruluştur. Bunu çeşitli defalar ifade etme imkânını buldum “Türkiye’yi gecekondulaşmadan kurtardı diye bir idareci olarak, bir vatandaş olarak, bir hoca olarak...”

BAŞKAN – Neyse... Şimdi, biz, Gazi Üniversitesine döndüm, TOKİ’nin hesaplarını ayrı görüşeceğiz Hocam.

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Sayın Başkanım, şunun için söylemek istiyorum: Biraz evvel siz de ifade ettiniz, biz üniversite rektörleri olarak TOKİ’ye inşaat yaptırmak için birbirimizle yarışıyoruz, benim inşaatımı TOKİ yaptırdı diye. TOKİ’ye bu inşaatı yaptırmak kolay değildi, bu anlaşmayı yapmak. Onun için, üç beş kuruş kaybettiysek, üç beş kuruş kazandıysak burası devlet, orası devlet. Doğrudur, bu son parselin alınmasında Kuzu İnşaat 5 milyon 900 küsur milyon lira ödemiştir. O kadar ki önce ihale yapılmıştır, sonra Atatürk Orman Çiftliğinin uyarısıyla “Ya ne yapıyorsunuz, bu sizin ihale yaptığınız parsel Gazi Üniversitesinin parseli değil, Atatürk Orman Çiftliğinin parseli, Gazi Üniversitesine ait olmayan bir parseli siz ihaleye çıktınız, Atatürk Orman Çiftliğinin parselini.” demiş. Bunun üzerine, müteahhit firma götürmüş, yaklaşık 6 milyonu, 6 trilyon lira parayı ödemiş ve böylece Gazi Üniversitesinin mülkiyetine girmiş yani önce ihale yapılmış, sonra mülkiyet bize geçmiş. Biz “Böyle garabet olmaz.” dedik ve bunu 2008 yılından beri koşturuyorum, çok yorulduk, çok gayret sarf ettim ama Gazi Üniversitesinin kampüsünü bütünleştirmek maksadıyla önemli bir adım attım. Bize destek verirsiniz diğer adımları da atacağız.

Şu anda müteahhidin yatırmış olduğu 6 milyon lirayı müteahhit yatırmıyorsa diye karar verdi mahkeme yani müteahhidin zararına. “Müteahhidin orada hakkı yoktur.” dedi. O arazilerimizi de aldık, şimdi Gazi Üniversitesini hak ettiği yere getirmeye çalışıyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ali Bey, oylayalım artık ya.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Ama benim soruma cevap verilmedi.

BAŞKAN - Hangisiydi, tekrarlayın?

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – En önemli soru yani.

BAŞKAN – Buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Bu arsayı kim satmıştır?

BAŞKAN – Ha, önceki dönem, Gazi Üniversitesi yöneticileriyle ilgili olarak bir işlem yapıldı mı?

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Yani, kim satmıştır, nasıl satmış, nasıl cesaret etmiş, yasal işlem yapılmış mıdır?

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Efendim, şimdi, tabii, devlette bir bütünlük var. Bizden evvelki arkadaşımız böyle bir icraatta bulunmuş.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Bulunmuş olmaz Hocam yani.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Ne yapsın, Hocam ne yapsın?

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Yok, yok, anlatamadım. Kim olduğunu ben...

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – “Benden önceki rektör.” diyor işte.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – İsterseniz, efendim, siz geçin oraya, size sorulmuş sorularımızı.

Ben, size sormadım soruyu.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Burası mahkeme değil ki.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Ya, ben, Başkanım, lütfen...

BAŞKAN – Neyse...

Arkadaşlar, şimdi, ortamı...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Ben, oraya sormadım, muhatabı kimse...

BAŞKAN – Ali Bey, lütfen... Anlıyorum, Ali Bey’in merak ettiği şey şu...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Ama siz her tarafa maydanoz oluyorsunuz deminden beri dikkat ediyorum da.

BAŞKAN – Ali Bey, müsaade buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Allah Allah!

BAŞKAN – Müsaade buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Efendim, ben...

BAŞKAN- Müsaade buyurur musunuz.

Şimdi, arkadaşlarımızın, havada kalan sorusu şu: Yani ifadelerinizde önceki dönem yapılanların yanlış olduğunu, usulsüz olduğunuzu söylüyorsunuz, iptal edildiğini söylüyorsunuz, mahkeme tarafından tescil edildiğini söylüyorsunuz.

Peki, bu işlemleri yapan yöneticilerle ilgili olarak, kamu görevlileriyle ilgili olarak herhangi bir işlem yapıldı mı? Öğrenmek istedikleri bu.

GAZİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. RIZA AYHAN – Efendim, ben, fazla söylemek istemedim ama çeşitli icraatlarını da nazara almak suretiyle, bunlar da dâhil olmak üzere, öğretim üyeliği görevine son verildi yani öğretim üyeliğinden atıldı.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Konu anlaşılmıştır.

Değerli arkadaşlar, 2009 yılının 4 no.lu önerisiyle 2010 yılı raporunun 1 no.lu önerisinin üçüncü tiresinin gündemden çıkartılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Diğer 5 no.lu genel öneriyi okutuyorum:

Öneri 5 -

Sayıştay raporunun ilgili bölümlerinde bulunan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Raporun ilgili bölümlerinde bulunan diğer öneri ve tavsiyeler yerine getirilecektir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, 2009 yılı raporunun diğer önerileriyle ilgili olarak gündeme getirilmek istenen husus var mı arkadaşlar? Yok.

Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Değerli arkadaşlar, 2010 yılının 1 numaralı önerisini takip ettiyseniz 2009 yılının 1 numaralı önerisinin birinci tiresi ve ikinci tiresi olarak ve yine aynı şekilde 2009'un 4 numaralı önerisini de izleme kararı almıştık.

Dolayısıyla, şimdi 1 ve 2'yle ilgili olarak izleme kararı almıştık, 3'le ilgili olarak gündemden çıkartma kararı aldık, 4 de devamıydı zaten. Dolayısıyla, biz, 2010 yılının 1 no.lu önerisini bu şekilde karara bağlamış olduk görüşmeler sırasında.

Aynı şekilde 2010 yılının 2 numaralı önerisi 2009 yılının 2 numaralı önerisiyle aynı mahiyettedir hatırlarsanız, bu personel alımı, daha doğrusu boş kadro atamasıyla ilgili olarak, görevde yükselme sınavıyla ilgili olarak. Onunla ilgili olarak izlenme kararı almıştık.

Şu anda 2010 yılının 3 no.lu genel önerisini okutuyorum:

Öneri 3 -

Sayıştay raporunun ilgili bölümlerinde bulunan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Raporun ilgili bölümlerinde bulunan diğer öneri ve tavsiyeler yerine getirilecektir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, 2010 yılı raporu diğer önerilerle ilgili olarak söz almak isteyen arkadaşımız var mı? Yok.

3 numaralı genel önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şu anda kurum faaliyetleriyle ilgili olarak, genel olarak söz almak isteyen arkadaşlarıma söz vereceğim.

Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben de çok uzatmayacağım. Sayın Genel Müdürden isteğimiz şu: Daha önce devlet kuruluşu olan işte Tekel'dir, Petrol Ofisi'dir, Türkiye Petrolleri'dir bugün, bugünkü kuruluşlar da dâhil şu anda bunlardan özelleşenler var, özelleşip de sizin orada arazisi olanlar var. Bunlarla ilgili bence çok hızlı bir şekilde kendi portföyünüze almanız lazım çünkü bunlar artık şahıs malları. Bunlara ait diye oralar satılmış olamaz. Onların da bunu tekrar piyasa değerlerinin üstünde satma yetkileri yoktur. Bu konuda gerekli hukuki mücadeleyi göstereceğinizden eminim.

Bu vesileyle de çalışmalarınızda başarılar diliyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Öncelikle tabii konuşuldu ama bundan sonra da dikkate alınması konusunda özellikle Marmara Otel ve diğer konular da dâhil olmak üzere kiracılarla ilgili aldığımız cevapta da var, sözleşme tipinin yenilenmesi ama kiracı aidatlarının şu anki takibinin yapılması ve günün koşullarına getirilmesi. Bu arada bazı kiracıların da -burada saymaya gerek, raporlarda var- tahliye kararları çıkmasına rağmen tahliye kararlarının uygulanmadığını görüyoruz. Bunların da mutlaka uygulandırılması gerektiğine inanıyorum.

Yine 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na özellikle burada uyulması konusunda Sayıştaydaki arkadaşlarımız özellikle dikkat etmişler ve bu çok önemli madde. Bundan sonraki işlemlerinizi 4734 sayılı İhale Kanunu'na daha çok riayet edilmesine bence dikkat edilmesi konusunda da bundan sonraki raporlarda dikkat edeceğimizi belirtmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Efendim. Marmara Otel konusunda bilgi verebilir miyim?

BAŞKAN – Yoo, yoo, şimdi not al, bir arkadaşımız daha var, sonra toplu verirsiniz.

Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Ben, bir defa, şu ana kadar Atatürk Orman Çiftliği mülkiyetinde olup da değişik kişilere kiraya verilenlerin ne zaman kiraya verildiğinin, kira bedellerinin ne olduğu konusunda bir listesini istiyorum.

Ayrıca da bu işte Marmara Otel olsun, MİTAŞ olsun, Merkez Restoran da herhâlde kira düşürme davasını açtı, o da ne durumda onu öğrenmek istiyorum.

Burada Gençler Birliği Spor Kulübüne verilen arazinin amacı dışında kullanıldığına dair raporda birtakım bilgiler var. Bunun sonucunu öğrenmek istiyorum.

Madeni İnşaat İşleri MİTAŞ'a kiralanan araziyle ilgili olarak tahliye kararı gereğinin yapıp yapılmadığı konusunda bir bilgi istiyorum.

Bir de bu Armada İş Merkezi karşısındaki o çok ne olduğu belli olmayan demir inşaatı Atatürk Orman Çiftliğine ait arazi üzerine mi yapılmış?

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Bir kısmı Gazi Üniversitesine satılan yer, bizimle alakalı değil.

KAMER GENÇ (Tunceli) – E, şimdi, o demiri nasıl söcekler, böyle mi inşaat yapacaklar?

BAŞKAN – O konuda, biliyorsunuz, Kamer Bey, mahkeme kararı var, yürütmeyi durdurma verdi o konuda, dava açılmıştı.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yani bizim de istediğimiz, burası Atatürk'ün vasiyetidir. Atatürk devletimizin kurucusudur. Geçmişte de birtakım hatalar yapılmış olabilir. Mümkün olduğu kadar bu vasiyetini koruyup bu güzelim alanı gerçekten koruyup mümkün olduğu kadar yeşil alan olarak muhafaza edilirse bence gelecek nesillere daha isabetli bir hizmet etmiş oluyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Ömer Bey, buyurun, mikrofonunuz açık.

AOÇ MÜDÜRÜ ÖMER BÜLENT ARSLAN – Efendim, öncelikle bütün milletvekillerimize duyarlılıklarından dolayı teşekkür ediyoruz. Gerçekten Atatürk Orman Çiftliği, bizim geleceğe miras olarak bırakacağımız bir yer. Bu duyarlılığı biz de kurum olarak ve kurum çalışanı olarak gösteriyoruz, elimizden geleni yapmaya çalışıyoruz.

Marmara Otel'iyle ilgili tahliye davasını kazandık. Marmara Otel'i şu anda tahliye aşamasına geldi. Bugün itibarıyla, şu anda icra kanalıyla boşaltıyoruz efendim Marmara Otel'i'ni ve bununla ilgili bir mahkeme keşfi yapacağız, durumu mahkemeden çıkacak bilirkişi raporuna göre, eğer bir şey olursa, arkadaki büyük binayı yıkmayı düşünüyoruz. O konu hakkında bilgilendirme yapmak istedim.

Atatürk Orman Çiftliğinin tarihinde ilk defa iki tane tahliye yapılmış. Bundan önce hiçbir tahliye yok. Ona dikkat ediyoruz. Duyarlılığınızdan dolayı kutluyorum.

Sayın Milletvekilimiz Kamer Bey'in bayağı soruları var. Uygun görürseniz onu yazılı olarak cevaplamak istiyorum.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün **2009 yılına ilişkin** bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporu sonuç bölümünü okutuyorum.

Sonuç:

Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2009 yılı bilançosu ve 6 milyon 113 bin 114, 61 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2009 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü ibranıza sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Şimdi **2010 yılına ilişkin** bilanço ve netice hesaplarının alt komisyon raporunun sonuç bölümünü okutuyorum:

Sonuç:

Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2010 yılı bilançosu ve 6 milyon 242 bin 275,87 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü ibranıza sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Değerli üyeler, böylelikle Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün 2009 ve 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları İşletmesi ve Bağlı Ortaklıklarının 2010 yılına ilişkin Bilanço ve netice hesabının görüşmelerini yapmak üzere saat 14.15' e kadar ara veriyorum.

Katkılarınızdan dolayı da hepinize ayrı ayrı teşekkür ediyoruz.

Kapanma Saati: 12.46

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati. 14.22

BAŞKAN: Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKANVEKİLİ: Ahmet YENİ (Samsun)

SÖZCÜ: Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elazığ)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, çalışmalarımıza **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi ve bağlı ortaklıklarının 2010 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri**yle devam ediyoruz.

Değerli üyeler, bildiğiniz gibi demir yolları ülkemizde geçmiş cumhuriyet öncesine kadar giden yaklaşık yüz eli yıllık bir geçmişe sahip en eski kamu hizmetlerinden birisidir. Ulaştırma sistemi bir ülke ekonomisinin en önemli altyapısından birisini oluşturmaktadır. Ülkemizde ulaştırma sistemleri gelişmiş ülkelerdeki gibi ekonomik ve sosyal koşullardaki değişimlere paralel ve planlı bir biçimde gelişme göstermemiş özellikle demir yolları ve deniz yollarından yeterince yararlanmayan bir ulaştırma yapısı oluşmuştur. Son dönemde demir yolu ulaşımının ulaştırmada öncelikli sektör olarak ele alınmış olması çok daha ucuz ve çevre dostu bir ulaşım sistemi olan demir yollarına yönelik önemli projeler başlatılmış olması memnuniyet vericidir. Bu kapsamda Ankara-Konya ve Ankara-Eskişehir hızlı tren hatları tamamlanmıştır. Daha süratli bir demir yolu ulaşımı sağlayacak diğer hızlı tren projelerinin bir an önce hayata geçirilmesi hiç şüphesiz hepimizin arzusudur.

Şimdi komisyonumuzu bilgilendirmek üzere Devlet Demiryolları İşletmeleri Genel Müdürü Süleyman Karaman'a söz vereceğim. Öncesinde toplantımıza katılan kurum yetkilileri ile diğer kuruluş temsilcilerinin komisyonumuza kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

(Süleyman Karaman, Sayıştay temsilcileri ve heyet üyeleri kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Hepiniz hoş geldiniz.

Süleyman Bey, mikrofonunuzu açıyorum.

Buyurun.

DEVLET DEMİRYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN - Sayın Başkanım, değerli komisyon üyeleri; zatı âlileriniz başta olmak üzere komisyonun değerli üyeleri ile Sayıştay denetçilerini ve salonda hazır bulunan kurum ve kuruluş temsilcilerini şahsım ve TCDD ailesi adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli komisyon üyeler; cumhuriyetimizin kurulduğu 1923'te 4.136 kilometre demiryolu ağına sahip olan Türkiye'de 1923-1950 yılları arasında 3.764 kilometre, 1951-2003 yılları arasında ise 945 kilometre yeni demiryolu yapılmıştır. Bizzat Atatürk tarafından refah ve ümran yolu olarak kabul edilen ve bir modernleşme projesi olarak başlatılan demiryolu hamlesi maalesef 1950 yılından sonra yavaşlamıştır. Yarım asırlık ihmalin ardından, demiryolu yeniden cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi devlet politikası olarak ele alınmış ve demiryolu seferberliği başlatılmıştır.

2004-2011 döneminde 1.085 kilometre yeni demiryolu yapılmıştır. 2.047 kilometre yüksek hızlı ve konvansiyonel tren hattının inşaatı ise halen devam etmektedir. Böylece 1950 yılından 2003 yılına kadar yılda ortalama 18 kilometre olan yol yapımı 2004-2011 döneminde yılda ortalama 135 kilometreye çıkmıştır.

Demiryolunun devlet politikası olarak benimsenmesi akabinde dört ana başlık altında özetlenebilecek çalışmalar eş zamanlı olarak başlatılmıştır.

Bu başlıkları: Başta çekirdek hızlı tren ağı olmak üzere yüksek hızlı tren hatları yapımı; mevcut yolların ve araç parkının yenilenmesi, demiryolu ağının üretim merkezlerine ve limanlara bağlanması; özel sektörle birlikte yerli bir demiryolu endüstrisi oluşturulması; lojistik merkezler kurularak ülkemizin bulunduğu coğrafyada önemli bir lojistik üs hâline getirilmesi şeklinde özetlemek mümkündür.

Dokuzuncu Kalkınma Planında yüksek hızlı tren hatlarının yaygınlaştırılarak Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarını kapsayan çekirdek yüksek hızlı tren ağının oluşturulması öncelik olarak belirlenmiştir.

Demiryollarına verilen önem yatırım planlamasında kendisini göstermiş 2000 yılında 75 milyon TL olan demiryolu sektörü ödeneği 2012 yılında 54 kat artarak yaklaşık 4,1 milyar TL'ye ulaşmıştır. Bu çerçevede yüksek hızlı tren projelerine göz atacak olursak: Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren projesi; Ankara-Eskişehir, Eskişehir- Kocaeli (Köseköy) ve Kocaeli (Köseköy-Gebze) kesimlerinden oluşmaktadır.

Ankara-Eskişehir hattı 13 Mart 2009 tarihinde Hızlı Tren İşletmeciliğine açılarak halkımızın hizmetine sunulmuştur. Türkiye dünyada 8'inci ve Avrupa'da 6'ncı hızlı tren işletmecisi ülke konumuna ulaşmıştır. Açıldığı tarihten 2012 Nisan ayı ortasına kadar yaklaşık 5,5 milyon yolcunun taşındığı bu hattımızda günde karşılıklı 20 sefer yapılarak ortalama 6.000 yolcu taşınmaktadır.

Açılan hızlı tren hattımızda yolcu taşımacılığı yapmak için 250 km/saat hıza uygun işletmecilik yapabilen on iki adet hızlı tren seti temin edilmiş, ayrıca saatte 300 kilometre hız yapabilecek yedi adet hızlı tren setinin temin çalışmaları devam etmektedir. Eskişehir-Kocaeli kesiminde ise yüzde 61 fiziksel ilerleme sağlanmıştır. Kocaeli (Köseköy)- Gebze kesiminin inşaatına ise 25 Kasım 2011 tarihinde başlanmıştır. Ülkemizde ulaşım altyapı projeleri için ilk defa Avrupa

Birliği'nden en büyük hibe bu proje için temin edilmiş olup projenin yüzde 85'i olan 302 milyon TL bu kapsamda finanse edilmektedir.

Eskişehir- Kocaeli (Köseköy) ve Kocaeli-Gebze kesimlerinin de tamamlanması ile Ankara-İstanbul koridorumuzun mesafesi 576 kilometreden 523 kilometreye; seyahat süresi ise yedi saatten yaklaşık üç saate düşecektir.

Türkiye'de ilk defa yerli müteahhitler tarafından kendi mühendis ve işçilerimizle gerçekleştirilen Ankara-Konya Hızlı Tren Hattında 24 Ağustos 2011 tarihinden itibaren ticari yolcu taşımacılığına başlanmış, böylece, Ankara-Konya arasındaki seyahat süresi bir saat kırk dakikaya inmiştir. BAŞKENTRAY'ın tamamlanması ve 300 kilometre/saat hız yapabilen tren setlerinin alımıyla Ankara-Konya arası bir saat on beş dakika olacak. İstanbul-Konya seyahat süresi, Eskişehir- İstanbul kesimin tamamlanması ile üç saat otuz dakikaya inecektir.

Açıldığı günden 2012 Nisan ayı sonuna kadar 750 bin yolcunun taşındığı bu hattımızda günde karşılıklı 16 sefer yapılmaktadır.

Ülkemizin doğu-batı koridorunu oluşturan Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin 251 kilometrelik Yozgat (Yerköy)-Sivas kesiminin inşası devam eden bölümlerinde yüzde 83 fiziki ilerleme sağlanmıştır. Ankara-Yozgat (Yerköy) kesiminin ise uygulama projeleri tamamlanmış olup Kırıkkale-Yerköy kesiminin altyapı ihalesi 15.05.2012 tarihinde yapılacaktır. Kayaş-Kırıkkale arasının ihalesi de 2012 yılında, bu yıl yapılacaktır.

Projenin tamamlanması ile birlikte seyahat süresi Ankara-Sivas arasında iki saat, İstanbul-Sivas arasında ise beş saat olacaktır.

110 kilometrelik Bursa Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin Bursa-Yenişehir kesiminin inşaat çalışmaları için yer teslimi yapılmış, Yenişehir-Bilecik arasında proje yapım çalışmaları ise devam etmektedir. Projenin tamamlanması ile birlikte Ankara-Bursa, İstanbul-Bursa arası seyahat süresi iki saat on beş dakika olacaktır.

Ankara-İzmir mevcut demir yolu 824 kilometre olup, seyahat süresi demir yolu ile yaklaşık on dört saattir. İki şehir arasında mesafeyi 624 kilometreye düşürecek olan Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı olan Ankara-Afyonkarahisar kesiminin altyapı ihalesi tamamlanmış ve sözleşme imzalanma aşamasına gelmiştir. İzmir tarafından ise projelerinin tamamlanmasını müteakip İzmir-Uşak-Afyon kesiminin ihalesine bu yıl çıkılacaktır. Projenin tamamlanmasıyla birlikte Ankara-İzmir arası seyahat süresi üç saat otuz dakikaya inecektir.

Mevcut demir yolunun bir kısmı HES projeleri nedeniyle baraj gölü altında kalacağından, 2011 yılı yatırım programına alınan Sivas-Erzincan yüksek hızlı tren hattının uygulama projelerinin yapımı için ihale 2 Mayıs 2012 tarihinde tamamlanmıştır.

Bugüne kadar tamamlanan ve yapımı devam eden yüksek hızlı tren hatları, Türkiye'nin 2023 hedeflerindeki çekirdek ağın da temelini oluşturmaktadır. Diğer taraftan hedeflenen konvansiyonel hatların yapımı da sürdürülmektedir.

Mersin-Adana ile Gaziantep arasında demir yolu ulaşımını kısaltacak ve doğrudan demir yolu bağlantısı sağlayacak Adana (Toprakkale)-Nurdağ-Gaziantep Demiryolu Projesi de yatırım programımıza alınmış ve proje ihalesi gerçekleştirilmiştir.

Elazığ(Palu)- Bingöl(Genç)-Muş demir yolu HES için yapılacak baraj sebebiyle su altında kalacağından, söz konusu 114 kilometrelik hattın deplase edilmesi amacıyla tasarlanan yeni demir yolu hattının yapımına ise 22 Aralık 2011 tarihinde başlanmıştır.

Diğer yandan, yatırım programımıza alınan ikinci hat projelerinden; Tekirdağ-Muratlı hattının yapımına 19 Ocak 2012 tarihinde, İzmir'de EGERAY'ın devamı Cumaovası-Tepeköy'ün 2. hat inşasına da 7 Ekim 2011 tarihinde başlanmıştır. Konya-Karaman, Menemen-Manisa hatlarının proje çalışmaları ve Adana-Mersin (3. ve 4. hat) projelerinin ise proje ve ihale hazırlıkları sürdürülmektedir.

Bu çerçevede 2023 vizyonuna göre, 10.000 kilometre yüksek hızlı ve 4.000 kilometre konvansiyonel olmak üzere toplam 14.000 kilometre yeni demir yolu inşa edilecek ve toplam hattımız 25.940 kilometreye ulaşacaktır.

Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeler; hızlı tren projeleriyle eş zamanlı olarak mevcut hatların yenilenmesi de büyük önem arz etmektedir.

1856 yılından bu yana yüz elli yıldır el değmeyen Aydın-İzmir hattı ve yüz yıl önce yapılan Gaziantep-Mardin demir yolu ilk defa yenilenmiş; Kilis Çobanbey'den Suriye ile üçüncü bir sınır kapısı daha hizmete verilmiştir. 2010 yılı içerisinde 627, 2011 yılında 830 kilometre yol yenilemesi gerçekleştirilmiştir. 2003 yılından itibaren 2012 Mart ayı sonuna kadar toplam 6.495 kilometre yol yenilemesi gerçekleştirilmiştir.

Kuruluşumuzca, KARDEMİR A.Ş.'den 2002-2011 yılları arasında yapılan ihalelerle toplam 281.738 ton ray temin edilerek yerli üretime destek olunmuş, böylece ithal edilen demir yolunun ana malzemelerinden biri olan ray yerli piyasadan temin edilebilir hâle gelmiştir.

Ülkemizin İran ile ticaretinde önemli bir rolü olan Van Gölü geçişinin rehabilite edilmesi için iki adet hızlı ve yüksek kapasiteli feribotun yapımı devam etmektedir. Feribotlar işletmeye alındığında vagon taşıma kapasitesi 3 katına çıkacaktır.

Kara yolu ağının genişlemesi ve kara yolu araçlarının artmasıyla kara yolu-demir yolu kesişim noktası olan hemzemin geçitlerdeki tedbirler artırılmıştır. Bir kara yolu kazası olan hemzemin geçit kazasının basın yayın organlarında da demir yolu kazası olarak anılması ve can kayıpları treni seven herkesi derinden yaralamaktadır.

Ancak, 2011 yılında meydana gelen 42 hemzemin geçit kazasından 12 tanesi, bariyer kapalı olduğu halde, sürücünün bariyeri kırarak ya da aşarak trene çarpması sonucu meydana gelmiştir.

Kazaları azaltmak için yeni yaptığımız hatlarda araç geçişlerini alt ve üst geçit yoluyla sağlayarak hemzemin geçitler yer almamaktadır. Mevcut hatlardaki hemzemin geçitleri de kontrollü hâle getirilmektedir.

Son yıllarda hemzemin geçitlerde yapılan yoğun çalışmalar neticesinde, toplam 3.400 hemzemin geçidin trafik yoğunluğu olan 570 adedi daha kuruluşumuzca kontrollü hâle getirilerek kontrollü geçit sayısı 1.054 adede yükseltilmiştir.

Geri kalanların da öncelik sırasına göre kontrollü hâle dönüştürülmesi çalışmaları devam etmektedir. 2012 yılında 150 adet hemzemin geçit daha kontrollü hâle getirilecektir.

Bu çalışmalar sonucunda 2000 yılında 361 olan hemzemin geçit kaza sayısı son 12 yılda azalarak 2011 yılında 42'ye düşmüştür.

Hemzemin geçit sistemlerinin yerli üretimi amacıyla TÜBİTAK ile ortak ARGE projesi yürütülmesi için çalışmalar yapılmaktadır.

Hat kabiliyetini ve güvenliğini artıran sinyalizasyon projelerinin yaygınlaştırılması kapsamında ise önemli bir yük aksı olan yaklaşık 500 kilometrelik Kayseri-Niğde-Mersin-Adana-Osmaniye demir yolu sinyalizasyon projesinde yapım çalışmaları devam etmekte olup 2013 yılında tamamlanacaktır.

Ayrıca, kömür ve cevher yolu olan 415 km.lik tek hatlı Kırıkkale (Irmak)-Karabük-Zonguldak demir yolunun sinyalizasyon, telekomünikasyon ve alt yapı iyileştirmesi projesinin yapım maliyetinin yüzde 85'i olan 451 milyon TL AB hibesiyle karşılanacak olup, bu miktar şu ana kadar Avrupa Birliğinden alınan en büyük hibedir. Projenin yapımına 25 Ocak 2012 tarihinde başlanmıştır.

Yunanistan bağlantısını sağlayan Edirne'deki Pehlivan köy-Uzunköprü hattının rehabilitasyonu ile sinyal ve elektrifikasyonunun ihaleleri yapılarak yapımına başlanmış olup 2012 yılında tamamlanarak işletmeye alınacaktır.

Eskişehir-Balıkesir hattının sinyalizasyon sözleşmesi 3 Kasım 2011 tarihinde ve Bandırma-Menemen hattının sinyalizasyon yapım işinin sözleşmesi 14 Şubat 2012 tarihinde imzalanarak inşaat çalışmalarına başlanmıştır. Söz konusu iki hattın elektrifikasyon ihaleleri de yapılmış olup sözleşme imza aşamasındadır.

Kayseri-Mersin-Adana, Cumaovası-Tepeköy ve Tekirdağ-Muratlı hat kesimlerinin elektrifikasyon yapım ihaleleri tamamlanmış olup, sözleşmeleri imzalanarak çalışmalara başlanacaktır.

Güney komşu ülkeleriyle sınır ticaretinin artması ve Güneydoğu illerimizin gelişmesine olumlu katkı sağlanması için, Hükûmetimizin 2008 yılında oluşturduğu "GAP Eylem Planı"na TCDD'nin sekiz projesi dâhil edilmiştir.

Bu kapsamda; Nusaybin Aktarma İstasyonu Düzenlemesi, Gaziantep'te Başpınar Lojistik Merkezi Düzenlemesi, yol yenilemesi, Osmaniye'de Fevzipaşa, Gaziantep'te Akçagözü-Başpınar ve Gaziantep (Mustafayavuz)-Kilis(Çobanbey) varyantları, Mürşitpınar-Şanlıurfa kuzey demir yolu, Nusaybin-Cizre-Silopi-Habur demir yolu ve Habur Lojistik Merkezi projeleri yer almaktadır.

Nusaybin Aktarma İstasyonu Düzenlemesi ve Gaziantep Başpınar Lojistik Köyü Düzenlemesi çalışmaları tamamlanmıştır. 2011 yılında Gaziantep Karkamış-Şanlıurfa Zenginova arasında 120 kilometre yol yenilemesi yapılmış, diğer projelerde ihaleye hazırlık ve proje çalışmaları devam etmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kısa ve orta mesafeli taşımacılıkta yolcularımıza daha hızlı ve konforlu bir hizmet sunmak, işletme maliyetini düşürmek ve yolcu taşımacılığındaki payımızı artırmak amacıyla ilk etapta Güney Kore ROTEM Firmasından 12 adet DMU tren seti temin edilmiş olup, setler Adana-Mersin, İzmir-Aydın, Eskişehir-Kütahya ve Konya-Karaman parkurlarında hizmete sunulmuştur.

Ayrıca, 84 vagon dan oluşan ilk yerli tren setinin (24 set) bağlı ortaklığımız TÜVASAŞ'da üretimi planlanmış, 2011 yılında 3 set imal edilmiş ve tamamının 2013 yılında kuruluşumuza teslimi öngörülmektedir.

Ortalama otuz beş yaşın üstünde trenlerin çalıştığı banliyö hatlarımızda işletilmek üzere 32 adet metro standardında banliyö treni temin edilerek sefere konulmuştur.

Şehir içi banliyö taşımacılığı alanında İstanbul'da MARMARAY, Ankara'da BAŞKENTRAY, İzmir'de EGERAY ve Gaziantep'te GAZİRAY projeleri başlatılmıştır.

TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortaklığında kurulan İZBAN A.Ş. tarafından Cumaovası-Aliağa arasında 79 kilometrelik güzergâhta 6 Mart 2011 tarihinden itibaren metro standartlarında düzenli banliyö işletmeciliğine başlanmış olup, günde 140 bin yolcu taşınmaktadır. 2011 yılında 35 milyon yolcu taşınmış ve 2012 yılında ise 50 milyon yolcunun taşınması planlanmıştır.

Başkentray Projesi'nin 1. etabı olan Ankara-Sincan arasında kuzeyde bulunan yolun yanına bir yol ilavesi için çalışmalara başlanmış olup, 2. etabın ihalesi ise 25 Nisan 2012 tarihinde yapılmıştır. Projeler tamamlandığında metro standardında banliyö işletmeciliği yapılacaktır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; müsaadenizle çeken-çekilen araçlarımızdan lokomotif ve yük vagonu filosunun gençleştirilmesi hakkında da kısa bilgiler arz etmek istiyorum.

Eskişehir'deki TÜLOMSAŞ tesislerinde yüzde 51 yerli katkı payıyla 89 adet dizel ana hat lokomotifi üretilerek hizmete verilmiştir.

İslam Kalkınma Bankası kredili ve yerli katkı paylı 80 adet elektrikli lokomotifin, lisans haklarını da içerecek Şekilde Eskişehir'de üretilmesi için sözleşme imzalanmış, 25 Şubat 2011 tarihinde iŐe başlanmıştır. İlk elektrikli lokomotifin teslimatı 2013' n Nisan ayında yapılacak, 2015 yılında tamamlanacaktır.

Eskişehir ve Sivas'ta 2011 yılında 685 adet yük vagonu üretilmiŐtir. 2012 yılında TÜLOMSAŞ'ta 202 adet, T DEMSEAŐ'ta 480 adet yük vagonu üretilmesi hedeflenmektedir.

Türkiye, modern ipek demir yolunun merkezinde bulunması, kıtalar arası konumu ve coğrafi nitelikleri itibariyle lojistik  s olma kabiliyetini haiz bir ülkedir.

Ülkemizin küresel ölçekte rekabet gücünü artırmak amacıyla ilk etapta 19 adet lojistik merkezin yapımı planlanmış ve tamamlanan 4 adedi işletmeye alınmıştır. Diğerlerinin inşaatı ile proje ve kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir.

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

Kuruluşumuza ait 7 adet limandan Mersin, Samsun, Bandırma ve İskenderun'un işletme hakları belli sürelerle devredilmek suretiyle özel sektör tarafından iŐletilmesine başlanmıştır. Halen kuruluşumuzca iŐletilmekte olan Haydarpaşa, İzmir ve Derince limanlarında işletmecilik faaliyetleri sürdürülmektedir.

Ülkemizin önemli ihracat üslerinden biri olan İzmir Limanı'nın modernizasyonu kapsamında projeler geliŐtirilmiŐ olup proje ve temin çalışmaları yürütülmektedir. Bu kapsamda, İzmir Körfezi'nde su derinliği düşük olan kesimler tarama yapılarak yüksek tonajlı gemilerin İzmir Limanı'na yanaŐabilmelerini sağlayacak proje çalışmaları başlatılmıştır. İzmir Körfezi'nde kuruluşumuz ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılacak iŐlerle ilgili ÇED raporu hazırlatılması ve nihai ÇED kararlarının alınmasına yönelik 08.08.2011 tarihinde iki kuruluş arasında protokol imzalanmıştır. Söz konusu iş için 31 Ocak 2012 tarihinde sözleşme imzalanmış olup, Limanda 05.03.2012 tarihinde sondaj çalışmalarına başlanılmıştır.

Ayrıca 4 adet Transtainer ve 3 adet vinç alınması, 5 adet Gantry Craine Vinç revizyonu ve 50.000 metrekaare yeni silo rıhtım ıslahı çalışmaları devam etmektedir.

Ülkemizde demir yolu endüstrisini oluŐurmaya yönelik çalışmalara hız verilmiş, bu bağlamda yüksek hızlı tren yolu yapımı ve mevcut yolların iyileştirilmesi projeleri eş zamanlı olarak devam etmektedir.

İlk olarak 2008 yılında Adapazarı'nda, her türlü elektrikli dizi, metro aracı ve hızlı tren setleri üretmek için demiryolu-özel sektör- yabancı yatırımcı ortaklığında EUROT M Şirketi kurulmuştur.

KARDEMİR, hızlı tren raylarını üretebilmesi için teşvik edilerek teknik destek verilmiş, KARDEMİR de gerekli yatırımları yaparak ray üretimine başlamıştır. KARDEMİR, TCDD ihtiyaçlarının karşılanması yanında fabrikadan ihracata da başlamıştır.

Sakarya, Ankara, Konya ve Afyon'da özel sektör tarafından hızlı tren hatlarına travers üreten fabrikalar kurulmuştur.

Erzincan'da yerli ve yabancı müteşebbis iş birliği ile kurulan ray bağlantı elemanları fabrikası üretiminin büyük bir kısmını ihraç etmektedir.

Bugüne kadar yurt dışından temin edilen tekerlek takımlarının Kırıkkale'de üretilmesi için Makine Kimya Endüstrisi Kurumuyla stratejik iş birliğine gidilmiştir.

Çankırı'da hızlı tren yolu makaslarını üretmek üzere özel sektörle iş birliği hâlinde kurulan VADEMSAŞ'ta deneme üretimleri başlamıştır.

Sivas'ta hızlı tren hatları, ağır demir yolu hatları, metro hatları ve bunlar için travers ve diğer beton ürünlerini üretecek olan SİTAŞ 5 Mayıs 2011 tarihinde kurulmuş ve 2012 yılında üretime başlayacaktır.

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

Kuruluşumuzca 2004 yılı başından itibaren blok tren taşımacılığına başlanmış, bu uygulama ile 2011 yılında 25,4 milyon ton yük taşınarak bir rekora daha ulaşılmıştır. Yük taşıma gelirlerinde de paralel olarak yüzde 209 artış sağlanmıştır.

Özel sektörün kendi vagonuyla yük taşıması ve vagon kiralaması teşvik edilmiş, bu çerçevede 44 adet firmayla taşımacılık sözleşmesi imzalanmıştır. Özel sektöre ait 2.870 adet vagonla hatlarımızda taşıma yapılmakta olup, bu vagonlarla 7,3 milyon ton yük taşıması yapılmış; genel taşıma içerisinde özel sektörün oranı yüzde 28'e ulaşmıştır.

Türkiye'den Batı'da, Almanya, Macaristan, Avusturya, Bulgaristan, Romanya, Slovenya, Polonya ve Çek Cumhuriyeti'ne, Doğuda; İran, Suriye ve Irak'a; Orta Asya'da Türkmenistan, Kazakistan ve Pakistan'a karşılıklı olarak blok trenler işletilmektedir.

Karadeniz üzerinden Türkiye-Rusya, Samsun-Kavkaz tren ferisi işletmeciliği için limanlarda gerekli düzenlemeler yapılarak 22 Ocak 2011 tarihinde seferler başlamıştır.

Yurt içindeki üretim merkezlerinin, fabrikaların, organize sanayi bölgelerinin demir yoluna bağlanması öncelikli olarak ele alınmakta, yerel yönetimler ve özel sektör kuruluşlarıyla iş birliği yoluna gidilmektedir.

Yolcu taşımacılığında ise tamamlanan hızlı tren hatlarında çağdaş ve konforlu bir hizmet sağlanmaktadır.

Diğer yandan, yüksek hızlı tren bağlantılı konvansiyonel trenler ile Karaman, Afyonkarahisar ve Kütahya bağlantıları sağlandığı gibi, yüksek hızlı tren bağlantılı otobüslerle Bursa'ya kombine taşımacılık hizmeti verilmektedir.

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

Yolcularımıza daha iyi hizmet verebilmek amacıyla, daha önce 41 noktada bilgisayarlı bilet satışı ve yolcu hizmeti verilirken mart ayı sonu itibariyle 365 işyerinde bilgisayarlı sisteme geçilmiştir.

Daha önceden kuruluşumuz tarafından işletilen 7 limandan Mersin, Bandırma, Samsun ve İskenderun limanlarının işletme hakları firmalara devredilmiş, 2010 yılında 20 milyon ton elleçleme yapılmış olup 2011 yılında 15,3 milyon ton elleçleme yapılmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Demiryolları olarak ARGE çalışmalarına büyük önem veriyoruz. Bu kapsamda 10. Ulaştırma Şûrasında alınan kararlar doğrultusunda Genel Müdürlüğümüz bünyesinde Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi kurularak faaliyetine başlamıştır.

Diğer yandan demir yolu teknolojilerinin geliştirilmesi ve yerileştirilmesi amacıyla TÜBİTAK ile iş birliği yapılarak Kamu Araştırmaları Platformu'nda projeler geliştirilmiştir. Bu kapsamda, Ulusal Demiryolu Sinyalizasyonu Projesi, makinist eğitimleri için Tren Simülatörü Projesi ve Kompozit Fren Pabucu gibi önemli projeler tamamlanmış ve yaygınlaştırma sürecine geçilmiştir. Diğer projelerle ilgili çalışmalara devam edilmektedir.

Ayrıca, Avrupa Birliği ARGE platformu olan 7. Çerçeve kapsamında bazı projelere katılım sağlanmış olup, bu alanda ülkemize demir yolu alanında maksimum fayda sağlanması için çaba sarf edilmektedir.

Kuruluşumuzca gerçekleştirilen faaliyetlerin etkinliği, verimliliği ve güvenliğini artırmak amacıyla üniversitelerle iş birliğine gidilmektedir. Bu kapsamda, yüksek hızlı tren projelerinin inşaaşamalarında karşılaşılan sorunların çözümü, teknik destek sağlanması ve hızlı tren işletmeciliğinde performansın artırılması gibi farklı alanlarda üniversitelerimizle iş birliği yapılmaktadır.

Bilindiği üzere, yüksek hızlı demir yolu işletmeciliğinin tüm mühendislik dallarını içeren sektör olması nedeniyle çeşitli branş ve kademelerde elemana ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyacın karşılanması için endüstri meslek liselerinde raylı sistemler teknolojisi alanının açılmasına karar verilerek 2004 yılından itibaren birçok ilimizde meslek liselerinde raylı sistemler bölümlerinin açılması sağlanmıştır.

Ülkemizde demir yolu yatırımlarına paralel olarak eleman yetiştirilmesi konusunda faaliyetler sürdürülürken Orta Doğu ve komşu ülkelerdeki demir yolu yatırımları yakından takip edilmekte ve bu ülkelerde demir yolu sektöründe etkin olunabilmesi amacıyla girişimlerde bulunmaktadır. Bu amaçla ilk etapta Gaziantep'te Arapça eğitimini de ihtiva edecek şekilde endüstri meslek liselerinde raylı sistemler teknolojisi alanında eğitim veren beş bölüm açılarak eğitim faaliyetlerine başlamıştır.

Ayrıca meslek liselerinin devamı niteliğinde üniversitelerde de bölümlerin açılması için girişimlerde bulunmuş, bu kapsamda Anadolu Üniversitesi Porsuk Meslek Yüksekokuluna ilaveten birçok meslek yüksekokulunda demir yolu alanında programlar açılmıştır. Demir yollarındaki gelişmeye paralel Karabük Üniversitesinde ise “Demiryolu Mühendisliği” bölümü açılarak öğretime başlamıştır. Diğer üniversitelerle de benzer şekilde bölümlerin açılması konusunda iş birliği amacıyla çalışmalar sürdürülmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; son olarak, 2023 hedeflerimiz hakkında açıklamalarda bulunmak istiyorum.

2009 yılında üniversiteler, kamu, sendika-dernek ve benzer kuruluşlardan temsilcilerin katılımıyla gerçekleştirilen ve 100'e yakın toplantının gerçekleştirildiği 10. Ulaştırma Şûrası sonucunda alınan kararlara göre, 2023 yılına kadar 10.000 kilometre yüksek hızlı ve 4.000 kilometre konvansiyonel demir yolu inşa ederek 11.000 kilometrelik demir yolu ağıımızı 26.000 kilometreye çıkarmayı hedefledik.

Öncelikle batı-doğu aksında ve sonra kuzey-güney aksında projelerin hayata geçirilmesi suretiyle ülkemiz yüksek hızlı tren ağlarıyla örülecektir.

Yüksek hızlı trene kavuşan Ankara-Eskişehir ve Konya'dan sonra inşaatı devam eden batı aksındaki kesimlerde Bilecik, Sakarya, İzmit, İstanbul, Bursa, Afyonkarahisar, Uşak, Manisa ve İzmir pek yakında yüksek hızlı tren ile tanışacaktır. Edirne, Balıkesir, Kütahya, Isparta, Burdur ve Antalya illerini kapsayan projelerin hazırlıkları ise sürdürülmektedir. Ankara'nın doğusunda ise inşaa faaliyetleri süren veya planlanan projelerle Kırıkkale, Yozgat, Sivas, Erzincan, Erzurum, Kars, Gümüşhane, Trabzon, Kayseri, Malatya, Elazığ ve Diyarbakır hızlı tren ağına dâhil olacaktır.

Diğer yandan, coğrafik şartlar müsaade ettiği ölçüde hızlı ve konvansiyonel hatların yapımına da devam edilmektedir. Bu kapsamda Karaman, Niğde, Mersin, Adana, Osmaniye, Gaziantep, Şanlıurfa, Mardin, Şırnak (Habur), Bartın yüksek standartlı demir yolu ile ulusal ağımıza bağlanacaktır.

2023-2035 yılları arasında ise Antalya'nın Aksaray ve Nevşehir üzerinden Kayseri'ye; Samsun'un da Çorum ve Amasya üzerinden Ankara'ya yüksek hızlı tren ile bağlanması hedeflenmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; saygıdeğer heyetinize, Demiryollarına verdiği destekten dolayı bir kez daha şükranlarımı arz ediyor, beni sabırla dinlediğiniz için teşekkürlerimi arz ediyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, şimdi önerilere geçiyoruz.

2009 yılından kalan bir öneri bulunmaktadır. Bu öneri, aynı zamanda, 2010 yılının 1 numaralı önerisiyle aynı mahiyette olduğundan birlikte işleme alacağım.

Şimdi **2009 yılından kalan öneriyi** okutuyorum:

Öneri 1:

Kuruluşta Kurumsal Kaynak Planlaması Sistemi kurulması amacıyla yürütülmekte olan çalışmaların sonuçlarından da yararlanılarak, TCDD'nin teknolojik gelişmelere uygun daha etkin bir teşkilat yapısına kavuşturulması; bu konuda, demiryolu sektörünün modernizasyonu ile TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacına yönelik olarak ve Avrupa Birliği Mevzuatına uyum sağlamak üzere hazırlanan, Türk demiryolu sektörünün ve TCDD'nin yeniden yapılandırılmasına ilişkin kanun ve taslaklarının yasalştırılması konusundaki çaba ve girişimlerin sürdürülmesi,

BAŞKAN – Şimdi şöyle yapalım: İsterseniz bu sefer tersten bir işlem yapalım da çünkü 2010'un 1 numaralı önerisinin ikinci paragrafı da bu yasal düzenlemeyle bağlantılı.

Onu da okuyalım o zaman:

“Yasal düzenleme çalışmalarında, lojistik merkezlerin kuruluşu ve işletilmesi ile ilgili hukuki alt yapının oluşturulması hususu üzerinde durulması; bu konuda yap-işlet-devret modeli dâhil özel sektör imkânlarından da yararlanılması konusunun tüm yönleriyle değerlendirilmesi.”

BAŞKAN – Şimdi **cevapları** alalım.

2010'un cevabını okuyalım çünkü 2010'un cevabı 2009'un cevabının ilk kısmıyla aynı.

Cevap:

“Türk demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin AB mevzuatına uygun bir şekilde oluşturulmasını sağlayacak olan Genel Demiryolu Kanunu ve TCDD Kanunu taslakları resmî olarak 15 Temmuz 2008 tarihinde Bakanlığımıza gönderilmiştir.

Bununla birlikte 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma Bakanlığının teşkilat yapısı değiştirilmiş ve Genel Demiryolu Kanununda kurulması öngörülen Demiryolu Emniyet Makamı ve Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamının görevleri Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüne; Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun görevleri ise tüm ulaştırma türlerine yönelik olarak kurulan Kaza Araştırma ve İnceleme Kuruluna verilmiştir.

Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü demiryollarının serbestleştirilmesi, işletmecilik lisanslarının verilmesi, kamu hizmeti yükümlülüklerinin belirlenmesi, demiryolu araçlarına yapım ve işletme sertifikası verilmesi, emniyet sertifikasının verilmesi ve altyapı tahsisi ve ücretlendirmeye ilişkin çerçeve koşulların belirlenmesi ve ihtilafların çözümünden sorumlu olacaktır.

Kanun taslaklarında yer alan diğer hususlara ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Lojistik merkezlerin; geliştirilmesi ve bu yönde yatırımların özel sektöründe katılımını sağlayacak şekilde yapılabilmesi için Dünya örnekleri incelenerek araştırmalar yapılmıştır. Bu kapsamda, lojistik merkezlerde tren teşkil, manevra ve yükleme boşaltma alanları ile demiryolu

taşımacılığı için zorunlu tesislerin TCDD tarafından, depo, antrepo sosyal ve ticari tesisler ile diğer lojistik alanların özel sektör tarafından yapılmasını sağlayacak şekilde birtakım çalışmalar yapılmaktadır. Yapımı tamamlanan lojistik merkezlerin işletilmesi, yönetimi ve işletme modüllerinin belirlenmesi için kurulan komisyon çalışmalarını sürdürmektedir.”

BAŞKAN – Öneriyle ilgili olarak söz talebi?

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, daha çok önergenin birinci kısmını değil de ikinci kısmıyla ilgili. Sürekli alt komisyonda da tartıştığımız için ve geçende üst komisyonda aynı şeyleri konuştuk ama bir kez daha yineleyeceğim, bir de sizin gözünüzden... Bu sefer gittim, bu lojistik merkezine baktım, hangi lojistik merkez olduğunu biliyorsunuz ama burada ifade ettiğiniz şeylerle o lojistik merkezlerin hiç alakası yok. Yani sadece üç beş şerit ray çekilmiş ve oradaki vagonların birikmesi sağlanacak ama genişleme alanı olmayan, hatta orada belediyeye ait kamu arazileri bile özel sektöre, özel teşebbüse satılmış. Yani Devlet Demiryolları burada girip, madem burayı bir lojistik merkezi... Köseköy’den bahsediyorum, Genel Müdürüm anlıyor ne dediğimi. Madem böyle bir şey yapılacaktı veya orası lojistik merkezi olacaktı, oradaki kamu arazileri alınabilirdi, satın alınabilirdi. Ama belediye buradaki kamu arazilerini özel teşebbüse satmış orada ve çok genişleme alanı yok, çok da park da park alanı da yok orada. Ayrıca hemen yakınında üç tane organize sanayi bölgesi var. Bu lojistik merkezin de onlarla bağlantı kurması mümkün değil. Şimdi, deniz var, denize getireceğiniz yer, bakın, denize ulaşacağınız yer Derince Limanı. Derince Limanı’na hızlı tren hattı planlıyorsunuz. Hatta ben geçen, üst kurulda da burada söyledim, o hattın çalışmayacağını, yanlış olduğunu, kuzeyden bir hat geçirilmesi gerektiğini söyledim. Şimdi, Sanayi Bakanıyla orada hattın temelini atarken ne dediniz “Üçüncü bir yol.” Üçüncü bir yol öngörüyorsunuz. Niçin? Yük trenini oradan geçirebilmek için. Şimdi, arkadaşlar, devletin parası bu kadar bol değil ve sunumlarda söylüyorsunuz, şu kadar kaynak aktarılıyor. Devlet Demiryolları en çok kaynak aktarılan kurumlardan bir tanesi ama doksanyıllık cumhuriyet tarihinin dokuzda 1’i yani on yıllık süreç sizin döneminizde geçiyor ve çok da bahsedildiği kadar başarılı bir şekilde yürümüyor bu işler, doğru planlanmıyor bu işler. Evet, övünebilirsiniz, hızlı treni yapıyoruz. Tabii ki övüneceğiz, biz de övüneceğiz, bu ülkenin yurttaşı olarak iyi ulaşım olanaklarına sahip olmaktan hepimiz övüneceğiz ama Türkiye’deki yük taşımacılığında Devlet Demiryollarının payı yüzde 5, deniz yollarının payı yüzde 5, yolcu taşımacılığında 1 artmış, şöyle bir kıpırdamış kara yollarına rağmen, yüzde 1’lik bir artış göstermiş. Belki hızlı trenlerle artacak ama bir kez daha yineliyorum Sayın Genel Müdürüm: Lojistik merkezler mesafe katettiği zaman, özellikle Kocaeli’deki lojistik merkezinizin yeri, konumu küllüm yanlış. Bundan sonra daha da büyük problemler yaşayacağız.

Üçüncü hat projesine ben sıcak bakmıyorum orada, çok acil hızlı tren hattının kuzeye kaydırılması gerekiyor ki fizibilite çalışmalarına da başladsınız. İki kez masraf yapacaksınız, 160 kilometreyi de geçmeyecek. Aynı hattan hızlı treni geçireceksiniz, on dakikada bir geçen banliyöyü geçireceksiniz, aynı hattan Türkiye'nin her tarafına giden yük taşımacılığını yapacaksınız, biraz zor diyorum.

Önerinin de izlenmede kalmasını talep ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Süleyman Bey, eklemek istediğiniz bir husus var mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Vekilimle daha önce de görüştük, sağ olsun ilgileniyor, bize de yol gösteriyor.

Yalnız, mesele şöyle: Biz bu lojistik merkez yerini başlatmadık, daha önce olan bir lojistik merkez vardı. 235 dönümlük, demir yolunun orada bir arazisi vardı ve hakikaten en çok yük de o bölgede olduğu için biz burayı daha da genişleterek karar aldık. Şu anda 482 dönüm arazide de kamulaştırma çalışmaları sürüyor ve sonuçta 718 dönümlük yer olmasını hedefledik. Burada tabii birinci kısmını yapıyoruz, ilk defa rayları yapıyoruz, işte vagonlar gelecek. Daha sonra da orada lojistik merkezde gerekli olan her şeyi yapmaya çalışacağız. Yani hattı biz iki hat olarak ihaleye çıktık ama daha sonradan yük trenleriyle ilgili kuzeyden bir hat yapmaya çalıştık. Yalnız bu hat üçüncü köprü için projelendirildi. Onun için de burada yük treni hattı da yapmaya karar verdik. Yani orası üç hat olacak ve ikisinde hızlı tren çalışacak, birinde de yük treni çalışacak. Gerçekten keşke daha iyi bir yer olsa. Yani yaklaşık yüz yıl önce planlanmış lojistik merkezi biz sadece genişletiyoruz yani başka bir yer de henüz bulamıyoruz yani yok.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Şimdi 2009 yılını gündemden çıkartalım, zaten 2010'da tekrarlanıyor.

Dolayısıyla 2009 yılı önerisinin gündemden çıkartılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2010 yılı 1 no.lu önerinin gündemde kalmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2 numaralı öneriyi okutuyorum:

Öneri 2:

Karayolları ile demiryollarının kesişme noktalarını oluşturan ve seyir emniyeti ile can ve mal güvenliği açısından önem arz eden hemzemin geçitlerin yapımı, korumasız olanların kontrollü hâle getirilmesi ve geçit bekçilik hizmetleri ile hemzemin geçitlerin alt ve üst geçit yapılmak suretiyle kaldırılması konusundaki mevcut uygulama tüm yönleriyle gözden geçirilerek; TCDD ile belediyeler ve diğer ilgili idareler arasında ortaya çıkan ihtilafların giderilmesi ve bu konuda daha sağlıklı bir

çözüm oluşturulması hususunun tüm yönleriyle etüt edilmesi, varılacak sonuca göre gerekli hukuki düzenlemelere gidilmesi için girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

Cevap :

Şebekemizdeki hemzemin geçit sayısı seyrüsefer, can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ve zaman içerisinde işlevini yitirenlerin kapatılması suretiyle 3.418 adede düşürülmüştür. Bu geçitlerin alt ve üstgeçit hâline dönüştürülmek suretiyle kaldırılması konusunda ilgili kamu kurum ve kuruluşları ve belediyelerle sürekli görüşülerek imkânlar dâhilinde alt ve üstgeçit haline dönüştürülmesi için çalışmalar yapılmaktadır.

Kapatılması mümkün olmayan hemzemin geçitlerde ise korumasız olanların korumalı hâle dönüştürülmesi, zemin kaplama ve iyileştirmesi, işaret ve uyarı levhası yenilemesi ve eksiklerin tamamlanması çalışmaları yapılmaktadır.

Karayolları üzerinde hemzemin geçit tesisi; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12. maddesi uyarınca İl ve İlçe Trafik Komisyonları tarafından verilen karar sonucunda olmaktadır. İl ve İlçe Trafik Komisyonunda tesis edilmesine karar verilen hemzemin geçitlerde, bariyer yapılmasına ise karayolunun bağlı olduğu idarelerce karar verilmektedir. Ayrıca trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak, yaptırmak ile görevli kuruluşlarda aynı kanunun 7, 9 ve 10. maddelerinde belirtilmiştir.

Keza 2918 sayılı yasanın "Karayolu Trafik Güvenliği" başlıklı 13. maddesinin 1. fıkrası da; karayolunun yapım ve bakımı ile görevli ve sorumlu bütün kuruluşların, karayolu yapısını, trafik güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmakla yükümlü oldukları amir hükmünü haizdir.

Ayrıca, 5393 sayılı Belediye Kanunu 15. Maddesi ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunun 7. ve 9. maddelerinde belediyelerin her türlü trafik düzenlemesi ve önlemler konusunda sorumlu olduğu belirtilmiştir.

Dolayısıyla hemzemin geçitlerde gerekli güvenlik tedbirlerinin alınması hususunda kanunla görevlendirilmiş kurumlar mevcuttur. Kuruluşumuza ise verilmiş bir görev yoktur.

Hemzemin geçitlerle ilgili olarak Kuruluşumuz Ana Statüsündeki hüküm, "Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yollar ile yaptığı kesişmelerde demiryolu ana yol sayılır. Bu kesişmelerde yapılan yeni yolun bağlı olduğu Kurum veya Kuruluş alt ve üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür. Demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hâllerde söz konusu yollara ait geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler kime ait olursa olsun kaldırılır. Demiryolu üstünde seyreden araçların kara yolu, köy yolu ve benzeri yollardaki araçlara göre geçiş üstünlüğü vardır." şeklindedir. Mevcut durumda Karayolu idareleri tarafından alınması gerekli olan ve fakat alınmayan güvenlik tedbirlerinin kuruluşumuz tarafından alınması hâlinde gerek tesis edilen otomatik

bariyerlerin inşa ve malzeme bedelleri gerekse geçit bekçisi ücretlerinin anılan idarelerce Borçlar Kanunu'nun vekâletsiz iş görme akdi kapsamında kuruluşumuza ödenmesi gerektiğine yüksek yargı tarafında hükmedilmektedir -Yargıtay 13. Dairesi 29/12/2008 tarih, 2008/8795 esas kararı neticesinde neticede hemzemin geçitler yargı uygulaması ve yasal hükmü uyarınca karayoluna aittir.

Hemzemin geçitlerin durumu, iyileştirilmesi belediyeler ve diğer ilgili idareler arasında daha sağlıklı çözümler oluşturulması için 19/4/2012 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğüyle yapılan toplantı sonucunda Karayolları Trafik Kanunu baz alınarak yeni bir yönetmelik hazırlanması konusunda görüş birliğine varılmış ve gerekli çalışmalara başlanılmıştır. TCDD Kanunu'yla ilgili olarak yürütülen çalışmalarda hemzemin geçitler hususunda ayrıntılı bir düzenleme yapılacaktır.

BAŞKAN – Öneriyle ilgili olarak söz talebi? Yok.

Ne diyorsunuz?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Cevapta da belirtildiği gibi ülkemiz için ciddi bir sorun yatırımlarla beraber. Sene içerisinde önemli miktarda can ve mal kaybı...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Çok hızlı “Yok.” diyorsunuz.

BAŞKAN – Hayır, varsa veririm söz, niye öyle diyorsunuz? Var mı Mehmet Bey?

Buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Şimdi, geçen defa da konuşurken Sayın Genel Müdüre şunu iletmıştik: “Bu hemzemin geçitlerin olduğu yerde bariyerler kısa olduğu için insanlar oradan slalom yaparak geçiyorlar ve kazaya da en çok sebebiyet veren buydu.” demiştik. Sayın Genel Müdür de bunların uzatılmasıyla ilgili bir girişim yapacağını söylemişti. Yaptı mı, yapacaklar mı, onu bir hatırlatayım.

BAŞKAN – Evet, Süleyman Bey, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Evet, öncelikle KİT Komisyonu, alt komisyonu, üst komisyonu üyelerinin gerçekten bu hemzemin geçitlere verdiği önem için teşekkürlerimi arz etmek istiyorum Demiryolları adına. Çok büyük sıkıntılı olduğumuz bir konu bu.

Şimdi, burada, hemzemin geçitlerdeki bariyer kolları UIC, Dünya Demiryolları Birliği standardına göre yapılmıştı. Vekilimin de daha önce tavsiyeleri sonucu biz Dünya Demiryolları Birliğine müracaat ettik, dedik ki: “Bizim Türkiye’de slalom yapılıyor, onun için de bu sizin standardınız sıkıntı çıkarıyor.” Gerçekten, onlar dediler: “Bir İtalya’dan geldi bir de sizden.” Onun üzerine değiştirdiler standardı ve şimdi, biz birçoğunu uzattık, birçoğunu da uzatıyoruz, bazen de yolları böleceğiz. Bununla ilgili biz Karayolları, Emniyet Genel Müdürlüğüyle bir komisyon kurduk. Şu ana kadar yaptığımız çalışmalar içerisinde bir kere, herkesin mümkün mertebe tedbir almasını sağlıyoruz, biz de alıyoruz. Ama bu komisyon çalışmaları sonucunda Karayolları Trafik Kanunu’na ek

bir genelge çıkararak, düzenleme yaparak buralardaki geçişlerin kime aitse onlar tarafından yapılmasını ve daha sahip olunmasını sağlamaya çalışacağız, bunu da belki bir dahaki toplantıya arz etmek istiyoruz, çalışmalar sürüyor şu anda.

BAŞKAN – Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Şimdi, demin de arz ettiğim gibi...

BAŞKAN – Tekrarlayalım “Önemli bir konu.” dedik.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Önemli bir konu bu. Sayın Vekilimizin de Genel Müdürümüzün de söylediği gibi her sene, yıl içerisinde can ve mal kaybına sebebiyet vermektedir ama bu konunun bir topyekûn çözülebilmesi için aslında bu bariyerler ve alt, üst geçitler Demiryollarının görevi değil Karayollarının ve belediyelerin bunları yapması lazım ama Demiryollarımız bunları zaman zaman üstlenmiş, belediyeler adına yapmış fakat parasını da şu anda tahsil edemiyor. Bizim buradaki muradımız bir komisyon mu veya bir yeni yasal düzenleme mi yapılır, belediyelerle, Karayollarıyla, Demiryollarıyla birleşip bir yönetmelik mi çıkar, bir kanun mu çıkar neyse, bu sorunun kökünden çözülmesini istiyoruz yoksa can ve mal kaybı oluyor ama daha detaylı bilgileri arzu ediyorsa Komisyonumuz uzman arkadaşımız daha detaylı bilgi verebilir.

BAŞKAN – Tabii, şimdi, Devlet Demiryolları şu anda kurumu denetlediğimiz için kendi mevzuatı çerçevesinde, yapısı çerçevesinde sorumluluğun kendisinde olmadığını ifade ediyor ama sonuçta, tabii, Karayolları, Demiryolları, Denizyolları hepsi Ulaştırma Bakanlığına bağlı.

Ulaştırma Bakanlığı Temsilcisi Arkadaşımız, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Efendim, bizim Bakanlık Teşkilat Kanunu’ muzda son cümlesinde bahsettiği gibi, yeni bir kanuni düzenleme yapıyoruz, bu konuda da ayrıntılı bir düzenleme kanunda yer alacak.

BAŞKAN – Tamam, o zaman, önerinin gündemde tutulması hususunu...

Ekleme mi yapacaksınız Süleyman Bey?

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Başkanım, şimdi, biz belki Karayolları diyoruz ama Karayolları Genel Müdürlüğü değil kara yolu olan herkes yani bundan valilikler, belediyeler, özel sektörler... Yani bizim Karayollarıyla ilgili sorunumuz çok yok, hemen hemen bütün Karayollarının bariyeri alınmış durumda, asıl belediyeler, il özel idareleri, köy yolları yani burada sıkıntılarımız var. Onun için konu tam Ulaştırma Bakanlığının da değil.

BAŞKAN – Şimdi, şöyle, Ulaştırma Bakanlığının sorumluluğunda şöyle kabul etmek lazım: Eğer biz burada -nasıl diyelim- büyük bir master plan yapacaksak bu konuda bunun herhâlde mihmandarlığını yapacak olan yine Ulaştırma Bakanlığı olması lazım yoksa tek tek bunu belediyelerin

ve il özel idarelerinin insafına bırakırsak bunları ne teknik kapasitesi ne de mali kapasitesi bu işi çözmeye, yapmaya yetmez. Dolayısıyla burada bir ön çalışma yapılması lazım, burada da sorumluluk hâliyle tabii, öncelikle Bakanlığımızın olduğu düşüncesindeyim ben de. Biz dediğim gibi öneriyi gündemde tutmaya devam edelim, inşallah önümüzdeki sene toplantılara kadar da bir mesafe katederiz diye de umuyorum.

Evet, önerinin gündemde tutulması hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 numaralı genel öneriyi okutuyorum:

Öneri 3:

Sayıştay raporlarında yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

Cevap:

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

BAŞKAN – Diğer önerilerle ilgili olarak söz almak isteyen arkadaşlarımız var mı? Yok.

Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, kurum faaliyetleriyle ilgili olarak söz almak isteyen arkadaşlarıma sırasıyla söz vereceğim.

Sayın Genel Müdürüm, not alıyorsunuz Komisyon üyesi arkadaşlarımızın sorularını. Eğer sorular teknik bir çalışmayı gerektirecek nitelikte sorularsa Komisyon tutanaklarımızın tarafınıza iletilmesinden itibaren on beş gün içinde soruları yazılı olarak da cevaplandırabilirsiniz.

Buyurun Mehmet Bey.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar; şimdi, Sayıştay raporunun da 182 ile 189'uncu sayfası arasında yer alan -uzunca da bahsedilmiş- feribot alımı iskele tevsii bakım-onarım tesisi yapımıyla ilgili bir ihale var. İhalenin yapılış tarihi 23/11/2006, 4/5/2007 tarihinde de proje tamamlanarak idarece kabul edilmiş. İhale mal alımı ve yapım işini kapsamakta. Oysa 4734 sayılı Kanun'un temel ilkelerinde, 5'inci madde ikinci fıkrasında "Aralarında kabul edilebilir doğal bir bağlantı olmadığı sürece mal alımı, hizmet alımı ve yapım işleri bir arada ihale edilemez." hükmü var, İhale Kanunu'nda bu. Söz konusu bu ihalede mal alımı ve yapımı işini kapsayan iki ihale bir arada yapılmış. Yaklaşık maliyeti 52 milyon avrodan yani 100 milyon lira olan ihaleye bir istekli firma katılmış, 56 milyon 250 bin avro teklif vermiş. Bir firma ihaleye iştirak ettiği gerekçesiyle ihale iptal edilmiş. Bu konuda Sayıştay raporunda yine yeterli, çok detaylı bir açıklama da yok yani tek olduğu için mi başka bir sebepten mi olduğu bilinmiyor. Oysa bir istekli katılmış olsa da ihalede rekabeti

sağlamak üzere İhale Kanunu 13'üncü maddesinde uygun ilan yapılmış olması hâlinde yaklaşık maliyetin idarece yeniden gözden geçirilerek yaklaşık maliyetin güncellenmesi ve teklif edilen fiyata yakın bir fiyat bulunması hâlinde ihale gerçekleştirilebilirdi diyor.

İhalenin iptal edilmesiyle ve ihtiyacın devam etmesi üzerine yeniden ihaleye çıkılıyor. İhaleye 2 istekli teklif veriyor. Tekliflerden birisi 60 milyon, diğeri de 69 milyon avro. Komisyonca teklifler yüksek bulunmuş ve yine ihale iptal edilmiş. 60 milyonluk avro teklifin sahibi TORGEM NURSOY firması. Burada da Kamu İhale Kurumuna şikâyet başvurusunda bulunulmuş, kurum başvuruyu görev yönünde reddetmiş, kabul etmemiş. KİK'in görevli olduğuna karar vermiş mahkeme de. Aynı zamanda bu mahkeme kararına Danıştayda da temyiz yapılmış.

Yine, ilginç bir şey, bundan sonra, TORGEM NURSOY iş ortaklığı üzerine ihale edilmiş, 18/5/2010 tarihinde sözleşme imzalanmış, 60 milyon avro bedel olarak ve bin elli günde bitirilmesi kararlaştırılmış. TORGEM hissesini idarenin onayını da alarak NURSOY'a devretmiş. Bu arada Danıştay KİK'in itirazı üzerine mahkeme kararının yürürlüğünü durdurmuş ve kararı iptal etmiştir. Bunun üzerine de 18/5/2010 tarihinde imzalanan sözleşmenin hukuki dayanağı da ortadan kalkmıştır. Sözleşmenin iptali neticesinde işin yüklenicisinin yaptığı işlerin karşılığı 17 milyon olarak belirlenmiş, kalan işlerin tutarı da 47 milyon olarak tespit edilmiş, yine avro olarak hesaplanmış. Kalan işlerin yani 47 milyon avro güncellenmiş tutarı 62 milyon avro olarak belirlenmiş toplamda. Kamu İhale Kanunu 22'nci maddesi çerçevesinde yine mevzuata aykırı olarak doğrudan teminle alınmış. Ne kadara? 47 milyon 250 bin avroya, yine NURSOY firmasına yani iş ilk başta ihaleyi alan firmaya verilmiş. Burada taraflar arasında 15/7/2011 tarihinde sözleşme imzalanmış ve işin süresi 937 gün olarak belirlenmiştir.

Şimdi, burada yaklaşık maliyeti 62 milyonsa 47 milyon 250 bin avroya bu işi bu adamlar nasıl bitirecekler? Baştan niye bu kadar yüksek teklif verdiler, sonra niye bu kadar düşük bir teklife bu işi yaptılar? İhale konusu işin mal alımı ve yapım işi olarak ayrı ayrı değerlendirilmesi ve ihale edilmesi gerekiyordu ama birlikte yapılmış, oysa ayrı ayrı yapılsaydı belki daha rekabetçi bir ortam gerçekleşebilirdi. Burada ihale mevzuatında ciddi anlamda bir sıkıntı var. Sayıştay raporunda da bu konuda detaylı bilgi var ama o ilk başta ihalenin tek firmaya verilmesiyle ilgili çok detaylı bir bilgi yok.

Bu arada Devlet Demiryolları Teftiş Kuruluna bu iş havale edilmiş. Teftiş için biraz da gecikilmiş. Soruşturma şu anda ne aşamada, bitmiş midir, hangi neticeler alınmıştır? Bu işlem şu anda hangi aşamadadır? Sayın Genel Müdürden ve Sayın Sayıştay denetçilerinden bilgi almak istiyorum.

Bir de Sayın Genel Müdürden bir başka bilgi almak istiyorum. 2000 yılında Türkiye'de Demiryollarında yük taşımacılığı ve yolcu taşımacılığı oranı yolcu oranına ne kadardı yani yüzde ne kadardı? 2010 yılında bu oran ne kadar yük ve yolcu taşımacılığı açısından?

Bir de 2000 yılında Devlet Demiryollarının borcu ne kadardı? Şu anda Devlet Demiryollarının görev zararı ya da borcu ne kadardır? Bunları öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Necati Bey, buyurun.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben önce, Gaziantep’te açılmış bir teknik liseyle alakalı “Arapça eğitimle birlikte” diye sunumda bahsetti de Sayın Genel Müdür. Bu Demiryolları konusunda Arapça kaynakların yoğunluğundan mı kaynaklandı yani teknolojik anlamda gelişti mi? Yani merak ettim onun için yani teknik bir lise. Arap dünyasında böyle demiryolu konusunda gelişmeleri bilmiyoruz herhâlde. Belki Sayın Genel Müdürüm bu konuda bilgi verir bize, onu merak ettiğim için soruyorum, bir.

Tabii, benim beş yıldır sorduğum Bursa-Bilecik hattı, daha doğrusu Bursa-Ankara bağlantısıyla alakalı hep sordum. 2009’da Sayın Bakana yerimden sormuştum, 2010’da temelini atacağını ifade etmişti. Daha sonra tabii, bu Bursa-Ankara süreci ta 2000 yılından başlayan, önce ilk KİT toplantılarında 190 kilometrelik proje olduğu için bu 250 kilometreye çıkartılacağı için proje uygulamalarıyla alakalı birtakım sıkıntılar olduğunu, sonunda 2011 yılında -şükürler olsun- Bursa-Yenişehir arasındaki proje uygulaması bitti, yer teslimi yapıldı bildiğim kadarıyla, altyapı ihalesi yapıldı, inşallah temelini de atacağız buranın. Ancak Bursa’da bu bağlantıyla ilgili Bursa-Bilecik arası yani Yenişehir-Bilecik arasıyla da ilgili milletvekilleri, işte ilgili kuruluşlar, gazeteciler, sivil toplum kuruluşları herkes bir şeyler söylüyor, bir şeyler yapıyor hatta açlık grevi falan yapanlar bile var yani işte, bizim burada durak olsun, olmasın; işte, buradan geçsin, geçmesin... Dolayısıyla ben soruyorum Genel Müdürlükteki ilgili arkadaşlara, daha geçiş yerinin netleşmediğini söylüyorlar bana yani tam bir net olarak çünkü Genel Müdürlükten ben projeyi istedim Bursa Milletvekili olarak, Bursa kamuoyu çok merak ettiği için özellikle bu projeyi yani ne olacak, ne bitecek... Tabii, orada Yenişehir-Bursa arasında elbette Yenişehir Ovası en verimli ovalardan bir tanesi. Dolayısıyla böyle bir proje yapılacaksa tabii ki, o verimli arazilerin de bu anlamda düşünülmesi lazım yani bunun da göz ardı edilmemesi lazım. İşte, Gürsu aynı şekilde, Gürsu’dan geçecek. Gürsu’da da gerçekten işte, dünyaca bilinen, televizyonlarda gördüğünüz, pazarlarda pek görmediğiniz deveci armutlarının filan yetiştiği bir yer. Dolayısıyla Sayın Genel Müdürüm, bu Bursa-Bilecik hattına dönen bu projenin net, anlaşılır, vatandaşın da anlayabileceği dilden, bizim vatandaşa aktarabileceğimiz bir şekilde Bursa-Yenişehir ve Yenişehir-Bilecik hattının ne durumda olduğunun, ne şekilde planlandığının burada bir açıklamasını yaparsanız hem yazılı olarak kayıtlara geçmiş olur, Bursa kamuoyuna da bu kayıtlardan biz de aktarmış oluruz.

Bir de yüksek hızlı trende zaman zaman ben Bursa hattını kullanıyorum hani VIP hizmetler de veriyorsunuz ama bir de bir şeyi merak ettim ben. Mesela bir gün bir kompartımanı kapatmak

istesem, işte, sadece tek başıma, aile veya yanımda birkaç kişiyle gitmek istesem bu mümkün mü? Kaç gün önceden belirtmem lazım? Kaça mal olur? Yani böyle bir şeyi de merak ettim, aklıma geldi, bunun da cevabını alırsam...

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, genelde, şöyle söyleyeyim: Geçen gün Mecliste 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu’nun 3’üncü maddesinin (r) bendinden sonra gelmek üzere (s) bendinde bir madde eklendi. “Bu siyaset kurumunun tasarrufu” diyebilirsiniz ama ben sizden böyle bir öneri geldiğini düşünüyorum ki siyaset kurumu böyle bir maddeyi (s) bendi olarak ekledi. Neydi bu (s) bendi olarak eklediği? Devlet Demiryollarının kendisine bağlı kuruluşlardan yapacağı alımların ihale kapsamı dışına çıkartılmasıydı. Şimdi, ben o Mecliste yaptığım konuşmada da aynı şeyleri söyledim. Buna niye ihtiyaç duyulduğunu anlayamadım çünkü bu bağlı kuruluşlar sadece alışverişe... Tabii, bağlı kuruluşlar aynı zamanda dışarı da ürün satıyorlar ama ürünün yüzde 70’ine, yüzde 90’ına yakın kısmını TCDD için üretiyorlar. Yani TCDD siparişi veriyor, planlamayı yapıyor, bunun için parayı ayırıyor ve buna üretim yapıyor. Üretim yapacağı yer belli, TCDD. Burada bir gecikme... Gerekçeleri de şuydu: Alımlarda yaşanacak olan gecikmeler nedeniyle veya işte, yaptırılacak çekicinin veya vagonun veya yük taşıyıcısının gecikmesine neden olması nedeniyle Kamu İhale Kanunu’nun bu (r) bendiyle bu Kamu İhale Kanunu’nun dışına çıkartıldı. Böyle bir talebin sizden geldiğini düşünüyorum ki çıkarttılar. Bunu niye ihtiyaç gördünüz?

Tamam, yüzde 51 bağlı kuruluş olması gerekiyor ama bu 3 şirket de tamamına yakın TCDD’ye bağlı ama dışarıda da birkaç tane ortaklıkları var, çok ufak yüzdeler olmak üzere ortaklıkları var. Bunun anlamı şu mudur? Yani o ortaklıkların üretecekleri ürünleri hiç ihalesiz TCDD’ye almak gibi bir niyet mi var? Nedir niyet, bunu anlayamadım çünkü buna ihtiyaç yok. Gerçekten hızlı alım yapabilecek, önceden planlanmamış bir alım yapabilecek veya yatırım planlanmamış bir alım yapabilecek mahiyette kuruluşlar değil bunlar. Yani yük vagonu üretiyor, dizel üretiyor, bunlar uzun süreli işler ve bu süre içerisinde her şey yapılır. Zaten siparişi de veren TCDD, parayı da veren o. “Niye bunun Kamu İhale Kanunu’nun dışına çıkartılması talebinde bulundunuz?” diyorum çünkü siz bulunmasanız Hükûmet bu yasayı Meclise getirmezdi.

Yine, bir başka şey: Ben, alt komisyondan sonra Sayın Genel Müdür, yaklaşık 22 sorudan oluşan Bilgi Edinme Yasası kapsamında elektronik ortamda sizden bilgi istedim. Yaklaşık üç ay geçmesine rağmen bu bilgi bana ulaşmadı. Şimdi, bunu tekrarlayacağım burada, bu 1, 2, 3, 4 diye çünkü bunun da kayıtlara geçmesini istiyorum. Ben alt komisyon üyesiyim ve bu bilgilere ihtiyacım var. Niye ihtiyacım var? Çünkü slaytlarınızda göstermiş olduğunuz Türkiye Cumhuriyeti Devlet

Demiryollarındaki bu atılımın ben gerçekleştiğine inanmadığım için, beni inandırabilecek bilgileri de sizden talep ettiğim için bunları öğrenmek istiyordum. Şimdi de bunları tekrarlıyorum size.

2000 ile 2011 yılları arasında -2012'yi dâhil etmiyorum- telefon santrali ve telefon abone sayısı... Şimdi, diyeceksiniz ki: “Çok garip.” Şimdi, TCDD sadece bize yüksek hızlı treni gösteriyor, yüksek hızlı trende de başarıya ulaştığımızı anlatmaya çalışıyor son on yılda. Son on yıldaki ilk Ankara-Eskişehir hattının Oktay Vural zamanında projelendirildiğini ve yine Faik Öztrak tarafından İspanya'dan kredilendirilmiş olduğunu iyi biliyoruz ve bu para kullanılarak 2005 yılında bitirilmesi taahhüt edilmesine rağmen 2009 yılında bitirilmiştir, bunu bir parantez açarak söyleyeyim. Onun için de TCDD'de yapılması gereken yani mevcut sistemin yenilenmesi gerekirken yapılması gerekenleri de bir soru olarak TCDD'ye yönelttim, dedim ki: “Neler yapıldı burada?” Bunları öğrenmek istiyorum, artışları öğrenmek istiyorum, rehabilitasyonu öğrenmek istiyorum, düzeltmeyi veya eskiyi çıkartıp yenisiyle yenilemeyi öğrenmek istiyorum diye böyle bir soru şeyi hazırlamıştım.

Mesela 2'nci sorum: Sinyalsiz bölgeler için dispanser sayıları yani 2000 yılından 2011 yılına kadar dispanser sayıları. Diyeceksiniz ki: “2000 yılında 5'ti, 2011 yılında 15, 2009 yılında 8...” neyse.

Merkezî Trafik Kontrol Sistemi (CTC)'nin uygulanan hat uzunluğu, uygulandığı hat uzunluğu, Otomatik Blok Sinyal Sistemi (OBS) uygulanan hat uzunluğu, bunların yıllara göre değişimlerini istiyorum sizden. Toplam ana hat uzunlukları, çift hat uzunluğu, tek hat uzunluğu -bunu da size fotokopi çektilerim verebilirim- ana hatlardan kaç kilometre elektrik hattı? Gecikme süreleri yıllara göre, kaza ve ölü, yaralı sayıları, kazalarda 150 bin avrodan çok olan ve 150 bin avrodan az olanların sayıları -çünkü öyle bir tasnifiniz var, kategorize edilmiş- hemzemin geçit sayıları, korumalı olan hemzemin geçit sayısı, limanların gemi kabul kapasiteleri ve bu kapasitelerin kullanım oranları, İzmir Limanı için Özelleştirme Yüksek Kurulunun 2010/89 no.lu Kararı'yla yolcu ve yük limanı olarak ayrılması konusunda karar ne olmuştur? Kararın sonucunu istiyorum.

Yük vagonlarının rotasyonu ne aşamadadır? Faal yük vagonlarının oranı nasıldır? Birim enerji tüketim oranları ne kadardır? Türkiye'de demiryolu bağlantısı bulunan iller sayısı -tekrarlıyorum yılları- 2000 ile 2011 yılları arasında, TCDD'ye ait gar ve istasyon sayıları, gar ve istasyonların kaçında bilgisayarlı bilet satışı yapılmaktadır? Banliyö yolcu taşımacılığın günlük sefer sayıları -nerede- Sirkeci-Halkalı, Sincan-Kayaş, Alsancak-Çaycuma'sı, Aliğa-Cumaovası, Basmane-Çiğli? Yük taşımacılığının yıllara göre oranları, lojistik merkezler ile hangi organize sanayi siteleri arasında demir yolu bağlantıları vardır?

22 tane soru, bunu fotokopi olarak da verebilirim, bunların cevabını alamadım üç aydır, çok zor olduğunu düşünüyorum ama nedense verilmedi.

Şimdi, bir başka konuya da değinmek istiyorum: 2023...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Perspektif.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Söyleyemiyorum, 2023 projesi anlamında diyeyim daha anlaşılır olsun. Şimdi, bir bütçe ayrıldığını ve 10 bin kilometre hızlı trene ulaşacağını söylediniz, alt kurulda da konuştuk bunu. Ayırmış olduğunuz yatırımla ve yatırımın gerçekleşme yüzdesiyle, yüzde 52'yle bu olanaksız yani mümkün değil kimse kimseyi kandırmasın ve şu ana kadar Devlet Demiryollarına ayrılan paranın birçok şeyi, yapılan işlerin çoğu 10 milyon euroya kadar hibeyle yapılmış, hazineden sürekli de destek sağlamasına rağmen yatırımın gerçekleşme oranı yüzde 52.

Yine, Devlet Demiryollarının dünyadaki yerine baktığımızda, Türkiye yüz ölçümü 785 bin kilometrekare olarak baktığımızda birçok ülkelerden fazla tabii, İngiltere'den, Yunanistan'dan, Almanya'dan, İspanya'dan, Fransa, Macaristan'dan ama bin kilometrekareye düşen demir yolu - kilometre olarak- 11 kilometreyle Türkiye bu saydıklarım içerisinde en sonuncusu olduğu gibi arada da büyük fark var. Yine 10 bin nüfusa düşen -kara yoluna girmeyeceğim demir yollarıyla ilgilendiğimiz için- demir yolu kilometrede 1,3 yani en garip, ne diyeyim bilemiyorum ki hangi ülkeyi söyleyeyim size, Yunanistan 2,4 -hani bahsediyorsunuz ya "krizde" diyorsunuz veya diyoruz hep beraber- İspanya 3,3; Fransa 4,7.

Yine yolcu taşımacılığı oranlarına baktığımızda Devlet Demiryollarının 1980'deki 4,1 oranı, 2000 yılında 2,2 oranı -tüm yolcu taşımacılığı üzerindeki oranlarından söylüyorum- 2010 yılında 1,5. Umarım hızlı trenle bu artacaktır biraz, öyle düşünüyorum, hani gerçekleşirse tabii, bizim de dileğimiz gerçekleşmesi yolunda.

Yük taşımacılığı tam bir felaket olmuş. Devlet Demiryolları var gücüyle yük taşımacılığından uzaklaşmış. 1980 yılında 10,6; 2000 yılında 5,3; 2010 yılında yine 5,3. Bir tek artış eğilimi gösteren kara yolu dışında Havayolları var sadece yolcu taşımacılığında, yükte o da yok.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Onu da tam söyle Haydar Bey.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Söyleyeyim mi? Tamam, söyleyeyim onu da. Yük taşımacılığı, şöyle söyleyeyim: Yolcu taşımacılığında iyi Havayolları. 1980'de 0,7; 2000'de 1,8; 2010'da 2, artış sağlamış ama Devlet Demiryollarını konuştuğumuz için Devlet Demiryollarını söyledim yoksa onu da söylemekten şey yapmam yani.

Dış ticaret modlarına göre ayırım yapıldığında Devlet Demiryollarının dış ticaretimizdeki oranı yüzde 1, içler acısı bir durumumuz var Sayın Genel Müdürüm. Umarım bunların hepsi düzelir, Devlet Demiryolları dünyayla boy ölçüşecek noktaya gelir temennisiyle daha fazla şey -zaten sorularımın cevaplarını vereceksiniz- söylemek istemiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Tabii, aslında, bu tempoyla KİT Komisyonunun görev yapması mümkün değil. Yani tabii öğleden evvelki çalışmalarımız ortada. Bir yandan Parlamento gündemini takip edeceksin, bir yandan işte, 100'er, 200'er sayfalık raporları okuyacaksın, milyarlık yatırımları yapan kuruluşların yaptıkları yatırımlar hakikaten usulüne uygun yapılıyor mu yapılmıyor mu, bunları kontrol edeceksin. Ben şahsen yaptığımız bu kontrollerden vicdanen çok rahatsızım, çünkü işin içine hükmetmeden yapılan... Burada getirilen Sayıştay raporlarında da bir kısmı eksik, ama o gelenleri dahi doğru dürüst okumadan burada tabii denetim yapmak sağlıklı bir denetim değildir.

İşte, koskoca Demiryolları... Şimdi, Sayın Genel Müdür konuşmasında, 2011'deki yatırım miktarı 4 milyar, yani 4 katrilyon küsur bir yatırım bütçesini inceliyoruz, getirmiş 2 tane öneri, bu öneri de fasa fiso öneri, yani böyle bir şey olmaz.

O bakımdan, tabii, bu kadar KİT Komisyonunun bu işleri örtbas edercesine bir gündemle çalışması bence ülkeye yapılan en büyük kötülüktür, çünkü biz burada yapacağımız denetimlerde eğer sağlıklı bir denetim yapmazsak, bu bürokratlar da "Nasıl olsa biz ne yapsak bu KİT Komisyonundan geçer, dolayısıyla hiçbir şekilde doğru dürüst çalışmaya da gerek yok, orada da her şey geçer." O bakımdan bunu önce belirtiyim.

Şimdi, bir Ayaş Tüneli var. Kaç senedir Ayaş Tüneli ortada duruyor. Her sene bunu alan şirket -hangi şirket olduğunu şu anda tam hatırlamıyorum- her sene 500 milyar para alıyor, 500 milyar. Adam elini soğuktan sığa vuruyor, 500 milyar lira oradan para alıyor. 10 kilometrelik tünelin 8 kilometresi yapılmış, 2 kilometre tünel kalmış ve onu bir türlü yapmıyorsunuz, ondan sonra her sene 500 milyar lira ona veriyorsunuz.

Bir de Arifiye-Sincan tren hattı var. Büyük bir kesimi tamamlanmış, yüzde 80'e yakını -yol uzunluğu aşağı yukarı 158 kilometre kısalıyor- çok azı kalmış. Niye bunları yapmıyorsunuz da yani evvela bu kadar uzun zamandan beri, belki otuz seneden beri başlanmış, bitirilmemiş projeler, bunları niye yapmıyorsunuz da niye böyle yeni yeni şeyleri gösterip... Böyle gösterişe gerek yok. Yani memleketin menfaati bana göre neyi gerektiriyorsa oradan başlamak lazım.

Şimdi, Sayıştay raporunda diyor ki... Yani tabii kısa kısa geçiyorum, fazla da arkadaşlarımız sıkılmasın diye. Yani tabii bunları bize ayrıntılı verirse idare. 190 tane dava açılmış, ondan sonra 1,8 milyon, bu 1 milyar 800 milyon mu, 1,8 mi onu da tabii bilmiyorum. Böyle bir dava konusu var. Şimdi bunlar nedir? Neden dolayı bu davalar açılmış? Bunların bize söylenmesi lazım.

Şimdi, tabii, bu kadar devasa bir şirkette çalışan çok personel var. Bu personel, mesela, yine Sayıştay raporunda diyor ki "İnceleme sürdüğü dönemde koruma güvenlik açığının 407 olduğu görülmüştür." Yani koruma güvenlik açığı niye 407 kişi oluyor? Ve bu kişilerin de çoğunun gidip yer değiştirmek için özel bir rapor almaları lazım. Yani ev, aile birleşimi yapılmıyor veyahut da adam bulunduğu yerde, neredeyse, işte, aklını oynatacak, idare "Yok efendim, şunu kurduk, bunu kurduk."

ve gidiyorlar, doktorlardan herhâlde depresif bir hastalığa maruz kaldı diye rapor alıyorlar, ondan sonra bunların yerleri değişiyor.

Sonra aldığınız personeli neye göre alıyorsunuz? Onları normal olarak imtihan açmak suretiyle mi alıyorsunuz veya hizmet satın alma yoluyla çalıştırdığınız personel var mıdır? Bunlardan dolayı, çünkü bu hizmet satın alma yoluyla çalıştırılan personel de ekseriye taşeronlar bu hizmet alımı yoluyla çalıştırdığı işçilerin paralarını ödemiyorlar, bir süre sonra da kayboluyorlar ortadan, adresleri de yok, dolayısıyla bu kişiler mağdur oluyor. Ayrıca, sonradan da bunların işte, birtakım alacakları dolayısıyla, kıdem tazminatları dolayısıyla idareler aleyhine tazminat açılıyor, orada da idareler büyük bir zarara uğruyorlar.

Şimdi, yine raporda belirtilmiş, işte, limanlarımızın bir kısmının işletme hakkını devretmişsiniz, yani bu 7 limanın bir kısmının işletme hakkını devretmek suretiyle özelleştirmişsiniz. Bu işletme hakkı devredilen limanlardan ne kadar bir para sağladınız, nasıl şartlarla? Çünkü biz daha önce bir inceleme yaptık, bu Karadeniz civarında -onun da gelecek- Deniz İşletmeleriyle ilgili, orada bir özelleştirmeler yapılmış, ama hiç para tahsilatı yok. Bir de üstelik oradan bir bina istimlak edilmiş, alınan yerde, 1,5 milyar liralık bir para alınmış -tam rakam da değil- onu da o limanı işletene parasını vermişler, çok acayip şeyler olmuş. Bu liman işletme devir hakkından, yani özelleştirmeden aldığınız paraların yüzde 60'ını kara yolları yapımına, yüzde 40'ını da demir yolları yapımına tahsis ediyorsunuz, bunların da miktarlarını öğrenmek istiyorum.

Şimdi, idareniz tarafından kaç tane ihale yapıldıktan sonra fiyat artışı olmuştur? Kaçıyla aranızda ihtilaf doğmuştur? Kaçında süre uzatmaya gittiniz? Bu süre uzatmaları yasada belirtilen şartlara uygun mudur değil midir, onu da ayrıca istiyorum.

Yine, şeyin raporunda var. Bu ihale artışlarında, mesela şöyle bir baktım, MMEKA Aksa'nın -169'uncu sayfada- bir Lale Geçidi diye bir yer var herhâlde tam da sözleşmede, 35 metrelik bir uzatmadan dolayı sözleşmede, sözleşme 2,7 milyon üzerinden yapılmışken, birdenbire yüzde 306 artırarak 11 milyon 100 bin liraya bu sözleşme uzatılmış. Bunun sebebi ne? Yani bunun gibi daha başkaları da var ama, ben bunu şey söylüyorum, yani yaptığınız ihale sözleşmelerinde kaçında sonradan fiyat artışı olmuştur? Kaçı süresinde bitirilmediği için kendilerine ek süre vermişsiniz? Bu ek süre vermeden dolayı cezai şart aranması gereken ihaleler var mıdır, yok mudur onları da öğrenmek istiyorum.

Yine, Sayıştay raporunda var, 12'nci sayfada, 87 tane soruşturma yapılmış. Bu nedir? Sayıştay 87 tane soruşturma, ama neyin soruşturması? İhalelerdeki yolsuzluklar mı, yani oradaki bürokratların görevlerini kötü yapmasından dolayı mı soruşturma yapılmış? Bu soruşturma sonuçları ne olmuş? Yani böyle bir kelime söylemek bir şey ifade etmiyor ki arkadaşım, bize de biraz ayrıntılı

bilgi verin de biz de diyelim. Hakikaten 87 soruşturma neyle ilgili açılmış? Bunları da bilmemiz lazım. O bakımdan, arkadaşlarımıza özellikle ben rica ediyorum.

Şimdi, geçen sene, biz, burada, tabii, çok devasa yatırımlar yapılıyor. Bu yatırımlar geçen sene galiba 2,9 milyar civarında, 2,5 katrilyonun üzerinde ihaleler yapılmış veya 3,3 katrilyon - herhâlde bir yerde geçti de- şimdi bu ihaleler kimlere verilmiş? Hangi usullerle verilmiş? Mesela, bu travers alımında geçen sene çok bir şey tespit ettik, işte, Tayyip Bey'in bir dünürüne 130 trilyonluk bir travers ihalesini vermiştiniz. Bu sene ben rapora baktım, rast gelmedim. Şimdi, herhâlde biraz Sayıştaydaki arkadaşlara da bunlar söylendi. "Yahu, işte, bunları yazmayın" mı denildi nedir, artık onu da bilmiyorum.

BAŞKAN – Sayıştaya kimse öyle bir talimat veremez Kamer Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Neyse, canım, yani artık biliyoruz da verip vermeyeceğini, daha geçenlerde, biz, burada Halk Bankasıyla ilgili kredileri söylerken bir arkadaşınız dedi ki "Yahu, işte, Tayyip Bey'in damadının aldığı krediyi niye rapora yazdınız?" gibi burada çıkıştı. Tabii, iktidar partisi olunca birtakım insanlar da korku içinde, Türkiye korku ülkesi hâline geldi.

Onun için, mesela, bakın, bu hemen birtakım Sitaş diye bir şirket kurulmuş. Bu Sitaşın ortakları kim 2011 yılında?

Bir de Erzincan'da bir ray bağlama şirketi kurulmuş, bu özel teşebbüs, bunların ortakları kim, özellikle istiyorum. Ve bu travers alımları. Geçen sene de söylemiştik, Devlet Demir yollarına ait travers fabrikaları olduğu hâlde, bunlar maalesef çalıştırılmıyor, bundan sonra birtakım siyasi iktidara sırtını dayayan güçlerden muazzam miktarda travers alınıyor. Yani 130 trilyon liralık travers az değil ki. Acaba onlardan alınan o traversler gerçekten tam dayanaklı mıdır, gerekli testi yapılmış mıdır, yapılmamış mıdır, onu da bilmiyoruz.

O bakımdan, ben hem ihalelerden, bu işte, 3,3 milyar liralık, yani 3,3 katrilyon liralık ihalelerin kimlere verildiğini, burada malzemelerin kimlerden alındığının bir listesini istiyorum.

Bir de bu geçen seneki o bir şirketten bahsetmiştim, şu anda ismini hatırlayamadım, Sitray mı neydi, bir şirket vardı, o şirket yine bu traversi Devlet Demiryollarına veriyor mu, onları da öğrenmek istiyorum, çünkü onun sırtı kalın bir şirket.

BAŞKAN – Soruyu net sorarsanız, arkadaşlar ona göre cevap verir Kamer Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Verecek de yani...

BAŞKAN – Ben anlamadım mesela sorduğunuz soruyu.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Tamam, ben soruyorum da...

BAŞKAN – Ne soruyorsunuz? Net anladınız mı siz Süleyman Bey?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Anladılar herhâlde, net dedim ki "Traversleri kimden alıyorlar?"

BAŞKAN – Anladınız mı? Ben anlamadım.

“Geçen sene bir şirket vardı, ismini şimdi hatırlamıyorum...”

KAMER GENÇ (Tunceli) – Neyse, yani o traversleri kimden aldıklarını açıklarlarsa şirketi ben de hatırlarım.

Şimdi, geçen sene 130 trilyon liralık bir şirketten travers almışlardı. Burada ismini söyledim, ama şu anda hatırlamıyorum.

Tabii, biz, KİT Komisyonu olarak günde 300-400 sayfalık raporları burada gelip de şey edersek, tabii ki her şeyi okumamız mümkün değil, maşallah iktidar partisi milletvekili arkadaşlarımız da çok güzel denetim yapıyorlar, onlar gibi gelip burada parmak kaldırıp gidelim biz de diyorum.

BAŞKAN – Canım, iktidar partisi milletvekilleri de gece saat ikiye kadar çalışıyorlar, sizin gibi...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Onun çalışması, parmak kaldırmak çalışmak değil ki, doğru çalışma çalışmadır. Ne olacak yani, şurada şu raporun bir sayfasını okumadan buraya gelmek çalışma değil ki. Yani arkadaş, bu bir müşterek vicdani sorumluluktur, nasıl anlarsanız anlayın. Yani biz burada denetim mi yapıyoruz, kendimizi mi tatmin ediyoruz? Sizin vicdanınız rahatsa ben bir şey demiyorum arkadaş, ben bir şey demiyorum yani. Ben kendimi suçluyorum, hakikaten sağlıklı bir denetim yapmadığım için vicdani bir sorumluluk duyuyorum, çünkü bu millete karşı görevimizi yapmıyoruz demektir.

Şimdilik bunları belirtmek istedim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, öncelikle, tabii, Komisyon Başkanı olarak şunu ifade etmek durumundayım. Soru soracak olan milletvekili arkadaşlarımız sorduğu soruları net bir şekilde sorsunlar. Burada falancanın falancası, şunun akrabası, şunun bilmem nesi bizi hiç ilgilendirmiyor. Elinizde, net, somut bir bilgi varsa, bir belge varsa, eğer bizim burada denetim yapmadığımızı düşünüyorsanız, vicdanen rahat değilseniz, devletin cumhuriyet savcılıkları boş, sizi bekliyorlar, elinizdeki bilgi ve belgeleri lütfen cumhuriyet savcılıklarına gönderin...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Savcı mı var sizin iktidarınız zamanında.

Hayır, Deniz Fenerinde ne oldu yani?

BAŞKAN – Kamer Bey, Sayıştay denetçilerine laf söylediniz. 800 tane denetçi var. Şimdi, on yıl da denetçilik ben yaptım, bir Allah'ın kulu bana çıkıp burada, ne Sayıştay Başkanı ne dışarıdan herhangi birisi, herhangi bir konuda ne talimat verdi ne talimat vermeye cesaret etti ne de imada bulundu.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Devri iktidarınızda bunlar oldu.

BAŞKAN – Şimdi, hayır, alakası yok, lütfen.

Yani burada şerefiyle mesleğini yapan arkadaşlarımızı suçlamayın. Yani Sayıştay denetçilerine laf söylüyorsunuz, devletin savcılarına laf söylüyorsunuz, devletin hâkimlerine laf söylüyorsunuz, bir tek doğru sizsiniz, öyle mi? Lütfen saçmalamayın.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Niye müdahale ediyorsun?

BAŞKAN – Ne demek müdahale ediyorsunuz?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Niye ediyorsun sen bana?

BAŞKAN – Görüşümü söylüyorum...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Söyleyemezsin!

BAŞKAN – Söylerim, ben de bu Komisyonun üyesiyim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – 87 tane soruşturma...

BAŞKAN – Yani burada şimdi savcıyı suçla, denetçiye suçla, milletvekili arkadaşlarımıza hakaret et, yok böyle bir şey, kusura bakma! Yok böyle bir şey, hayır!

KAMER GENÇ (Tunceli) – 87 tane soruşturma nedir diye...

BAŞKAN – Sorarsınız, net bir şekilde cevabınızı alırsınız.

KAMER GENÇ (Tunceli) – İşte sordum ben, “Açıklayın” dedim.

BAŞKAN – Suçlamayın. Elinizde bilgi varsa, belge varsa ortaya koyun, takipçisi olalım.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Her gün aynı şeyi söylüyorsunuz.

BAŞKAN – Elinizde bilgi, belge varsa takipçisi olalım.

Evet, Bünyamin Bey, söz talebiniz var, buyurun.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Arkadaşlar, ben Bayburt milletvekiliyim. Bayburt’un, bir vilayetin sorumluluğu bende, aynı zamanda yasama görevimi de burada yapıyorum, hafta sonları Bayburt’a, seçim bölgeye gidiyorum, hafta içi ziyaretçileri kabul ediyoruz, Genel Kurulda çalışıyoruz, komisyonda çalışıyoruz, yani kısacası almış olduğumuz parayı hak etmeye çalışıyoruz ve o insanların vermiş oldukları oylara da layık olmaya çalışıyoruz. Yani ben Kamer Bey’in “el kaldır, el indir.” dediği şeye katılmıyorum, ben geri iade etmek istiyorum kendilerine, yirmi beş yıldır nasıl milletvekilliği yaptığını tüm kamuoyu da zaten izliyor.

Onun dışında, Haydar Bey’in sormuş olduğu sorulara ek olarak bir ayrıntı almak istiyorum ben de. 1950 yılına kadar ne kadar demir yolu yapılmıştır, 1950-2002 yılları arası ne kadar yapılmıştır, bir de 2002-2012 yılları arası demir yolu hat uzunluklarını öğrenmek istiyorum.

Bir de yine Haydar Bey’e ek olarak, “Bu demir yolu yük taşımacılığında bir gerileme var.” dediler. Gerçekten gerileme varsa, bunun sebepleri arasında bu 15 bin kilometre yapılan duble yolun etkisi var mıdır? Hani kara yollarındaki iyileşme veya bölgesel teşviklerden dolayı sadece batıdaki

Üretim acaba doğuya da kaymış üretim var mı, bundan kaynaklanan bir durum var mı veya farklı sebebi neyse onu öğrenmek istiyorum.

Onun dışında, Erzincan'dan Doğu Karadeniz Bölgesi'ne, Trabzon'a gidecek bir tren yolu projesi düşünülüyor. Bu hususta bir avan proje çalışması yapılmıştır. Farklı bölgelerde güzergâh belirlemek için farklı avan projesi yapmayı düşünüyor musunuz? Karadeniz Teknik niversitesinin yapmış olduğu çalışma sonucundan sizin yaptırmış olduğunuz avan projenin hem rantabl olmadığını hem de çok fiyat farkı doğduğunu söylüyorlar başka güzergâhlarla ilgili. Bu hususta sizden bilgi almak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAşKAN – Teşekkür ediyorum.

Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAş (Çanakkale) – Evet, Değerli Komisyon Başkanım, değerli arkadaşlar; uzun süren bir çalışmada sinirlerin gerildiğini görüyorum, yani herhâle biraz yoğun çalışmadan kaynaklanıyor.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Hakarettten kaynaklanıyor. “Vicdanınız yok.” diyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne hakareti ya!

BAşKAN – Evet, dinleyelim arkadaşlar.

Devam edin Ali Bey.

ALİ SARIBAş (Çanakkale) – Arkadaşlar, ben bir şey bitirmedim, yani hemen saldırmayın. Sabah da bir yetkiliye sorduk, oradaki arkadaş cevap veriyor, müsaade eder misiniz, biraz da... Tamam, sorabilir, arkadaş da yapabilir, biraz sakin olun, ben onu söylemeye çalışıyorum, kötü bir şey söylemedim, hemen Sayıştaydaki arkadaş ateş alıyor, öteki sen konuş, söz al, Başkan oradan... Yani biraz sakin olun, doğaldır...

BAşKAN – Ali Bey, müsaade buyurur musunuz.

Eğer biz burada zatıalinizin şahsına veyahut da gruptaki arkadaşlarınıza grup olarak hakaret edersek...

ALİ SARIBAş (Çanakkale) – Başkanım, müsaade eder misiniz...

BAşKAN – Lütfen siz de sakin olun o zaman.

ALİ SARIBAş (Çanakkale) – Daha sözümü bitirmedim, müsaade edin, siz hemen...

BAşKAN – Kamer Bey'i savunmak size kalmadı, lütfen... Sorunuzu sorun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kim ne konuşacağını sana mı soracak yani!

BAşKAN – Kamer Bey, senin hakaretlerini dinleme mecburiyetimiz yok. Kusura bakma.

ALİ SARIBAş (Çanakkale) – Müsaade eder misiniz Başkanım.

Bana konuşma süresi verdiniz, Kamer Bey konuşurken veya siz konuşurken size de bir şey demedi hiçbir arkadaşımız, başka bir arkadaşımız...

BAŞKAN – Hayır, Sayın Başkan sinirli...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Sizin de şahsınıza bir şey demedim şu anda.

BAŞKAN – Başkan dediniz de.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Başkan demek kötü bir şey mi yani? Sövmek demek mi yani? Başka bir anlam mı çıkıyor? Ne diyeyim o zaman? Başkan demeyip de ne diyeyim o zaman? Sayın üye, öyle mi hitap edeyim?

BAŞKAN – Ali Bey, lütfen sorunuzu sorunuz.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Arkadaşlar, bir saniye ya, sakın olun. Sakin ama, sakın olun yani, bunda bir şey yok. Yani hepiniz birden bu saatte saldırmanın anlamı yok.

Değerli arkadaşlar, tabii ki burada arkadaşımız isim verebilir, eleştirebilir, doğaldır, farklı şeyler de olabilir. Burada konuşmayacaksa nerede konuşacağız? Tutanaklar altına geçecek, cevap verecek arkadaşlar, siz de söz alacaksınız, eleştireceğiz, soru hakaret olmadığı sürece bunlar doğal şeyler. Burası Türkiye Büyük Millet Meclisinin komisyonu. Burada konuşma yasağı olacaksa ve söz hakkı alamazsak Türkiye’de nerede konuşulacak bunlar? Vekiller konuşamayacak.

Önce özel bir soruyla, özel değil de Planlamayla ilgili bir sorudan sonra genel sorulara geçmek istiyorum.

Öncelikle Devlet Demiryolları Türkiye’deki ulaşım ağı içerisinde, Cumhuriyet Halk Partisi olarak ve benim kendi şahsi görüşüm de olmak üzere, en önemlilerinden bir tanesidir, çünkü hem insanların hem de ticaret yapan ya da sanayicilerin en çok ucuz ve toplu taşıma olarak benimsediği ve en çok yatırım yapmamız gereken gerçekten devlet demir yollarıdır.

Şimdi, ben sunumunuzu da dinledim, geçen de konuşmuştum, ama şöyle bir baktığımda vizyon diyorsak, eğer bütün Ulaştırma Bakanlığı dâhil olmak üzere, önce uzun bir sürede Türkiye’nin bir ulaşım projelendirme ağı yapılmış mıdır?

Şimdi, sadece Devlet Demiryolları değil, kara yolları, deniz yolları, hava yollarıyla birlikte ortak ulaşım projesi yapılmış mıdır?

Şimdi, yani her şey bir planlamadır. Onun için, ben sunuma da baktım “Şuraya bir parça ilave yapacağız, şuraya şunu söylersek oraya gideceğiz.” ama bir Türkiye’nin hem dış bağlarıyla ilgili hem kendi içiyle ilgili ve diğer ulaşım bağları ve sanayi noktalarıyla ilgili bir vizyonda bir projelendirmesi var mıdır? Ben bunu öğrenmek istiyorum. Böyle bir şey görmediğim için sormak istiyorum.

Yine, bu bağlam içerisinde, olmadığı için, Çanakkale ili hem turizm açısından hem de tarihi savaşları gezme açısından ve Avrupa’ya bağlantının limanı devlet tarafından Kepez Limanı yapılmasına rağmen, Bandırma’yı da bir başka deyişle siyasal anlamın dışında çıkarırsanız, çok eski

bir demir yolu ağı olmasına rağmen, orada Çanakkale'den Biga, Gönen, Çan ve Kepez Limanına çok kısa bir, aşağı yukarı 150 kilometrelik bir ağ bağlantısı projesi var mıdır? Burada, günlük ortalama bin tane otobüsün gittiği yerde, millî parklarımızın ve millî değerlerimizin olduğu bir yere, bin tane otobüsün her gün katıldığı bir yere böyle bir projelendirme düşünülmüş müdür?

Burada, yine bu limanın Avrupa'ya bağlantısı düşünülmesine rağmen, bu limanın beslenmesi, buradaki sanayilerin İç Anadolu'yla bağlantısının, Bandırma'ya kara yoluyla götürülerek, zorlanarak, oradaki aktarmayla devam eden bir ağın, bugün o bağ kuruluşun, yani limana bağlanarak oradaki yük taşımacılığının da ayrıca yapılması düşünülüyor mudur? Çünkü Çanakkale çok yakın görmesi, tarihi yarımada, Avrupa'yla bağlantılı ihracat limanı yapılmasına rağmen, demir yollarıyla beslenmediği sürece, hem sanayi açısından hem de Türkiye'deki bu insanların ziyaret ve turizm açısından gelişme imkânı sağlayamazsınız. Önce böyle bir planlama var mı, onu öğrenmek istiyorum.

İki, Eskişehir gar geçiş altyapı inşaatı, 63,2 milyon TL Net Yapı Gülçubuk firmalarına ihale edilmiş. 18/03/2008 tarihinde ihale edilmiş, sözleşme süresi de 540 gündür.

Sözleşme ekinde yer alan keşif özeti icmali cetvelinde ve yüklenici firma tarafından da teklif edilen birim fiyat teklif cetvelinde altyapı aktarmaları işi grubu tutarı tahmini 500 bin TL olarak tespit edilmiştir.

Burada soru şu: Sayıştay raporunun 170, 171 ve 172'nci sayfalarında açıklandığı gibi, burada ihale yapılmadan önce, yapıldıktan sonra buradaki keşif bedelleri firma tarafından yapılıp, işin tamamen o ihale süreci içerisindeki birim fiyatları yüklenici tarafından yapılmış ve ona göre o ödemeler yapılmıştır.

Kısacası, bu bağlamda, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi kapsamında söz konusu işin uygulama projeleri ve keşif maliyetleri neden gerçekçi olarak hazırlanmamıştır ihale eden önce?

Aynı soru içerisinde, sözleşmeyle 540 gün olarak belirlenen süre dolduğuna göre ek süre verilmiş midir? Yüklenici cezalı mı çalışmaktadır? Ceza almış mıdır? Teftiş Kurulunca başlatılan inceleme tamamlanmış mıdır? Tamamlanmış ise neticeleri ne olmuştur? Kusuru bulunan idari görevliler hakkında işlem yapılmış mıdır? Bunları sormak istiyorum.

Yine, arkadaşımız az önce sormuştu, milletvekili arkadaşımız, ben de çok merak ettiğim için biraz alt sunumdan aldım. 1923 yılında 4.559 kilometre olan demir yolu hat uzunluğu, 1940 yılına da gelindiğinde 8.637 kilometreye ulaşmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın etkilerinin sürdüğü 1940-1950 yılları arası durgunluk dönemidir ekonominin ve 50'li yıllardan sonra da 39 kilometre demir yolu yapılabilmiştir.

2010 yılı sonu itibarıyla demir yolu uzunluğu 11.930 kilometre olup, bunun 2.330 kilometresi istasyon hatları, fabrika ağları ve yine 888 kilometresi de yüksek hızlı tren hattıdır.

Şimdi, siz kıyaslama istiyorsanız, burada bu durum gerçekten bir başarı mıdır ve yine sorum, hem soru hem cevap olarak söylemeye çalışayım, Devlet Demiryollarının bir de ekonomisine bakmak lazım tabii bu arada, bugünkü gelişen 10' uncu ülke içerisinde, boyutlarımız içerisinde.

Şimdi, dış borcumuz, kredi borcumuz -yanlış olursa Genel Müdürüm düzeltsin- 1 katrilyon 360 trilyon 830 milyar TL' dir. Eski parayla söylüyorum. 1,5 milyar TL dış borcumuz var sadece. Peki, iç borçla birlikte toplam Türkiye'de, yani şu andaki ulaşmış mali borcumuz bir önceki yıla göre de yüzde 40,10 artmıştır.

Ve yine burada yapılması gereken, bu kurumun borçları ve finansman sıkıntısı çektiği ortadadır ve bundan dolayı da kurum vergi ve benzeri yükümlülükleri şu an itibarıyla, bugünkü bu raporda yerine getirmediği görülmüştür.

Şimdi soruyorum, kıyaslamaysa: Bu mudur başarı?

Değerli komisyon üyeleri, ben tekrar Devlet Demiryollarının desteklenmesi konusunda ve başarılı olmasını diliyorum, ama bu soruların yanıtını da bekliyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, Ziver Bey, buyurun.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi, biraz önce hoş olmayan bir şeyle karşılaştık. Hakikaten laf arasında bu Komisyona katılan arkadaşlarımızın kendi kullandıkları sözcüklere ve kelimelere dikkat etmesini talep ediyoruz. Yani karşılıklı hepimizin burada kendimize göre bir pozisyonumuz, statümüz var ve bu milleti burada temsil ediyoruz. Bir denetim görevimiz var, bu denetim görevimizi yaparken birbirimize hakaret etmeden de derdimizi, her şeyimizi anlatabiliriz.

Benim Ali Bey'den ve diğer arkadaştan da beklentim şuydu: Yani birisi yanlış bir kelime kullandığında başta kendilerinin müdahale etmesi, bu kelime yanlış kullanıldı veyahut da şöyle oldu demek lazım, yani birbirimizi ikaz etmemiz lazım eğer yanlış bir şey yapılıyorsa burada, gergin bir ortam olmadığında bu denetimi pekâlâ yapabiliriz.

Ben de Batman Milletvekili olarak, Batman'la ilgili, Sayın Genel Müdürüm de Devlet Demiryollarında, evet, Türkiye'deki ulaştırma politikasıyla, AK PARTİ'nin son on yıllık sürecinde sürekli bir yükselme trendini gözlüyoruz ve herkes de, toplum da, halk da bunu takdir ederek izliyor ve o desteği de veriyor seçimlerde.

Ben de Batman Milletvekili olarak Sayın Genel Müdürümden şunu öğrenmek istiyorum: Bu planlamada konuşmalarınızda Kurtalan Ekspresi olarak, Türkiye'de ismi geçen bir Kurtalan son durak olarak Siirt ilçesi olarak bunun ismi geçiyordu. Batman, Siirt, Diyarbakır, yani bu planlamanızda da yok mu böyle bir şey?

Geçen haftaydı Batman’da bir vagon devrildi veyahut da raydan çıktı biliyorsunuz, yani yarın öbür gün onlarca vatandaşımız bir vagon devrilmesinde hayatını kaybettikten sonra mı biz el atacağız oraya?

Bu planlamada veyahut da programlarda, projelendirmede niye Batman yok, niye Siirt yok, niye Diyarbakır yok?

Evet, yüksek hızlı trenle biz her yerde iftihar ediyoruz ve biz bunu kamuoyuyla paylaşıyoruz her oturumumuzda, her konuşmamızda, ama burada, o rayları en azından iyileştirmeyi de illa, biz Ankara’dan hattı Batman’a getirip de Batman ve Diyarbakır-Siirt arasını düzenleyecek miyiz? Oradaki, Kurtalan’daki vatandaş, Batman’daki vatandaş, Diyarbakır’daki vatandaş da... En azından Diyarbakır-Batman arası ve Kurtalan arası ulaşımı sağlıyor, toplu ulaşımı sağlıyor. Buna ne zaman el atacağız? Ben bunu şahsen öğrenmek istiyorum. Bunu projelendirmede de oradaki gönderilen vagonlarla ilgili de kamuoyunda bazı eleştiriler aldık. En azından günümüze, modern gelişen Türkiye’ye uygun bir şekilde güzel vagonların da gönderilmesini, eski, 1950’lerden, 70’lerden kalan vagonların yerine de bunların yenileştirilmesini...

Herhâlde o kadar hakkımız var diye düşünüyorum ve teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sayın Başkanım, buradaki komisyon üyesi arkadaşlarımız, mutlaka yapacakları çalışmada hür iradesiyle her türlü soruları soracaklar, biz bunu her zaman saygıyla karşılıyoruz. Ancak karşılıklı hukukumuzda riayet edilmesi açısından biraz önce Haydar Bey kardeşimizin olduğu gibi veya Mehmet Kardeşimizin olduğu gibi, yazılı olarak hazırlandığı zaman önceden ve okuduğu zaman hiçbir şey atlamadan ifadesini ortaya koyup muhalefet görevini de yerine getiriyor, sorularını da soruyor, kimse de bundan rahatsızlık duymuyor. Ama art arda yaklaşık cümlelerle... Ne kullanılan rakamlar tutuyor... Bazen milyon, milyar bazen kelimeler değiştiriliyor. Yazılı olmadığı için arasına iş zorlaştıkça, uzadıkça bu sefer bizleri rencide edecek şekilde ifadeler işin içerisine giriyor. Tabii, komisyonun, toplantının muhabbeti ortadan kalkıyor, karşılıklı bu sefer tabii ki sertleşme ortaya çıkıyor. Tavsiyem, tabii ki, burada Kamer Bey en tecrübelilerden bir tanesi, eğer yazılı olarak yaparsa bu çalışmayı önceden, çok daha...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Benim söylediğimde ne yanlış?

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sizin söylediğinizde, yukarıdan aşağı söylediğiniz cümleleri, kayıtları inceleyin, kendi içerisinde tutarlı olan bir şey yok. Çünkü net rakamlar yan yana geliyor. Aynı rakamlar...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, hayır. Ne söyledim ben?

MEHMET GELDİ (Giresun) – Farklı farklı söylüyorsunuz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Dinlememişsin sen o zaman.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Daha önceki toplantılarda da oldu, bizzat Başbakanın ismini kullandınız. Burada açıklandı, tespitler yapıldı ve alakasız olduğu ortaya koyuldu ama çıkıp lütfedip de özür dilemediniz. Aynı şeyi tekrar yapıyorsunuz. Ortada ispatlanacak bir şey yok. Çalışmanızı yaparsınız, getirirsiniz yazılı olarak, sorarsınız, cevabını alırsınız.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Benim çalışma şeklimi siz tayin edemezsiniz.

MEHMET GELDİ (Giresun) - O zaman sizlerin de bizleri rencide etmeye hakkı yok.

BAŞKAN – Mehmet Bey, devam edin lütfen.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sayın Genel Müdürümüze benim sorum şu: Bilindiği gibi 2023 projeksiyonunda Sivas-Erzincan ve Erzincan-Trabzon hızlı tren hattı gündemde. Bununla ilgili güzergâh tespiti açısından, Trabzon-Tirebolu-Gümüşhane-Erzincan hızlı tren hattıyla ilgili güzergâh tespiti yapıp onunla ilgili ÇED ön raporu ihalesi yapılmıştı. Ancak ihale devam ederken, nedense Trabzon-Tirebolu ÇED ön raporuyla ilgili hiçbir çalışma yapılmaksızın -Tirebolu-Gümüşhane var-Gümüşhane'den Trabzon'a ayrı bir güzergâh yapılmış. Kimden geldi bu? Sizin bilginiz dâhilinde, bir talebiniz midir? Gümüşhane'den de Erzincan'a ayrı bir güzergâh yapılmış. Bununla ilgili ÇED ön raporu çalışması yapılmış. Dolayısıyla, çok şişmiş maliyetler ortaya çıkmış. Bunun sonucunda, biraz önce Sayın Bünyamin Özbek Bey'in söylediği, sivil toplum örgütlerinin ve üniversitelerin de eleştirdiği, çok rantabl olmayan güzergâhlar şeklinde ifade edilen kamuoyunda tartışmalar ortaya çıktı. Bu ihale edilen önceden tespit edilmiş güzergâh belli olduğu hâlde bunun gündemden çıkarılması bilginiz dâhilinde midir? Bu nasıl gerçekleşmiştir? İhale edilen şekilde böyle bir şeyin çıkarılması uygun mudur?

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; sürekli Başbakanın ismi kullanılarak siyaset yapma alışkanlığından bizim vazgeçmemiz gerekiyor. Traversler kimden alınmış? Kimmiş bu Başbakanın akrabası, yakını? Gerçekten biz de öğrenmek istiyoruz. Belgeniz, bilginiz varsa Sayın Genç, biz de gerçekten bunu öğrenmek istiyoruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Getireceğim, getireceğim.

AHMET YENİ (Samsun) - Yani tam bir senedir bekliyoruz bu belgeyi, biz de öğrenmek istiyoruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Geçen sene söyledik canım.

AHMET YENİ (Samsun) – Ayrıca, Başbakanın yakınları da ticaret yapabilirler. Varsa bir usulsüzlük onun üzerine hep beraber gideriz. Ortaya bir laf atılıp ondan sonra kenara çekiliyoruz. Bu, bize, hiçbirimize yakışmıyor. Aksi hâlde, iftira etmiş oluyorsunuz ve sonunda ispat da edilemeyince

aradan seneler geçiyor, müfteri durumuna düşürülüyor insanlar kim iftira ediyorsa... Vekilleri, kurumlara, Sayıştaya, savcılara, hâkimlere, aklınıza her gelene hakaret etme hakkınız yok Sayın Geç.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şimdi kime hakaret ettim ben konuşmamda?

AHMET YENİ (Samsun) – Herkese hakaret ettiniz. Milletvekiline hakaret ettiniz...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Etmedim efendim.

AHMET YENİ (Samsun) – Konuşmanızda, Sayıştaya hakaret ettiniz, savcılara, hâkimlere, kurumlara hakaret ettiniz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Biraz sesini de kıs konuş.

AHMET YENİ (Samsun) – Ses tonum bana ait.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sana ait ama biraz terbiyeli konuş o zaman.

AHMET YENİ (Samsun) – Evet, ses tonum bana ait.

Ayrıca, hızlı trenin çalışıyor olması, bunun bizim dönemimizde yapılıyor olmuş olması nasıl bir başarısızlıktır? Onu da anlayamıyorum bir türlü yani hep beraber, üstelik de Eskişehir CHP'li bir Belediye Başkanının olduğu bir şehir yani oraya hızlı tren yapmışız hâlâ başarısız... Bursa'ya giden arkadaşlar ona biner, İstanbul'a gidenlerin birçoğu ona biniyor. Hâlâ başarısız görülüyor bu kurum.

Değerli arkadaşlar, kurum, Devlet Demir Yolları sürekli yatırım yaptığı için zarar gösteriyor, sürekli yatırım yapıyor. Bütün dünyada da devletin yapmış olduğu demir yolları yatırımları, büyük yatırımlar, zaten zarar gösterir yani bunun için büyük paralar lazım, finansman lazım bunun için. Nereden kâr edecek ki? Tabii ki, zarar görünüyor. Bu zararı yaparken burada bir usulsüzlük bir şey varsa onu konuşalım.

Ayrıca Sayın Genel Müdürüm, Samsun-Ankara hattında 2023-2035 arası hızlı tren konuşuyoruz. Buna ne senin ömrün yeter ne benim. Biz bunu öne çekmek zorundayız. Yani, Erzincan-Sivas arası, arkadaşlar Karadeniz'i, 19 Mayıs'ı, Samsun'u biz Ankara'ya hızlı trenle çok kısa zamanda bağlamak mecburiyetindeyiz. Yani, Karadeniz'in Anadolu'ya hızlı bir şekilde gelebilmesi, Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale-Ankara hızlı tren hattımızdır. Biz uğraşıyoruz. Siz hâlâ 2023 yazıyorsunuz burada ama göreceksiniz Sayın Genel Müdürüm, size rağmen, bu yazılara rağmen, biz bunu öne alacağız ve Kırıkkale-Çorum-Amasya-Samsun hatta Karadeniz, Sinop-Ordu-Giresun, bütün milletvekilleri olarak Anadolu'ya bu hattı hızlı bir şekilde ulaştıracağız, siz de bunu göreceksiniz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Harun Bey, buyurun.

HARUN KARACA (İstanbul) – Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlar; tabii, bazı kurumlara ilgili olan buradaki tartışmalarda aslında arkadaşlar geçen seneden neler konuştuğumuzu, tutanakları, zabıtları alıp bir baksalar hemen hemen aynı şeylere rastlarız.

Geçen sene, Kamer Bey, gene burada oturmuş, bu şekilde -Evet, okursanız göreceksiniz- aynı soru, aynı şeyler... Mesela demiş ki: “Betra Anonim Şirketinden 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 şirazesı alınmış...”

BAŞKAN – Şirketin ismi o muymuş? Onu da öğrenelim. Hatırlayamadı da. Şirketin ismini söyleyin de hatırlayamamıştı.

HARUN KARACA (İstanbul) – Hatırlatıyorum. Söyleyeceğim, zaten gireceğim. “Bu şirketin ortakları kimlerdir? AKP’ye yakın ortaklarını öğrenmek istiyorum. Traversleri neden tek kişiden aldınız?” İddia bu.

Tabii, bunu söyleyebilir, sorabilir yöntem olarak. Sonra cevap geldiği zaman, acaba Kamer Bey... Mesela, ben şunu isterdim ki, siz bunu söylemişsiniz, ondan sonra “Kusura bakmayın, ben burada yanlışmışım.” Diye hiç olmazsa...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne cevap vermişler?

HARUN KARACA (İstanbul) – Cevabını siz okumadınız mı?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yok. Vermişler mi?

HARUN KARACA (İstanbul) – O zaman söyleyeyim size cevabını: Betra Prefabrike Sanayi Ticaret Anonim Şirketinin ortakları: Orhan Onur Dış Ticaret A.Ş yüzde 23, USKA İnşaat, Sanayi, Ticaret A.Ş yüzde 25, Semih Bayraklı yüzde 1, Ali Limoncuoğlu yüzde 1, Mabate İhracat A.Ş yüzde 50.

Hangisi bunun AK PARTİ’nin...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Orhan Uzun onlardan birinin ortağı.

HARUN KARACA (İstanbul) – Olabilir kardeşim.

Bir, ikincisi “Niye traversleri aynı yerden aldınız?” demişler, iddia. Sonra, oradan demişler ki: “Railone Ilgaz firmasından da travers alınıyor.” denmiş. Kardemir Karabük’le ilgili “Niye almıyorsunuz?” denmiş. Mesela, burada geniş geniş raporları görmüşsünüz. Burada ki, üstelik bazı arkadaşlar daha başka sorular sormuş.

Buradan şunu söylüyorum: Biz burada bir toplantı yaptık. Özellikle o toplantının ruhuna sadık kalırsak en azından, sorumuzda, milleti tahrik etmeden, hakaret etmeden soru sormak farklı bir şey, hakaret etmek farklı bir şey. Bugün, burada siyasi mülâhazalara girersek Eskişehir’den korkuyorsanız, bilmiyorum, biz dünyanın sekizinci hızlı trenini konuşuyoruz şu anda, ülkesi olarak...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Eskişehir’e giden hızlı trenin nasıl yapıldığını söyle.

HARUN KARACA (İstanbul) – Eskişehir’e giden hızlı trenin nasıl yapıldığı değil yapılmış olması önemli.

Bakın, yapılmış olması önemli.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Doğruları söyleyin ama.

HARUN KARACA (İstanbul) – Tabii ki.

Bakın, neticede bir yatırım yapılmışsa, olay bitmişse bugün İstanbul'dan çıkıp Sivas'a beş saatte hızlı trenle gittiğiniz zaman teşekkür edeceksiniz. Üç saatte... (CHP sıralarından gürültüler)

Bakın, dinleyin...

Teşekkür etmeyi de bileceğiz, eleştirmeyi de bileceğiz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ama siz teşekkür etmeyi bilmiyorsunuz ki. 10 milyon euro krediyi bulana teşekkür etmiyorsunuz.

HARUN KARACA (İstanbul) – Bakın, ben size bir şey söyleyeyim Haydar Bey: 600 milyon krediyi bulana da teşekkür ederiz biz. Neticede, bakın, bugün Türkiye'de Avrupa'nın altıncı, dünyanın sekizinci hızlı treninden konuşuyoruz. Bakın, bunun altını çizin ve bu başarılar olmasa zaten millet bize yüzde 50 oy vermezdi. Bakın, bu başarılar olmasa millet bize yüzde 50 oy vermezdi.

Vizyondan bahsediyorsunuz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tamam, Allah bize...

HARUN KARACA (İstanbul) – Biz Allah'tan da söyleriz, din, kitaptan da söyleriz. Bakın, bunu unutmayın, biz bunlardan da hiç mutsuz değiliz. Bakın, hiç mutsuz değiliz. Allah da deriz, din de deriz, iman da deriz, rahatsız olanlar bundan gocunurlar, biz rahatsız değiliz.

Onun dışında, burada soru sorarken ne siz bizi üzün ne biz sizi üzelim. Mehmet Şeker Bey soruyor, kimsenin bir problemi yok, kendisiyle de sürekli konuşuyorum. Haa, burada bürokrat bir hata yapmışsa, biz kimsenin hatasını düzeltmek için burada değiliz ama hakaret ederseniz, kusura bakmayın. Onun için, burada aldığınız zaman sorularınızı sorarsınız, cevaplarını da alırsınız. Doğru sorduğunuz sorularda yanınızda oluruz ancak burada lütfen birbirimizi üzmeylim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkan ve değerli milletvekilleri; benim sorum Genel Müdüre olacak.

Sayın Genel Müdürüm, GAP deyince Urfa geliyor hatıra. Nüfussa 2 milyon nüfus, tarımsa bir numara, sulu tarım. Pamukta bir numaradayız, mısırdaki bir numaradayız yani o bölgede günde 10 bin tane araba Irak yoluna geçiyor, niye demir yolu olmasın? Yani belli insanlara mı hizmet edelim? Bu kamyon firmaları Avrupalılara... Giden akaryakıtı yazık yani bu demir yolu ne zaman Urfa'ya, hayırlısıyla, Viranşehir, Mardin, o aradan geçecek? O konuda sizden bilgi alırsam çok memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Mehmet Bey, buyurun.

İkinci kez söz veriyorum.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sevgili arkadaşlar, tabii ki, burada eleştiri de mutlaka gelecekte önümüzü görmek içindir. Ben, bazı şeyleri söylemedim ama Sayın Genel Müdüre şunu da hatırlatmak istiyorum: 2023 yılı cumhuriyetimizin 100'üncü kuruluş yıldönümü ama Ulaştırma Bakanlığının ya da ulaştırmayla ilgili bir master planın en az ki, inşallah bundan sonra öyle olur, 2050 yılını, 2100 yılını göreceğiz şekilde yapılması lazım. Artık 2023 çok yakın bir zaman yani şurada on bir sene sonra 2023'e gireceğiz ama ulaştırma hem pahalı hem zor hem de uzun zaman isteyen bir yatırım, mutlaka 2050, 2100 yıllarını da dikkate almamız gerekir. Bizim eleştirilerimiz şöyleydi: Evet, Demir yolları zarar eder, biz yıllar önce "Demir Yollarına önem verilsin." derken zamanında iktidardaki insanlar, etrafımızdaki insanlar bize komünist diyorlardı. Niye? Çünkü komünizmin göstergesi demir yolu, oysa demir yolu gelişmişliğin göstergesi. Gelişmiş ülkelerde demir yolları çok ciddi şekilde gelişmiştir ve her yere de ağırlarıyla uzanır. Bizim buradaki eleştirimiz şu: Evet, çok para harcıyoruz, hızlı tren de yapıyoruz, yapalım da, mutlaka olması da gerekiyor bunun. Ama eksik olan şu: Bakıyoruz, 1980'den beri yani ben mevcut iktidar dönemini de eleştirmiyorum, 1980'den beri alın, demir yolu yolcusu değişmiyor yani yeni hatlar yapıyoruz, hızlı tren hatları yapıyoruz. Ben Konya'ya bir toplantı için gittim ve ilk kez demir yolunu kullanmış oldum, hızlı trenle gittim. Çok da güzel, keyifli de bir yolculuktu fakat eksiğimiz şuydu yani demek ki bunu beceremiyoruz: En uygun da bir saatti, sabah yedide gittim ama tren yolcusu sayısı çok düşüktü yani neredeyse trenin yüzde 50'den fazlası boştu ve bunu da sordum, arkadaşlar da teyit etti. Biz bunu sağlamalıyız yani insanların demir yolundan faydalanmasını artırıcı tedbirler almalıyız, bir; bu oranı artırmalıyız, iki.

1980'den beri baktığınızda, demir yolunun taşımacılıktaki yolcu oranı çok düşük, yük taşıma oranı da çok düşük, onu da özel sektöre kaptırmışız yani devletin elinden özel sektöre kaptırmışız. Olsun, ona da itirazımız yok, yine özel sektör de bu işin içerisinde olsun. Ama burada haklı olarak şunu sormak gerekiyor: Yıllar önce Gaziantep'ten İstanbul'a, Ankara'ya demir yoluyla insanlar geliyordu ama şu anda demir yoluyla yolculuk yapılmıyor. Sayın Genel Müdürüm de biliyor, Gaziantep-Ankara, Gaziantep-İstanbul arası, örneğin en uzun mesafe, pek çok da il var bu arada ama buralarda yolcu taşımacılığı yapılmıyor. Bence çok yüksek hızlı trene de ihtiyaç yok yani bir trenimiz olmalı en azından, karda, kışta, soğukta, imkânlar elvermediği ölçüde treni kullanabilmeliyiz, alternatif olabilmeli, insanlar tercih edebilmeliler. Bence bunun için gayret sarf edersek doğru şeyler yapmış oluruz. Yoksa bizim burada kimseye hakaret etme gibi bir lüksümüz yok, öyle bir şeyi kesinlikle doğru da bulmuyorum. Biz birlikte çalışıyoruz yani KİT Komisyonundaki kişiler, mevcut milletvekilleri, iktidar-muhalefet milletvekili, efendim BDP'nin milletvekili, MHP'nin milletvekili olarak değil, biz bu komisyonun milletvekiliyiz. Millet adına da burada çalışıyoruz. Birbirimizi

eleştirebiliriz, eleştirilere yanıtlar verilir, yanlış da söyleyebiliriz. Genel Müdüre pek çok soru sorduk, belki Sayın Genel Müdür bazıları için “Ya bu da sorulur mu?” diye düşünüyor, komik de geliyor, gülüyor da olabilir. Olsun ama biz bilmek istiyoruz yani sonuçta bir art niyetimiz de yok. İnşallah, bundan sonrasında daha iyi bir çalışma sergileriz diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Arkadaşlar, şimdi, sorularımızın cevaplarını almadan ikinci tura geçmiş olduk. Şu anda önümde 2 arkadaşımızın daha söz talebi var.

Lütfen, kısa bir şekilde sorularımızı yenilersek... Çünkü cevapları almadık daha.

Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Soruların hepsini versin diye eksik kalan sorularımız için soruyoruz.

Ben kapatılan ve İstanbul’da gerçekten Anadolu ve Trakya bölgesine bağlanacak olan ve yapımı devam eden tren hattının süresinin, projedeki bitim tarihi ya da şu anda süresinde bir uzama var mıdır? Çünkü İstanbul’a giden ve özellikle az önce Mehmet Arkadaşımızın da söylediği gibi, büyük bir eziyet çekiliyor o bölgede. Bu anlamda, burada bir aksaklık var mıdır? Sürede uzatım var mıdır? Aksaklıklar ya da bitim tarihi kesin olarak değişmiş midir? Nedir? Çünkü bu kamuoyunu çok ilgilendiren bir konu.

Bir de en son geçen de sormuştuk ama daha farklı bir şey, tabii ondan sonraki süreçte oldu, İstanbul’daki Haydarpaşa Garı’nın son durumu nedir? Yani buradaki sorumuzu, cevaplarımızı da, onu geçen de sormuştuk ama son aşaması nedir? Bu Gar’ın oradaki, Devlet Demir Yollarındaki durumu çevresiyle birlikte ne haldedir? Çünkü orası bizim bir tarihî eserimizdir çünkü Devlet Demir Yollarının bütün Türkiye’deki her eseri, gerçekten geçmişle birlikte bugüne kadar yaptığı her bina tarihî eserdir ve günümüzde yaşatılıyor ve yaşıyor. Bu anlamda da kamunun malı ne durumdadır? Bunu sormak istiyorum.

Ayrıca, az önce arkadaşlarım da şunu ifade ettiler: Burada olabildiğince uzun süreli çalışıyoruz ama herkes, bir arkadaşımız hata yaptığında her milletvekili ona kalkıp bir baskı yapıyorsa o zaman biz burada kendimizi gerçekten baskı altında hissederiz yani Başkan burada usul olarak söylemiştir, gerekli cevabı vermiştir ya da müdahale etmiştir, arkasından bütün arkadaşlarımız, tekrar hepimiz, birimiz hata yaptığında üstüne giderse bu çok doğru değil. Ben eleştirilerin, hepimizin hata yaptığında özür dilemenin, kişisel birbirimize karalama yapmayan bir yönü vardır, yıllardır bu işi yapan insanlar olarak biliyoruz. Zaten burada kişisellik önemli değil, burada kamu ve hepimizin bir görüşü var, burada herkes milletvekilliğini yapıyor ve milletvekili de tüm kamu adına, kendi erki adına, bütün dokunulmazlığı adına bunları yapacaktır ama kişisellik ve karalama hiçbir zaman amacı olmayacaktır. Onu özellikle söylüyorum. Ama lütfen, şurada, sizlerle, yine farklı algılamayın, ama siz

kendinize kendi pencerenizden bakmayın karşı taraf olarak bakın. Burada biz çoğuz diye hepimiz bizim her hatamızı eleştirdiğinizde de farklı bir şekilde algıyorsanız, az önce... Çünkü aynı konu üzerinde 6 arkadaşlık, ben mesela şahsım olarak alındım çok net yani burada başka bir hata yapmam, korkuyorum anlamı çıkarabilirim. Bu da hoş bir şey değil. O zaman da psikolojik baskı denen bir unsur vardır, bunu da belirtmek istiyorum. Ben çoğunda da, bundan sonra acaba Başkan benim ne zaman sözümü kesecek, ne zaman ne yapacak diye tetik üzerinde konuşursam da çok etik değildir.

Ben bu vesileyle, bu düşüncelerimi de belirtmek istedim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ali Bey, rahat olun. Bir kere düşüncelerinize katılmasak da söz hakkınızı sonuna kadar koruma noktasında biz kararlıyız.

Sayın Milletvekilim, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Bütün arkadaşlar sırayla bize cevap verdiler.

Benim konuşmamda kimseye hakaret yok. Ne dedim ben? Sayıştay raporunun 12'nci sayfasında, 87 tane soruşturma yapılmış. Ben dedim ki: "Bunu biraz daha açık yazarlarsa memnun olurum." Bunda Sayıştaya ne hakaret var?

Ayrıca da bugün Tayyip Bey Başbakandır, on senedir memleketi yönetiyor. Tabii ki, bununla ilgili olarak birtakım soruları soracağız. Geçen sene sorduk, o traverslerin aldığı şirketin birisinin - biraz önce de ifade edildi- ortaklarından birisi Tayyip Bey'in dünürü yani bunu o zaman... Yani politikacıların elbette ki ticaretle uğraşmaması lazım, uğraşıyorsa sonucu da katlanır arkadaşlar. Bunu da dile getireceğiz.

Sonra, arkadaşımız diyor ki: "Söylediği laflar anlaşılmıyor." Sen anlamıyorsan da anlayanlar var, merak etme. Yani, şimdi, ben aslında konuşmak da istemiyorum ama Ahmet Bey oradan "Müfteridir." diyor, ötekisi...

Arkadaş, biz otuz seneye yakındır bu sıralarda çalışıyoruz. Herkes de herkesi tanır. Onun için, istediğimiz şu memleketimizin huzurlu olması, bu memleketimizde haksızlıkların yapılmaması, memleketimizde adaletin tam tecelli etmesi, herkesin görevini hakkıyla yapması. Ben şahsen ne dedim? "Ben kendi görevimi hakkıyla yaptığımı inanmıyorum." Çünkü ayrıntılı bir rapor okuyarak gelemiyorum buraya çünkü çok ağır bir program uyguluyoruz. Bana göre, bugün iki tane KİT'i değil de mesela haftada bir KİT görüşsek daha iyi olur çünkü raporları araştırırız, okuruz, geliriz. Benim söylemek istediğim bunlar. Bunlar sizi rahatsız ediyorsa mesele yok, o sizin... Ben bunları söyledim. Başka da kimseye bir şey de söylemedim. Çok da fazla uzatmayalım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, haftada bir KİT'i görüşmek bizim de hoşumuza gider ama maalesef şu anda yüz civarında denetimini yapmak zorunda olduğumuz kamu iktisadi teşebbüsümüz var. Komisyonda tabii bir tek Ahmet Bey var o günleri hatırlayan, biz 2002 yılında geldiğimiz zaman, 1994-95 yılları raporları vardı yani haftada bir, on beş günde bir yapılan toplantılar sonrası denetim yapılamadığı için on yıl, on iki yıl geriden gelen bir denetim vardı ki, on yıl geçtikten sonra, siz on yılı bırakın, beş yıl da geçse, iki yıl, üç yıl da geçse o denetim zaten denetim olmaktan kendiliğinden çıkıyor. Dolayısıyla, biz burada, mümkün olduğu kadar, tamam, biraz şartlarımız zorlanıyor ama olayları sıcaklığına önünüze getirmeye çalışıyoruz yani biz iktidar olarak denetimden kaçmıyoruz, tam tersine, sizlerle birlikte denetimi yapmaya çalışıyoruz. Ama dediğimiz gibi, burada, biraz KİT Komisyonu üyeleri olarak da çalışmaya gayret edeceğiz.

Arkadaşlar, bunun sonu yok. Bakın şimdi 3 kişi muhalefetten, 2 kişi iktidar partisinden arkadaşlardan şu anda söz talebi var, üstelik ikinci defa.

Şimdi, birer dakika, kısa bir şekilde vereyim, ondan sonra bu işi bağlayalım.

Son 2 kişi...

Buyurun Harun Bey.

HARUN KARACA (İstanbul) – Sayın Başkanım, biz tabii mümkün olduğu kadar gündeme bağlı konuşursak zaten burada çok fazla şey yapmaz, kimsenin kimseye de baskı uygulamak gibi bir durumu yok zaten.

Ayrıca, tutanakları böyle çıkarırsanız, mümkün olduğu kadar muhalefetin daha fazla konuştuğunu görürsünüz yani burada tutanakları alıp şey yaptığınız zaman. Burada zaten normal şartlardaki sorudan ve sair, hiç kimse bunlardan rahatsız değil.

Sonra, Kamer Bey, şu sözünü... Yanlış anlaşıldım dese, son yaptığı konuşma, yanlış anlaşıldım dese bu mesele bu kadar da uzamazdı.

Onun için, ben, aslında sözümü bu noktada almamıştım, kifayeti müzakere için almıştım Başkanım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Adnan Bey, buyurun son söz sizde.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdürüm, bir önceki toplantınızda Kars'tan kalkan Doğu Ekspresi 23.55'te Kars'tan kalkıyor, Erzurum'a 05.20'de geliyor ve 05.31'de hareket ediyor. Bu durumda, sabah namazında olan kişiler, yolcu bakımından, burada binmekte güçlük çekiyor. Size daha önce de konuyu arz etmiştim. Bu bakımdan, acaba Kars'ta bunun saatini 01.00-02.00'ye alıp Erzurum'dan dokuz veya onda geçmesi mümkün müdür?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, teşekkür ediyorum.

Süleyman Bey sözü size vereceğim ama Sayıştay denetçisi arkadaşlarımızın bir kısa açıklama talebi var.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Bakanım, değerli milletvekillerimiz; biz Türkiye Büyük Millet Meclisi KİT Komisyonunun denetimine esas teşkil edecek raporlar hazırlıyoruz. Raporlarımızı da gerçekten büyük emekler vererek, özverili şekilde çalışarak arkadaşlarımızla birlikte hazırlıyoruz. Bugüne kadar hiç kimseden talimat almadık, bundan sonra da almayacağız. Raporumuzda eksiklikler olabilir, elbette ki, biz burada sorulan sorulara cevap vermekle yükümlüyük, görevimiz bu bu aşamada ama biz buraya hakarete uğramak için gelmedik yani burada “Sayın Başbakanın ya da başka birilerinin talimatıyla rapor yazılıyor.” şeklindeki suçlamaları biz kabul etmiyoruz. Eğer bir somut soru varsa biz burada cevaplamaya hazırız Sayın Başkanım.

Bunu arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Süleyman Bey, tekrar hatırlatıyorum, teknik hazırlık gerektiren hususlarla ilgili olarak tutanakların tarafınıza iletilmesinden itibaren on beş gün içinde yazılı olarak da cevap verebiliriz.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, komisyonun değerli üyeleri; öncelikle müsaade ederseniz Sayın Haydar Akar Bey’in sorusundan başlamak istiyorum.

Yük taşıma miktarları TCDD’de azalmadı ancak tabii hem kara yolu hem demir yolu hem deniz yolu gelişince oranlarla ilgili çok istenilen oran olmadı. Yük taşıma miktarları 2000 yılında 18,9 milyon tonken şu anda 9,8 milyon, 2010 yılında 24,4 milyon -11,5 milyar- 2010’da 14 milyon ton taşınırken şimdi 25 milyon ton, 2 misli kadar arttı ama kara yollarında da arttı, deniz yolları da arttığı için de oranla ilgili çok büyük ilerleme yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yüzde olarak...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yüzde 4’ü; 4,5’e çıktı.

Sayın Haydar Akar’ın cevabı, 6/3/2012 tarihinde cevap verilmiş bütün bu sorulara, belki elinize geçmemiş olabilir ama yeniden kontrol edeceğiz, tüm bu soruların cevabını vermiş gözüküyoruz.

Şimdi, Sayın Ali Sarıbaş Milletvekilimizin sorduğu “Kapatılan İstanbul hattının, proje süresi ne kadar olacak, uzatılacak mı?”

Şu anda böyle bir uzama yok. İki yıl içerisinde, 2013'ün sonunda inşallah o hat bitecek ve İstanbul hattı da açılacak diye planladık. Şu anda bir uzama süresi yok.

Sayın Bünyamin Özbek, Bayburt Milletvekili; şu ana kadar, 1950 yılına kadar yapılan demir yolu miktarı, biraz önce yansıda belirttiğimiz gibi 1950 yılına kadar, yani önce, Osmanlı döneminde 4 bin 100 kilometre, sonra 4.136, daha sonra, cumhuriyet döneminde ise 3 bin 400 kilometre yapılmış ve 1950 ile 2003 arasında 945 kilometre gözüküyor.

Erzincan-Doğu Karadeniz hattı şu anda proje safhasında; yani hem Giresun Milletvekilimizin hem de sizin cevabı olarak; şu anda gerçekten proje çalışmaları yapıyoruz. Erzincan'ı Karadeniz'e nereden uygun geçerse, bunun kararını da biz vermiyoruz; yani dağlar veriyor. Nereden uygun geçerse oradan geçirmeye çalışacağız. Elbette üniversitelerimizin raporları, sizin görüşleriniz bizim için çok önemli. Zaten bunu Ulaştırma Bakanlığı yapıyor, Demir Yolları da yapmıyor.

Bir şeyi arz etmek istiyorum: Projelendirme, program yapma, planlama Ulaştırma Bakanlığının. Bizim işimiz ise o planlara uygun şekilde inşaatını yapmak ve işletmeye açmak. Dolayısıyla bu proje şu anda henüz sonuçlanmadı, devam ediyor.

Sayın Mehmet Akyürek, AK PARTİ Şanlıurfa: Gerçekten bu proje Demir Yolları için çok önemli bir proje; yani Urfa'ya demir yolu projesi. Bunu biz birazcık da böyle gündeme gelsin diye GAP-Halep Projesi olarak nitelendirdik. Yani Suriye'yi Urfa'ya bağlayan ve projelerini yaptık. Yani hem GAP-Halep hem tabii, Diyarbakır, Mardin o bölgeyi de bağlayan. Bunun projelerini yaptık bitirme aşamasında Urfa'nın ceylan yetiştirme alanına rastladı. Projeleri biraz sonra belki Sayın Vekilimin, Necati Bey gitti onun da sorularını cevaplarken bazı konular da orada oldu. Biz projeyi bitirdik, sonra dediler ki: "Burada biz ceylan yetiştireceğiz, buradan geçemezsiniz." Onun üzerine proje değişikliği gerekti ve onun için de ihale ettik. Şu anda gündemde projenin değişikliği devam ediyor. Koruma kurulları ceylan koruma alanından trenin geçmesine razı olmadılar. Çok mücadele verdik. Onun için proje devam ediyor, inşallah... Programda var, yani Hükûmetin programında var. Neyse o proje devam ediyor; yani Urfa, Diyarbakır... Diyarbakır, Urfa, geriye doğru gelirsek Karkamış, Halep. Şurada görebilirsiniz sayın vekilim, hemen ekranda, yani şurada GAP Projesi, GAP-Halep Projesi.

Sayın Ziver Özdemir, Diyarbakır-Batman-Kurtalan arası yol yenileme çalışmaları şu anda devam ediyor. Bu sene de Diyarbakır-Kurtalan arası yol yenileme çalışmaları 2010 yılında başladı, 20 kilometre yaptık, 2012'de 40 kilometre yaptık ve 2013 yılında yenilemesi inşallah bitecek. Kurtalan-Siirt-Habur yeni demir yolu hattı 2023 Programında yer almıştır.

Şimdi, biraz önce Sayın Vekilimiz Ahmet Yeni Bey "Ya bana rağmen ya da benimle birlikte nasıl olursa olsun demir yolu olsun da kabulümüzdür." Ancak biz sadece planlamayı yapıyoruz. Yani planlıyoruz, onun yapım programına alınması Yüksek Planlama Kurulu ya da Bakanlar Kurulu ya da

yani yatırım planlamasında verildiği için kararlar biz Demir Yolları olarak sadece onların planını yapıyoruz. Onların hiçbirisinin birbirinden önceliği yoktur. Artık, yatırımda hangisi öne geçerse o yapılıyor.

Sayın Necati Özensoy: Evet, isterseniz onu özel göndereyim. Yani Bursa Projesi hakikaten bitti. Bitti ve var; Bursa Projemiz devam ediyor yapım işleri.

Sayın Kamer Genç: Yani zaten Vekilim de söyledi, gerçekten biz bu BETRA ile ilgili çok araştırma yaptık. Onunla ilgili biz ne yapabiliriz ki? Geliyor firma ihaleye giriyor. İhaleye girince bunun ortakları...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yani ihale mi? Ben zaten sordum, ihale derken...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – İhale, açık ihale. Hiç kimseye öyle bir şey yok. Sayın Vekilim, açık ihale yaptık. Biz Türkiye’de şunu belki tartışabilir ülkenin cari açığı açısından. Türkiye, traversi ithal ediyordu. İlk, yani biraz önce sayın vekilimiz dedi, hakikaten yani daha önce projelenmiş Ankara-Eskişehir Projesi daha önce projesi vardı ve de

KAMER GENÇ (Tunceli) – Demir Yollarının travers fabrikası var zaten 2 tane.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Yani onlar hızlı tren için travers değil. Ya bizim yatırım yapıp hızlı tren travers üretmemiz lazım ya da ithal etmemiz lazım. Seçimimiz buydu bizim ilk 2003 yılında. Ya ithal etmeliydik ya da Demir Yollarında yatırım yapıp travers üretmeliydik. Başka türlü hızlı tren yapamazdık. Onun için biz ihaleye, bizden önce pardon Ankara-Eskişehir hattı bizden önce ihale edilmişti, emek veren herkese geçen sene de teşekkür etmiştim, şimdi de edeyim. Belki hızlı trenin başlangıcı oydu ama o bir hızlı tren değildi, rehabilitasyon projesiydi ve Hükûmetimizin verdiği kararla hızlı trene dönüştü. Dolayısıyla da hızlı tren gündeme yani 2004 yılında, 2003 yılında geldi. Ondan önce de o kredi de alınmıştı, epey de yol alınmıştı. Bizim de yolumuz kolaydı ve daha hızlı gittik, daha hızlı çalıştık.

Şimdi, o hatta ithal traversler kullanıldı; yani içimiz giderek ithal travers aldık Bulgaristan’dan, Romanya’dan, Macaristan’dan ve bize beton geldi. Çünkü yoktu Türkiye’de travers. Sonra, fabrika kuruldu. Türkiye’de birisi çıktı, fabrika kurdu. Ortaklarının arasında kimin olduğunu gerçekten bilmiyoruz. Şu anda da baktığımız zaman belli. Biraz önce vekilimiz saydı ortaklarını. Dolayısıyla biz ihaleye çıktık, açık ihale. Açık ihaleye BETRA da girebilir, Romanya da girebilir, Bulgaristan da girebilir, yani Türkiye’de olması, illa çok fabrika olması da gerekmez. Açık ihaleye çıktık. BETRA kazandı bu sefer ihaleyi. Daha sonra, baktılar ki, burada hakikaten yeni bir iş dalı var, yeni fabrikalar kuruldu ve şimdi hepsini BETRA alamıyor, başkaları da alıyor, öbürleri de alıyor ve Türkiye’de travers fabrikası kuruldu. Bundan da biz çok memnunuz; çünkü dışarıya para vermiyoruz.

Şunu bir daha vurgulamak istiyorum: Ankara-Eskişehir hattının bir kısmı, traversi yurt dışından geldi, betonları. Burada yapamadık, yetiştiremedik. Sonra fabrika kuruldu ve ihaleyle kazandı, aldılar. Biz kimseye, Demir Yolları olarak hiç kimseye ihale de vermiyoruz, iş de vermiyoruz. Onlar gelip alıyorlar; yani bütün mesele o. Dolayısıyla böyle bir şey yoktur.

87 ihaleyle ilgili soruşturma yapılmış. Evet, yani 87 de yapılıyor. Bizim Teftiş Kurulumuz var, Sayıştayımız var, 187 de. Biz bir çok şeyi rutin soruşturmalar yapıyoruz, yani Teftiş Kurulu Başkanlığımızın bir programı var. Bu işte, bu ay Yol Dairesinde yapılan bütün işler bir teftiş edilecek bir sıkıntımız var mı diye, yarın işte, diğer yerde. Onun için teftişler yapılır. Eğer onlarda...

KAMER GENÇ (Tunceli) – İhale yolsuzluklarıyla ilgili belirtiler var; işte onu diyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Yolsuzluk yok. Yolsuzluk diye değil, yani biz işimizi doğru yapıyor muyuz? Daha doğru yapabilir miyiz diye Teftiş Kurulları kurulmuş bunu siz benden çok daha iyi bilirsiniz Sayın Vekilim. Normal teftiş yapıyoruz, yani bu rutin teftişlerden herhangi bir şey çıkarsa da onun da gereği neyse onu yapıyoruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Soruşturma değil, teftiş.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Kaç senedir Ayaş Tüneli ortada duruyor. Bunu da müsaade ederseniz, şu yansı olsa daha çok sevineceğim ama.

Şimdi, bunu hep anlatmaya çalışıyorum. Ankara-İstanbul hızlı tren hattı gerçekten o iki şehri en kısa yoldan bağlayan hattır. Buna kimse itiraz edemez. Bu da Ayaş'tan Arifiye'ye geçen yoldur. Bu kararı biz de almadık; yani biz derken, 2000 yılında iktidar tarafından onun yerine Ankara-Eskişehir kararı alınmıştı. Biz de devam ettik, o kararı ertelemedik. Dolayısıyla Ankara-Ayaş bu yolun yüzde 5'i bile değildir. Yani Ankara-Ayaş, Ankara-İstanbul hattının yüzde 5'i kadar bir yoldur. Haritada görebilirsanız, Ayaş, Ankara'ya yarım adım sonra Ayaş geliyor, hâlbuki İstanbul uzak. Onun için...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Çin ile bir proje var; o konuda bir bilgi verirsiniz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Onu da arz edeyim.

Şimdi, dolayısıyla biz bu hattı inceledik Ayaş hattından İstanbul'a gidebilir miyiz? Çok sevdiğimiz bir hat. Her yerde de söylüyorum. Demir yolcularının, Demir Yollarının en çok istediği hat ama emin olun şu anda projeler yapılıyor, 10 milyar dolar. Yani oradan hat geçmesinin bedeli 10 milyar dolar gözüküyor. Kesin proje olunca daha fazla rakamlar, belki düşer, belki yükselir; onun için ülke böyle bir yatırım yerine Ankara-Eskişehir hattı zaten projesi yapılmış, yani ihalesi de yapılmış. Bizim de yani Demir Yolları olarak da, bu iktidarın da karar verdiği şekilde devam edildi projeye ve önce Ankara-Eskişehir-İstanbul yapıldı Bilecik'ten geçen ve daha sonra da yapılabilirse Ankara-Ayaş-

İstanbul da yapılır. Bu yapılan hat da 140 kilometreye göre dizayn edilmiş ve öyle hızlı tren de değil. Yani o 10 kilometrelik tünelden 1 trenin maksimum geçeceği hız 160 kilometre, 170 geçemez; çünkü ona göre dizayn edilmiş. Dolayısıyla bu tünel eğer biterse belki yük taşımacılığında kullanılır. Şimdi o tüneli yeni hatta Çinlilerle o hattı inceledik, biz de inceledik ve onlar da yapmak için şu anda çalışmalar sürüyor. Onların da projelerinde bu hattın buradan geçmesinin mümkün olmadığını, eğer bu hat yapılacaksa 350 kilometre hızla yapılması gerektiğini, bizim de düşüncelerimiz öyle ve Ankara-İstanbul'un bir buçuk saate düşürülmesi gerektiği şeklinde bir projeler var. Ama bu proje safhasında yani şu anda yapılan sadece proje.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yani kaç senedir 500 milyar lira yatıyor burada.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Hayır yapımı için 500 milyon TL harcanmış otuz senede, yapımı için. Şu anda bir şey yapmıyoruz. Bir bakım da yapmıyoruz. Durdurulmuş, kapattık, duruyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) - O zaman iptal edin yani!

BAŞKAN – Kamer Bey'in söylediği her yıl oradaki bir firmaya 500 milyar liralık bir ödeme yapıldığı...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Hayır, hayır zaten onun Ankara'dan Ayaş'a gidinceye kadarki bedeli 500 milyon TL. Bunu yapmışlar ve böylece kalmış; sadece...

BAŞKAN – Şimdi, arkadaşlar, Süleyman Bey, şimdi Sayıştay denetçisi arkadaşlar diyorlar ki, Bakanlık bütçesine yaklaşık 500 milyar lira para konuluyor; o da özellikle tüneli korumak anlamında. Çünkü yerin altında olduğu için ...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – 500 bin...

BAŞKAN – 500 bin lira evet, eski rakamla 500 milyar. Bu 500 bin lira ile tünelin korunması anlamında, orada özellikle biriken suyun tahliyesi ve korunması anlamında yıllık bakım gibi ifade ediyorlar.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – O doğru yani; bu sene de o kapatıldı.

BAŞKAN – Kastedilen bu herhâlde 500 milyar liradan.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Evet, sadece tünelin bozulmaması için bir koruma amaçlı küçük bir rakam bakım ve onarım için ayrılıyor.

BAŞKAN – Evet, devam edin lütfen.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Limanlarımızdan bir kısmı işletme hakkı devredildi. Burada 1,4 milyar dolar gelir elde edildi. Bu, sadece kiraya verme, yani otuz yıllığına biz limanlarımızı kiraya verdik. Mülkiyeti bizde, otuz yıl sonra devlet geri alacak, devredecek ya da o günkü koşullara göre belki yeniden ihale edecek. Otuz yıllığına kiraya verdik. Limanları siz işletin, özel sektör daha iyi işletir diye. Bugüne kadar da 1,4 milyar dolar gelir geldi. Bunun yüzde 60' ı kara yolları yatırımına, yüzde 40' ı da demir yollarına gitti.

Şimdi, burada maksadımız da şuydu: Gerçekten liman işletmeciliğinde, limanı işletenlerin dünyayla çok içli dışlı olması lazım. Yani line şirketleriyle, dolayısıyla çok hızlı yatırım yapması lazım.

Diğer sorulara müsaadenizle yazılı olarak cevap vermek istiyorum.

Bağlı kuruluşlardan ihalesiz; şimdi, onu müsaade ederseniz arz edeyim: Şimdi, biz bağlı kuruluşlardan zaten Kamu İhale Kanunu dışında 3G kapsamında alıyorduk, ihalesiz. 3G' nin üst limiti de 6,8 milyon TL idi şu anda ama bu sefer Türkiye' de ilk defa bir tren seti ürettik, dizi. Dizi yani ve de lokomotifler çok gelişince bu şeye sığmadı, bu sınıra. Biz yani kendi kuruluşumuz ihaleye giremeyeceği için bu trenleri de mutlaka almamız gerekir diye Meclise, yani Bakanlığa müracaat ettik ve dedik ki, biz bu 3G kapsamında alıyorduk ama şu anda trenleri alamıyoruz, orada kalacak diye. Bu sefer çalışıldı, denildi ki, yani kendi kuruluşu olandan, ana kuruluşun ihaleye çıkarak almasının bir şeyi yok. Çünkü bağlı kuruluş zaten her şeyi ihaleyle alıyor. Yani bağlı kuruluş piyasadan ihale ediyor, ne alacaksa ihaleyle alıyor, getiriyor yapıyor ve orada bir tren oluşuyor. Bu treni bana verecek, yani o da kamu bu da kamu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Genel Müdür, yasada yapılan değişiklik, şu bağlı kuruluşlardan ihalesiz...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VE YÖNETİM KURULU BAŞKANI SÜLEYMAN KARAMAN – Yani öyle bir şey vardı, Medisimize de teşekkürlerimizi arz ediyoruz o kabul edildi. Şu anda biz de trenlerimizi alıyoruz, garları da yeniliyoruz. Daha modern trenlerle çalışıyoruz.

Bir de sizin şey sorusu vardı, bu yolcu ve yük artışıyla ilgili. Biz de ondan daha artması için uğraşıyoruz ama hem yol yapıyoruz yani şu anda 7 yerde yollarımız kapalı. İstanbul kapalı, Trakya' da kapalı yolumuz var, Denizli' de kapalı. Kapatmadan yol yapma işlemlerine çalıştık, o da tam başarılamıyor ya işte, kazalar oluyor altyapı sağlam değil. Onun için hem yol yapıyoruz, hem yeniliyoruz hem yeni yol yapıyoruz hem de işletmecilik yapmaya çalışıyoruz ama inşallah 2013' ten sonra gerçekten çok böyle gözle görülür hem yolcuda hem yükte artışlar olacak. Yolcuda da biz Ankara başkent rayı yapıyoruz, Ankara banliyölerini kapattık. İzmir' de geçen sene bütün hattı kapattık. Bu sene de İstanbul' da. Onun için yolcu taşımalarında çok fazla artışımız olduğunu iddia etmiyoruz ama yük ile ilgili yüzde 100' e varan artışlarımız oldu.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Evet, sizlerin eklemek istediği bir husus var mı?

TCDD YÖNETİM KURULU ÜYESİ - Sayın Başkanım, yok. Sayın Genel Müdürümüz izah ettiler ama bize yöneltilen bir şey varsa hay hay efendim.

BAŞKAN – Yani kendi çalışmalarınızla ilgili ifade etmek istediğiniz husus varsa mikrofonunuzu açtım.

Bakanlık temsilcisi arkadaşımız söz mü istiyor?

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI BAKAN MÜŞAVİRİ MUSTAFA AKARSU – Sayın Çanakkale Milletvekilimiz Ali Sarıbaş Vekilimizin “Ulaştırma Bakanlığının ana master planı var mı?” diye bir sorusu oldu.

Bununla ilgili olarak kara, deniz, hava ve demir yollarıyla ilgili olarak, tüm ulaşım sektörleriyle ilgili olarak İstanbul Teknik Üniversitesinin öncülüğünde 4 üniversite ve 40 profesörün katılımıyla 2003 yılı 2005 yılları arasında Ulaştırma Ana Plan Stratejisi hazırlanmış. Bakanlığımızın yatırımları ve planlamaları bu çerçevede yapılmaktadır.

Ayrıca, 2009 yılında Ulaştırma Bakanlığının 10’uncu Büyük Şûra’sı yapılmıştır. 2023 hedefleri belirlenmiştir. Bakanlığımızdaki bütün planlamalar bu çerçevede yapılmaktadır.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Devlet Demir Yolları İşletmesi ile bağlı ortaklıkları olan Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi, Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi ile Türkiye Demir Yolları Makine Sanayi Anonim Şirketinin **2010 yılına ilişkin** bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun **sonuç** bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) 2010 yılı bilançosu ve 866.336.767,39 Türk Lirası dönem zararı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Evet, ibranıza sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Devam ediniz.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketinin (TÜLOMSAŞ) 2010 yılı bilançosu ve 8.280.329,45 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Evet, ibranıza sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin (TÜVASAŞ) 2010 yılı bilançosu ve 973.800,84 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Evet, ibranıza sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketinin (TÜDEMSAŞ) 2010 yılı bilançosu ve 724.768,57 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Evet, ibranıza sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Evet, Sayın Genel Müdür, mikrofonunuz açık, eklemek istediğiniz bir husus varsa; buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI BAKAN MÜŞAVİRİ MUSTAFA AKARSU – Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri; gerçekten Demiryollarına verilen bu destekten dolayı hepimiz çok mutluyuz. İnşallah herkesin gönlündeki gibi her yere demir yolu yapılır, Samsun’a da ben de istiyorum, oraya da. Ama müsaade ederseniz, bir konuyu atladım çok üzerinde durduğum hâlde. Şu feribot ihalesini müsaade eder misiniz Başkanım...

BAŞKAN – Soru geldi mi o konuda?

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI BAKAN MÜŞAVİRİ MUSTAFA AKARSU – Soru geldi de, ben çok önem verdiğimiz için ve buna da çok çalıştık; şöyle oldu: Feribotun biz ihalesini yaptık, yüksek çıkınca iptal ettik. Bir daha ihaleye çıktık. Bu sefer yine muhammen bedelden yüksek çıktı; çünkü...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, bir istekli çıktı; ondan sonra iptal ettiniz.

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI BAKAN MÜŞAVİRİ MUSTAFA AKARSU – Pardon, bir teklif çıktı diye iptal ettik. İkinci ihaleyi yaptık. Teklif çok geldi ama muhammen bedelden biraz yüksek geldi; çünkü, çelik fiyatları çok artmıştı. Onun için de yüksek geldi. Biz de buna ülke menfaati açısından vermek istemedik, İhale Komisyonu iptal etti. Sonra, bu mahkemeye gitti. Kamu İhale Kurumuna gitti. Kamu İhale Kurumu bizi haklı gördü. Dedi ki, tamam bir daha çıkın ihaleye, kamu açısından yararlı olur ama firma mahkemeye gitti ve mahkeme dedi ki, İhale Komisyonunun vermediği kararı, Yönetim Kurulunun değil İhale Komisyonunun, mahkeme dedi ki, bu adamın hakkıdır; yani bu müteahhidin hakkıdır. Bize bir mahkeme kararı geldi; vermediğimiz ihaleyi vermek zorunda kaldık. Yorumu da şuydu: Peki, bu çelik fiyatları artsaydı daha sonra, biz ihale yapınca azaldı çelik fiyatları, önce arttı, sonra azaldı; artsaydı siz para verebilecek miydiniz bu özel sektöre? Biz de veremeyecektik. Öyleyse adamın hakkıydı, bu ihale onun dedi ve böyle bir yorumla verdi. Biz de mecburen mahkeme kararını uyguladık. Sonra yarısını yaptırdık geminin, yarısını yakınını. Belki parayı, 17 milyon euro ödedik ama geminin yarısına yakını yapılmış, çünkü malzemeler alınmış dışarıdan. Sonra Danıştay dedi ki, böyle şey olmaz. İşte, kurumun ihale etmediği bir ihaleyi siz mahkeme olarak veremezsiniz. Yarım, elimizde yarım bir gemi kaldı. Yani bir sürü siparişi verilmiş, işte pervanesi, motoru şuraya buraya verilmiş. Bu gemiyi biz ne yapacağız? Gittik üniversiteye, dedik ki, böyle bir yarım gemi var; biz ne yapabiliriz? Dediler “Hiçbir şey yapamazsınız. Bu firmaya

vermeniz lazım ancak yüzdürübilme kabiliyetin olsa.” Sonra Türk Loyduna gittik ne yapacağız? Onlar dedi böyle. Kamu İhale Kurumuna gittik, yapacak bir şey yok ve yirmi yerden rapor aldıktan sonra... Doğrudan temin yöntemi var, bu da bir ihale yöntemi. Yani eğer bir başkası yapamıyorsa doğrudan temin; aynı fiyatlardan biraz daha ucuza. Niye ucuz oldu dediğimizde, ucuza mecburen aynı firmaya yaptırdık. Konu böyle ve de bu açık açık hem Sayıştayımızın raporlarında var hem bizim raporlarımızda var. Dolayısıyla mahkemelerin verdiği kararları uyguladık.

Arz ederim Sayın Başkanım ve Komisyon üyeleri, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, böylelikle Devlet Demir Yolu işletmesi ve bağlı ortaklıklarının 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlanmıştır.

Devlet Malzeme Ofisi 2009 ve 2010 ile Acıpayam Selüloz Sanayi Anonim Şirketi 2009 ve 2010 yılına ait faaliyetlerin denetim görüşmelerini yapmak için 8 Mayıs Salı günü saat 15.30'ta toplanmak üzere Komisyonun bugünkü toplantısını kapatıyorum.

Kapanma Saati: 16.54