24 Kasım 2026 Salı
BİRİNCİ OTURUM
Açılma Saati: 11.03
BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)
BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)
SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)
KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)
----- 0 -----

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın değerli bürokratları, yazılı ve görsel basınımızın güzide temsilcileri; Başkanlık Divanı adına sizleri saygıyla selamlıyorum.

Toplantı yeter sayımız vardır, Komisyonumuzun 20'nci Birleşimini açıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, bugün 24 Kasım. Bu vesileyle, tüm öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü kutluyorum, tebrik ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Gündemimizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, Karayolları Genel Müdürlüğünün, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Sayın Bakana söz vermeden önce Komisyonumuzdaki bürokratların kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

Buyurun.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

[1]

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi Sayın Bakana söz veriyorum.

Süreniz otuz dakikadır.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli milletvekillerimiz; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Sözlerime başlarken tüm öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü tebrik ediyorum.

Yine, bugün benim de ilçem olan Trabzon Düzköy Belediye Başkanımız rahmete kavuştu, ona Allah'tan rahmet diliyorum, bütün ailesine sabır diliyorum.

Bugün huzurlarınızda ulaştırma ve haberleşme yatırımlarımızın 2027 yılı bütçesini sunuyoruz. Bu büyük atılıma liderlik eden Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a şükranlarımı sunuyorum.

İnsanı merkeze alan, çevreye duyarlı ve afetlere dayanıklı altyapılar inşa ediyoruz. COP31 süreciyle yeşil ulaşım vizyonumuzu dünyaya taşıyoruz. Cumhur İttifakı olarak hedefimiz Türkiye Yüzyılı'na yakışır güçlü bir Türkiye'dir.

Değerli milletvekillerimiz, sunumumuzu sekiz ana başlık altında paylaşacağım. Bakanlığımız bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşları, merkez ve taşra teşkilatlarıyla ülkemizin dört bir yanında hizmet veriyor. Bakanlığımız teşkilatlarında ve ülke genelindeki 2.146 şantiyemizde toplam 254 bin kişiye istihdam sağlıyoruz. İşçisinden mühendisine özveriyle çalışan tüm mesai arkadaşlarıma huzurlarınızda yürekten teşekkür ediyorum.

Yatırımlarımızı insan, yük ve veri odaklı bir yaklaşımla On İkinci Kalkınma Planımız ve stratejik hedeflerimiz doğrultusunda orta vadeli programla uyumlu olarak hayata geçiriyoruz.

Vizyonumuz Türkiye Yüzyılı'nda akıllı, güvenli ve entegre ulaştırma sistemleri ile hızlı iletişim ağlarıyla dünyada öncü olmaktır.

2003'ten bu yana ulaştırma ve haberleşme altyapımıza bugünün fiyatlarıyla 355 milyar dolar yatırım yaptık. Bu yatırımlar yaklaşık 2 trilyon dolarlık üretim etkisi oluşturuyor. Her yıl ortalama 1 milyon 200 bin kişiye de istihdam sağlıyor.

Yap-işlet-devret modeliyle 4 sektörde hayata geçirdiğimiz 77 projenin ülkemize maliyeti 51,8 milyar dolardır. Bu yatırımları bugün yapmak isteseydik 91,6 milyar dolar harcayacaktık. Doğru zamanda, doğru finansmanla ülkemize yaklaşık 40 milyar dolarlık yatırım maliyeti avantajı sağlamış olduk. Bugün, yatırım programımızda, 852 ana proje kapsamında, toplam 1.881 projemiz bulunuyor. Toplam 7,2 trilyon liralık yatırım portföyümüzün yüzde 37'sini gerçekleştirdik. Kalan 4,5 trilyon liralık yatırımla altyapımızı güçlendirmeye, üretimi ve istihdamı desteklemeye devam ediyoruz. 2026 sene başı yatırım programımızda 562,7 milyar lira ödeneğimiz yer alıyordu. 2027 yılı yatırım teklifimiz yüzde 37,6 artışla 774,4 milyar liraya yükselmiştir. Bu tutarın yüzde 52'sini demir yollarına, yüzde 37'sini kara yollarına ayırıyoruz.

---

1. (1/282) ve (1/281) esas numaralı Kanun Teklifleri 21/10/2026 tarihli 3'üncü Toplantı Tutanağı'na eklidir.

Sayın Başkanım, kıymetli milletvekillerimiz; Türkiye, stratejik konumuyla dört saatlik uçuş mesafesinde 67 ülkeye ve 1,6 milyar insana ulaşabiliyor. 57,2 trilyon dolarlık ekonomik büyüklük ve 27,8 trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip bu coğrafyanın fırsatlarını ulaştırma yatırımlarımızla üretime, ticarete ve istihdama dönüştürüyoruz.

Küresel ticarette artık hız, güven ve kesintisiz ulaşım öne çıkıyor. Ümit Burnu rotası kırk beş, Süveyş Kanalı'nda otuz beş gün süren taşımacılık, Kalkınma Yolu'yla yirmi beş güne, Orta Koridor'la yalnızca on sekiz güne iniyor. Bölgesel krizlerle stratejik önemi artan alternatif ticaret koridorlarına yaptığımız yatırımlarla Türkiye'yi küresel ticaretin güçlü ve rekabetçi bir lojistik merkezi hâline getiriyoruz. Yatırımlarımızla Orta Koridor bağlantısallığımızı güçlendirirken karbon emisyonlarını azaltmayı ve sınırda karbon düzenlemelerine uyumu önceliklendiriyoruz.

Orta Koridor bağlantısallığımızı TRIPP, diğer adıyla Zengezur Koridor'uyla artırıyoruz. 224 kilometrelik Kars-Iğdır-Dilucu Demiryolu Hattı'yla Zengezur üzerinden Azerbaycan'a yeni bağlantı kurarak Türk dünyasıyla ekonomik iş birliğimizi ve bölgesel bağlantılarımızı güçlendiriyoruz.

Demir yolunu intermodal taşımacılığın omurgası hâline getiriyoruz. Liman, lojistik merkez ve sanayi bölgelerimizi demir yoluyla buluşturarak küresel lojistikte daha güçlü, rekabetçi ve etkin konuma taşıyoruz.

Orta Koridor'un ülkemizdeki kesiminde 47,8 milyar dolarlık yatırımla 102 milyar dolarlık üretim etkisi, yıllık ortalama 128 bin istihdam ve on yılda 20,5 milyon ton karbon emisyonu azaltımını hedefliyoruz.

Doğu-Batı bağlantılarıyla Orta Koridor'u güçlendirirken Kuzey-Güney'de Basra Körfezi'ni Irak'taki Fav Limanı'ndan, Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak Kalkınma Yolu'nu hayata geçiriyoruz. Kalkınma Yolu'nun ülkemizdeki 78,5 milyar dolarlık yatırımla on yılda ekonomimize 61,5 milyar dolar katkı sağlamasını ve üretim ile lojistik merkezlerinin konumlandırılmasıyla yıllık ortalama 71 bin istihdam oluşturmasını öngörüyoruz.

İmzaladığımız anlaşmayla Irak kesimi Türk müteahhitlerce yapılacak Kalkınma Yolu'nu enerji güvenliğimizde de katkı sağlayan çok boyutlu bir proje hâline getirecektir.

Modern Hicaz Demiryolu'yla Türkiye'deki demir yolu hattımızı Ürdün ve Suudi Arabistan demir yolu güzergâhlarıyla bütünleştirmeyi hedefliyoruz.

72 ülkenin üye olduğu Uluslararası Ulaştırma Forumu'nun 2027-2028 Başkanlığını üstleniyoruz. Bu dönemde, bağlantısallık, dirençlilik ve sürdürülebilirliği önceliklendirerek küresel ulaştırma politikalarına katkı sağlayacak ve tecrübemizi uluslararası iş birliklerine taşıyacağız. 20 Kasımda Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyine oyların büyük çoğunluğunu alarak 3'üncü kez seçilmiş oldu.

Değerli milletvekillerimiz, terörün en ağır bedeli kaybettiğimiz canlardır ve maddi karşılığı da elbette yoktur. Şehitlerimizi rahmetle, gazilerimizi minnetle anıyoruz. Bu insani acıların yanında kırk yıllık terörle mücadelenin ekonomimize maliyeti 2,3 trilyon dolar olarak hesaplanmaktadır. Bu tutarın büyüklüğü 1.888 Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün maliyetine eş değerdir. Otoyollar üzerinden ifade edersek 195 Kuzey Marmara Otoyolu büyüklüğünde bir ekonomik kayıptan söz edebiliriz. Haberleşme ve uzay teknolojilerine baktığımızda karşılığı 10.016 TÜRKSAT 6A uydusu kadardır. Şehir içi raylı sistemlerde ise bu büyüklük 851 Marmaray'ın maliyetine eş değerdir. Cumhur İttifakı olarak ortaya koyduğumuz terörsüz Türkiye hedefimiz, evlatlarımızın güvenle büyümesi ve ülkemizin kaynaklarının daha fazla yatırıma, istihdama ve refaha dönüşmesidir.

Sayın Başkanım, kıymetli milletvekilleri; iklim değişikliğinin etkilerini gözeterek ulaştırma yatırımlarımızı daha çevreci ve sürdürülebilir bir anlayışla şekillendiriyoruz. Antalya'daki COP31'de Küresel Yeşil Yük Koridorları Girişimi'ni hayata geçirdik, yeşil dönüşüm adımlarımızı somutlaştırdık. 45 havalimanımızı karbon akreditasyonuyla belgelendirdik. Net sıfır emisyon yol haritamızla yolcu ve yük taşımacılığında yeşil dönüşüme yön veriyor, demir yolu ve toplu taşımayı güçlendirerek sıfır emisyonlu araçları, temiz enerji ve sürdürülebilir yakıtları yaygınlaştıracak adımları da belirliyoruz. Kurumsal karbon ayak izi hesabını ilk yapan Bakanlık olduk, yıllık emisyonu hesaplayarak ulaştırma projelerimizin karbon kredisi kayıtlarını oluşturmaya başladık. Elektrikli araç dönüşümünde Avrupa'nın 4'üncü büyük pazarı konumuna yükseldik. Yaklaşık 500 bin elektrikli araç ve 50 bin şarj soketimizle bu dönüşümü hızla sürdürüyoruz. Bugün ülkemizde satılan her 100 yeni otomobilden yaklaşık 18'i elektrikli araçlardan oluşuyor. Bir yıl önce başlattığımız Serbest Rota Hava Sahası uygulamasıyla uçakların daha kısa ve doğrudan rotalarda uçmasını sağlayarak yakıt tüketimini, karbon emisyonlarını ve uçuş sürelerini azaltıyoruz. Sürdürülebilir havacılık yakıtı kullanımını yaygınlaştırarak 2030 yılına kadar karbon emisyonlarını yüzde 5 oranında azaltmayı ve toplam 3 milyon 250 bin ton emisyon azaltımını hedefliyoruz. Yeşil liman kriterlerimizi güncelledik; BOTAŞ Ceyhan Terminali, Asyaport, İDO Yalova ve Ambarlı Mardaş olmak üzere 4 limanımız Yeşil Liman Sertifikası aldı.

Altı ayda bir yayımlanan, akademik makale başvurularına açık, uluslararası hakemli Ulaştırma ve Altyapı Dergimizin bugüne kadar 4 sayısını yayımladık ve 40 binin üzerinde erişime ulaştık. Bakanlığımız organize ettiği ulaşım festivalleri Ufest'le Türkiye'ye çağ atlatan projelerimizi ve hizmetlerimizi tanıtarak gençlerimizi gelecek vizyonumuzun paydaşları yapıyoruz. Ufest'le 75 üniversitede gençlerimizle bir araya geldik. Ulusal staj programımız kapsamında 2026 yılında 7.165 gencimize staj imkânı sağladık.

Değerli milletvekilleri, engelli vatandaşlarımız 2017'den bu yana demir yollarımızda 10,8 milyon ücretsiz seyahat gerçekleştirdi. Turuncu Masa'yla 2019'dan bu yana yaklaşık 96 bin kişiye refakat hizmeti verdik. 58 havalimanımızın 44'ü erişilebilirlik belgesine sahip. 65 yaş üstü vatandaşlarımıza şehir içi toplu taşımada ücretsiz, demir yollarında ve hava yollarında indirimli ulaşım imkânı sağlıyoruz.

Sayın Başkanım, kıymetli milletvekilleri; demir yollarımız ecdadımızdan devraldığımız köklü bir miras ve cumhuriyetimizin kalkınma hamlesinin öncü eserlerindendir. Cumhurbaşkanımızın liderliğinde yaptığımız yatırımlarla demir yollarımızı yeniden kalkınma hamlemizin merkezine koyduk. 2002'de 10.948 kilometre olan demir yolu ağımızı 14.272 kilometreye çıkardık, sıfırdan inşa ettiğimiz hızlı tren ağımızı 2.604 kilometreye ulaştırdık, bugün 4.724 kilometrelik hatta yapım çalışmalarımız sürüyor, demiryollarımızı projelendirmeye ve yaygınlaştırmaya devam ediyoruz. Hayata geçirdiğimiz yatırımlarla hem yolcu hem de yük taşımacılığını güçlendiriyoruz. Geçen yıl 353 milyon yolcu ve 31 milyon ton yük taşıdık. Artık kendi trenimizi kendimiz üretiyoruz; 13 millî elektrikli tren setimiz, 8 millî banliyö setimiz ve 40 E5000 lokomotifimiz raylarda ve şimdi saatte 225 kilometre hıza sahip ilk millî hızlı trenimizde seri üretime başladık.

Türkiye köklü demir yolu sanayisini yeni nesil raylı sistem araçlarıyla ileriye taşıyor. Bu dönüşüm teknolojik bağımsızlığımızı güçlendiren ve sanayi kapasitemizi artıran stratejik bir adımdır. Hızlı tren ağlarımızla bugün 23 ilimize, nüfusumuzun ise yüzde 53'üne hizmet veriyoruz, 14 şehrimize doğrudan ulaşıyoruz. Açıldığı günden bu yana hızlı trenlerimizle 117 milyon yolcu seyahat etti. Yüksek hızlı trenlerle şehirlerimizi birbirine daha da yakınlaştırdık. Ankara-İstanbul, Ankara-Konya-Karaman ve Ankara-Sivas hatlarımızın ardından 9 Ekimde 153 kilometrelik Çerkezköy-Kapıkule hızlı tren hattımızı da hizmete aldık. Mevcut Ankara-İstanbul hızlı tren hattımızda Doğançay Ripajı ve T26 Tüneli'nin tamamlanmasıyla seyahat süresini otuz dakika kısaltarak üç buçuk saate indiriyoruz. Hedefimiz 2030'da 32 şehrimize doğrudan hızlı trenle ulaşmak. Yapımı devam eden Ankara-İzmir hızlı tren hattımız tamamlandığında, iki şehir arası üç buçuk saate inecek, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren hattımız tamamlandığında Mersin ile Gaziantep arası iki saat on beş dakika olacak. Bursa-Osmaneli arasında Kasım ayında test sürüşlerine başladık, 2027'de Bursa'mıza hızlı treni inşallah, getirmiş olacağız. Halkalı-Çerkezköy kesiminde çalışmalarımız sürüyor, bu kesimde İstanbul, Kapıkule'ye kesintisiz hızlı tren hattıyla bağlanmış olacak. Geçen yıl başlattığımız 120 kilometrelik Delice-Çorum Hızlı Tren Projemizde sadece on dokuz ayda yüzde 47'lik fiziki ilerleme sağladık. İşte, Türkiye'yi bu şekilde hızlandırıyoruz. Yerköy-Kayseri hızlı tren hattımız tamamlandığında Ankara ile Kayseri arası bir saat kırk beş dakikaya inecek. Karaman-Ulukışla hızlı tren hattımızla Konya ile Ulukışla arası bir saat otuz beş dakikaya inecek.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Sayın Bakan, Niğde Merkez'i unutmayın.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Aksaray-Ulukışla-Yenice hattı İç Anadolu'yu Akdeniz limanlarına bağlayacak. TRIPP Koridoru'nun ülkemizdeki ayağı olan Kars-Delice hattımızla çalışmalarımız sürüyor. Bu hattın yılda 15 milyon ton yük taşıma kapasitesi olacak. Siirt-Kurtalan demir yoluyla Siirt'i ulusal demir yolu ağımıza bağlıyoruz. Malatya-Narlı Yüksek Standartlı Demiryolu Projemizle bölgemizin demir yolu bağlantılarını güçlendiriyoruz. İstanbul Kuzey Çevre Demiryolu Projemizin 11 Kasım tarihinde ihalesini gerçekleştirdik, 125 kilometrelik bu hat Gebze'den başlayarak Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden İstanbul Havalimanı'na ve Çatalca'ya ulaşacak, iki kıtayı ve iki büyük havalimanını demir yoluyla birbirine bağlayacak. Projemiz yılda 33 milyon yolcu ve 30 milyon ton yük taşıma kapasitesine de sahip olacak. Divriği-Kars hudut hattının rehabilitasyonuyla da Doğu'daki demir yolu altyapımızı yeniliyoruz. İnşallah, 22 Aralıkta da ihalesini gerçekleştireceğiz. Gaziantep-Ovaköy Hızlı Tren Hattı'yla Güneydoğu'muzu kalkınma yoluna bağlıyoruz. Eskişehir-Afyonkarahisar, Afyonkarahisar-Konya, Sivas Çetinkaya-Malatya Hızlı Tren Hatlarımızın projelerini tamamladık. Bursa-Gemlik, 509 kilometrelik Samsun-Doğu Karadeniz Hızlı Tren Hattı ve ülkemizi demir yolu ulaşımında bir üst seviyeye taşıyacak Ankara-İstanbul Süper Hızlı Tren Hattı'mızın proje çalışmalarını sürdürüyoruz. Konvansiyonel trenle sekiz buçuk saat, bugün hızlı trenle dört saat süren Ankara-İstanbul yolculuğu yalnızca seksen dakikaya inmiş olacak. 12'nci Kalkınma Planı hedeflerimiz doğrultusunda iltisak hatlarımızda sanayimizi, sanayi bölgelerimizi ve limanlarımızı demir yoluna bağlıyoruz. 14 olan lojistik merkez sayımızı 25'e çıkarmayı hedefledik. İltisak hatlarımızdan Adapazarı-Karasu, Kilyos ve Dörtyol Hassa projelerimiz sanayimizi ve limanlarımızı demir yoluna bağlayan stratejik yatırımlarımızdır

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemiz genelinde işletmede bulunan kent içi raylı sistem hatlarının toplam uzunluğunun yüzde 43'ünü Bakanlık olarak biz hayata geçirdik. Bakanlığımızın üstlendiği kent içi raylı sistem ağı yapım ve planlama aşamasındakilerle birlikte 882 kilometreye ulaşacak. Hayata geçirdiğimiz 274,2 kilometrelik banliyö hatlarımızla şehir içi ulaşımın ana omurgasını güçlendirdik. Banliyö hatlarımıza ilaveten İstanbul, Ankara, Antalya, Kayseri, Kocaeli, Bursa ve Konya'da hayata geçirdiğimiz metro ağırlıklı projelerimizle 178 kilometrelik kent içi raylı sistem hattını hizmete sunduk.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakanım, bunların paralarını belediyeden aldınız son kuruşuna kadar. O ilin halkını cezalandırdınız, bunu da söylerseniz daha samimi görürüz sizi.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Cavit Bey, dinleyin, bu kadar proje içerisinde onu mu buldun?

(Gürültüler)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yapımı devam eden... Bunların...

CAVİT ARI (Antalya) - Bunun parasını son kuruşuna kadar belediyelerden aldınız, onu da söyleyin. "Paralarını belediyeden aldık." deyin de samimi görelim sizi Sayın Bakanım.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Hiç de öyle değil, hayır, yanıltıyorsun, öyle değil.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Değerli Vekilim, bir kısmını biz yaptık, bir kısmını...

CAVİT ARI (Antalya) - 19,1 kilometrelik Antalya 2'nci etap raylı sisteminin parasını son kuruşuna kadar aldınız, ben onu bilirim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Müsaadenizle söyleyeyim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, hararetinizi anlıyorum, lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) - Efendim "Yaptık." demeyle olmaz. "Parasını aldık." desin.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ne desin Sayın Arı, yapmadı mı?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yapmadığımız...

CAVİT ARI (Antalya) - Parasını aldınız, belediyelerden parasını aldı son kuruşuna kadar; Sayın Bakan onu da söylesin samimiyetine inanalım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Siz de onu söyleyin, yaptı canım.

(Gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, ben zaten söylüyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Müsaade edin Vekilim.

CAVİT ARI (Antalya) - Antalya'da 19,1 kilometrelik 2'nci etap raylı sistemin parasını Antalya halkına hizmette kullanılacak parayı aldınız, ben onu bilirim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Tamam hemen söyleyeyim, müsaade edin söyleyelim Vekilim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, bütün yatırımlar vergilerle oluyor, hepsi vergilerle oluyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Biz bunların bir kısmını kendimiz yapıyoruz, belediye adına...

CAVİT ARI (Antalya) - Belediyeden aldınız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Belediye de vergiyle finanse ediliyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Belediye adına yaptıklarımızın...

CAVİT ARI (Antalya) - Belediyeden aldınız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Vekilim söylüyorum, bakın, belediye adına yaptıklarımızın -her belediye için ayrı ayrı size liste verebilirim- yaptığımız harcamanın yüzde 25'i, bazen yüzde 50'si, maksimum yüzde 75'ini alıyoruz; gerisini tamamen biz üstleniyoruz. Yoksa belediye bizim yapmamızı niçin istesin, tam da bunun için istiyor.

NECMETTİN ERKAN (Kırşehir) - Tam da bunun için istiyor.

CAVİT ARI (Antalya) - Antalya'da...

ULAŞ KARASU (Sivas) - Bizim belediyelerden 75, sizinkilerden 25!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - O zaman değerli milletvekilleri...

CAVİT ARI (Antalya) - Kanun çıkardınız burada.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Tamam, o kanun buradan geçti, kanunda detaylı açıklıyordu.

CAVİT ARI (Antalya) - Daha önce hasılat üzerinde yüzde 15'ti, sonra İller Bankasından yüzde 5 kaynak...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, değerli milletvekilleri, bir saniye.

CAVİT ARI (Antalya) - Evet Sayın Bakan, konu hasıl olmuştur.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sükûneti tesis edelim, hasıl oldu.

Bundan sonra istemeyen belediyeler Bakanlığa müracaat etmesinler, yapmasın Bakanlık da.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Aynen öyle.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam ben söyledim.

CAVİT ARI (Antalya) - AK PARTİ'li belediyeler zamanında yapılıp CHP'li belediyeler zamanında o tarihte parası kesildi, hepsi bu.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Aklın hâlâ CHP'de Cavit Bey.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - AK PARTİ'lilere de söyledim. Arkadaşlar devlette devamlılık esastır.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Hâlâ çıkardığımız kanunu anlamamış.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ök, benim sesim sizden daha az çıkıyor, ben de mikrofon var.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Başkanım, çıkardığımız kanunu anlamamış.

CAVİT ARI (Antalya) - Çok iyi biliyoruz merak etmeyin.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, Sayın Arı...

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Biz yapmadığımız hiçbir iş için "Yaptık." ifadesini kullanmıyoruz, detaylarıyla da sizi bilgilendirdim. Yapımı devam eden İstanbul'da Altunizade-Bosna Bulvarı-Ümraniye Spor Köyü Metrosu, Kocaeli'de Gebze-Darıca Metrosu, Gebze-Çayırova Metrosu ve Körfezray, Bursa'da Emek Şehir Hastanesi Metrosu, Konya'da KonyaRay, Şehir Hastanesi Stadyum Tramvayı ve Fetih Caddesi-Ahmet Özcan Caddesi Tramvayı, Ankara'da Esenboğa Havalimanı Metrosu, Sincan Kazan Soda Demiryolu, Sakarya'da Adapazarı-Serdivan Tramvayı, Samsun'da Şehir Hastanesi Tramvayı, Trabzonda Şehir Hastanesi Havalimanı Raylı Sistem Hattı'nda çalışmalarımız ise hâlen devam ediyor. Ankara'da YHT Gar-Şehir Hastanesi-Ovacık Hattı, Çayyolu-Batıkent Bağlantı Hattı, Bursa'da Görükle Uzatma Hattı ve Konya'da Üniversiteler Arası

Hafif Raylı Sistem Hattı'nın proje çalışmalarını tamamladık. İstanbul Ümraniye-Kavacık-Beykoz Metrosu ve Van Şehir Hastanesi Belediye Tramvayı'nda proje çalışmalarımız ise hâlen devam ediyor.

Sayın Başkanım, değerli milletvekillerimiz; Sayın Cumhurbaşkanımızın "Yol medeniyettir." vizyonuyla vatandaşımıza ve milletimize kar kış demeden hizmet sunuyoruz. 2002'de başlattığımız bölünmüş yol seferberliğiyle 6.101 kilometrelik ağı yaklaşık 5 katına çıkardık, otoyol uzunluğunu 3.848 kilometreye, köprü ve viyadükleri 838 kilometreye, tünelleri ise sadece 50 kilometreden 898 kilometreye yükselttik. Bu yatırımlarla ortalama seyahat hızını saatte 40 kilometreden 88 kilometreye çıkararak şehirlerimizi, üretim merkezlerimizi ve limanlarımızı daha güvenli ve daha konforlu şekilde birbirine bağlamış olduk. 30 Aralık 2026 tarihinde bölünmüş yol ağımızda 30 bin kilometre eşiğini aşarak milletimize verdiğimiz sözü tuttuk. Yıl içerisinde 292 kilometre daha bölünmüş yol inşa ettik. Otoyol ağımızı inşallah 2028'de 4.297 kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz. Hizmette olan 3.848 kilometrelik otoyol ağımızın 2.282 kilometresini kamu kaynaklarıyla, 1.566 kilometresini ise kamu-özel iş birliği modeliyle hizmete sunmuş olduk. Kamu-özel iş birliği projelerimizin kamuya devriyle 2027 fiyatlarıyla yıllık yaklaşık 132,6 milyar lira gelir elde etmeyi öngörüyoruz. Bu tutar kara yolu yatırım bütçemizin yaklaşık yüzde 50'sine karşılık gelecek. Böylece sektörün kendi gelirleriyle daha finanse edilebilir, güçlü ve sürdürülebilir bir modeli hayata geçirmiş olacağız. Yollarımızı büyütürken en büyük önceliğimiz insanımızın hayatını korumak oldu. 2003-2025 döneminde taşıt hareketliliği yüzde 227 artarken 100 milyon taşıt kilometre başına düşen can kaybını 5,72'den 1'in altına indirerek yüzde 83 azalttık çok şükür. Burada özellikle şunu söylemek isterim: Gelişmiş ülkelerde araç hareketliliğiyle can kaybı ölçülür, biz de Türkiye olarak bu şekilde ölçüyoruz.

Yeni nesil araç muayene sistemimiz Ağustos 2027'de hizmete geçecek, kredi kartı komisyonu alınmayacak, yapay zekâ destekli sistemlerle daha güvenilir muayene ve daha kısa bekleme süreleri oluşturmuş olacağız.

Uluslararası taşımacılıkta belgelerimizi dijital ortama taşıyoruz, elektronik geçiş belgelerini 7 ülkede kullanmaya başladık. Ankara'da ana yönetim merkezimizle birlikte akıllı ulaşım sistemleri merkezimizi ülke genelinde yaygınlaştırıyoruz. İstanbul'da Hasdal-İstanbul Havalimanı arasında 40 kilometrelik 5G destekli bir test ve uygulama koridoru, yine Ankara'da otonom sürüşe yönelik toplam 247 kilometrelik akıllı ulaşım koridoru kuruyoruz. Yapımı devam eden Kuzey Marmara Otoyolu'nun Başakşehir-Nakkaş kesimi, seyehat süresini otuz beş dakikadan yalnızca beş dakikaya indirecek Sarıyer-Kilyos Tüneli, Kınalı-Malkara Otoyolu, Antalya-Alanya Otoyolu, İskenderun-Topboğazı Otoyolu ve Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu Projelerimizde hâlen çalışmalarımız devam ediyor. Kuzey Marmara Otoyolu'nu Ankara'ya bağlayarak İstanbul ile başkentimiz arasındaki yüksek standartlı kesintisiz bir otoyol bağlantısı daha kuracağız. Böylece iki şehir arasındaki yolculuk süresi kara yoluyla yaklaşık üç saate inecek.

Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri; "Hava yolunu halkın yolu yapacağız." diyerek yola çıktık. Bu anlayışla "Dünyada ulaşmadığımız hiçbir nokta kalmayacak." hedefini ortaya koyduk ve büyük bir dönüşüm gerçekleştirdik. Hava ulaştırma anlaşması bulunan ülke sayımızı 81'den 175'e yükselttik. 247 milyon yolcuyla ülkemiz Avrupa'da 3'üncü, dünyada 7'nci sırada.

8 yaşına giren İstanbul Havalimanı'mız açıldığı günden bu yana 490 milyonun üzerinde yolcuya hizmet verdi. Yolcu trafiğinde Avrupa'da, küresel bağlantı merkezi olarak ise dünyada 1'inci sıradadır. 18 Eylülde İstanbul Havalimanı'mızın 4'üncü pistini hizmete aldık. Bu yatırımla doğu yönlü uçuşlarda yüzde 25 yakıt tasarrufu sağlarken yalnızca iki ayda 2 bin ton karbon emisyonunu azaltmış olduk. Havalimanı sayımızı 26'dan 58'e çıkararak son yirmi dört yılda iç hat uçuş noktası sayımızı 123'e çıkardık. Bugün 133 ülkede 356 noktaya uçabilen bir Türkiye var çok şükür. İnsansız hava araçlarının trafiğini yönetmek için de yeni sistemler kuruyoruz. Ülkemizde aktif İHA pilotu sayısı 1 milyon 900 bine yaklaşmış durumda. Türkiye'nin ilk yerli ve millî gözetim radarını Gaziantep'te hizmete sunduk. İki yaşındaki Çukurova Havalimanı'mız açıldığından bu yana 12 milyon yolcuya hizmet verdi. Havalimanımızdan 297 milyon avro da gelir elde edeceğiz. Aynı şekilde, Antalya Havalimanı'mızın kapasitesini 35 milyondan 82 milyona çıkardık. Bu yatırımın bedeli 1,3 milyar avro. Devletimiz ise bu havalimanından toplamda 8,5 milyar avro gelir elde edecek. Deniz üzerine inşa ettiğimiz Rize-Artvin Havalimanı'mız dört yılda 4,9 milyon, Ordu-Giresun Havalimanı'mız ise on bir yılda 10,5 milyon yolcuya hizmet verdi. Samsun Çarşamba Havalimanı'mıza yıllık 3 milyon yolcu kapasiteli yeni terminal kazandırıyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tam da yerinde bitti, şu güzel havalimanını anlatıyorduk.

Şimdi, Sayın Bakanım, söz vereceğiz ilave.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yozgat Havalimanı'mızla havalimanı sayımızı 60'a yükselteceğiz Bayburt ve Gümüşhane'yle birlikte.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Niğde ne zaman Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Vekilim bilgilendireceğim sizi.

Trabzon'a deniz üzerinde yıllık 10 milyon yolcu kapasiteli yeni bir havalimanı inşa ediyoruz. Aydın'a 2.900 metrelik pisti, 24 bin metrekarelik yeni terminaliyle yıllık 2 milyon yolcu kapasiteli yeni bir havalimanı yapıyoruz.

Değerli Başkanım, yatırımlarımız ve yeni düzenlemelerle denizcilik sektörümüzü büyütmeye devam ediyoruz. Liman tesisimiz sayımızı 218'e yükselttik. 2025'te limanlarımızda 553 milyon ton yük ve 14 milyon TEU konteyner elleçleyerek rekorlar kırdık. Tersane sayımızı 37'den 85'e, yat kapasitemizi 8.500'den 26 bine çıkardık. Mavi vatanımızın deniz yetki alanlarında haklarımızı korumaktan asla vazgeçmeyeceğiz. Boğazlardan elde ettiğimiz geliri son dört yılda yıllık 38 milyon dolardan 259 milyon dolara yükselttik. Gemi insanlarımız Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün beyaz listesinde. Uluslararası Uydu Yardımlı Arama Kurtarma

Sistemi'yle 6 ülkeye hizmet veriyor, arama kurtarma ekiplerimiz bu yılın ilk on ayında 248 deniz olayında 931 kişinin kurtarılmasını koordine etti. Doğu Akdeniz'de deniz trafiğini yerli ve millî sistemlerimizle yönetiyoruz. Tersanelerimizin artık dünyanın ilklerini inşa ediyor. Dünyanın ilk yelkenli Ro-Ro gemisi ve e-metanol yakıt sistemine sahip ilk rüzgâr tribünü destek gemisi Türk tersanelerinde üretiliyor. Dünyanın en büyük sıfır emisyonlu feribotu, tam elektrikli Ro-Ro yolcu feribotu ve yüzer balıkçı çiftliği de yine tersanelerimizde inşa ediliyor. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi'nin ikinci etabıyla birlikte bu alanı İstanbul'a kazandırıyoruz. Bunu yaparken de tarihî yapıları aslına uygun olarak restore ediyoruz.

Değerli milletvekillerimiz, haberleşmede ülkemizi dijital dünyanın merkezine taşıyoruz. Geniş bant ve mobil abone sayılarımız 100 milyonu aştı, fiber altyapımız ise 81 bin kilometreden 720 bin kilometreye ulaşmış durumda. Geçen yıl buradan sizlere müjdelediğimiz 5G ilk sinyali 1 Nisan 2026'da vermiş oldu, abone sayımız 44,5 milyona ulaştı. 5G'de yerli ürün oranı yüzde 60, iki yıl içinde Türkiye'nin tamamı 5G kapsamında olacak inşallah. 5G; düşük gecikmesi, yoğun bağlantı kapasitesi ve 10 kata kadar artan hızıyla sağlıktan akıllı şehirlere, otonom araçlardan eğitime kadar hayatın her alanını dönüştürüyor. TÜRKSAT uydularımız kapsama alanıyla 3 kıtaya erişiyor, 111'den fazla ülkeye ise hizmet veriyoruz. Kritik ve askerî haberleşme ihtiyaçlarımızı karşılayacak TÜRKSAT 7A'yı yüzde 80 yerlilikle üreterek 2031'de inşallah hizmete alacağız. Katar'la ortak uydumuz TÜRKSAT-Biruni sözleşmesini imzaladık, 2030'da onu da hizmete alacağız. Türk devletleriyle de LEO-MEO uydu projelerini geliştiriyoruz. "Türkiye'nin verisi Türkiye'de kalıyor." anlayışıyla TÜRKSAT Gölbaşı Veri Merkezinin temelini attık, yapay zekâ ve büyük veriye hizmet edecek bu yatırımla dijital altyapımızı ve veri güvenliğimizi güçlendiriyoruz. PTT'nin posta, kargo ve lojistik, bankacılık, e-ticaret ve dijital hizmetler alanlarındaki kapasitesini güçlendiriyoruz.

Sayın Başkanım, kıymetli Komisyonumuzun üyeleri; kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanımını şeffaflık ve hesap verilebilirlikle birlikte ele alıyor, yatırımlarımızın her aşamasında denetimi ve kamu yararını esas alıyoruz. Bu anlayışla, Sayıştayla yıl boyunca iş birliği içerisinde çalışıyor, ön bulguları zamanında değerlendirerek gerekli düzeltmeleri gerçekleştiriyoruz. 2025 yılında 17 bulgunun 6'sını çözüme kavuşturduk, geri kalan 11 bulguyu da yakından takip ediyoruz. Kamu kaynaklarının kullanımında gösterdiğimiz bu hassasiyetin bütçe gerçekleşmelerimize de yansıdığını görebiliyoruz. 2025 yılı kesin hesabımızda bütçe kaynaklarımızı etkin ve verimli kullanarak yüzde 95'in üzerinde bir gerçekleşme sağladık. 2027 yılı bütçe teklifimiz 2026'ya göre toplam yüzde 43'lük artışla 867,9 milyar liradır. Bu tutarın 281,8 milyar lirası Bakanlığımıza, 514,7 milyar lirası Karayolları Genel Müdürlüğümüze, 70 milyar lirası Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumumuza, 1,46 milyar lirası ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüze ayrılmıştır.

Değerli milletvekillerimiz, 2026 yılı ulaştırmada eser yılı oldu. Üç sektörde toplam 584,6 milyar liralık yatırım büyüklüğüne sahip 147 projeyi yıl sonuna kadar açacaklarımızla birlikte milletimizin hizmetine sunuyoruz. Hizmete aldığımız büyük ölçekli projelere bakacak olursak; Esenboğa Havalimanı 3'ncü pisti ve yeni kulesi, Aydın Şehir Hastanesi bağlantı yolu, Kırkdilim Tünelleri dâhil Çorum-Laçin-Osmancık Yolu, Ankara Havalimanı PAT sahaları ve Devlet Konukevi, aynı şekilde havalimanımızın bağlantı yolları, Halkalı-İstanbul Havalimanı Metrosu, Yalova-Armutlu Yolu, Malatya Havalimanı Terminali, Çerkezköy-Kapıkule Hızlı Tren Hattı, Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu ve Dallıkavak Tüneli'ni hizmete aldık. Yıl sonuna kadar milletimizin hizmetine sunacağımız; Malatya Çevre Yolu, Millî Hızlı Tren Fabrikamız, Hatay Havalimanı, Kapadokya Havalimanı, Geminbeli Tüneli, depremzede kardeşlerimizin yeni yuvalarına ulaşımı kolaylaştıracak Diyarbakır Bağlar Deprem Konutları Bağlantı Yolları, Konya Çevre Yolu, Alacabel Tüneli, Bingöl'de Solhan Ayrımı-Karlıova-12'nci Bölge Hududu Yolu, Van'da Güzeldere Tüneli ve Çamlık Viyadüğü, Siirt'te Eruh-Fındık Yolu ve onun tünelleri ve Şırnak-Çukurca Yolu Ortabağ Tünelleri şimdiden milletimize hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Başkanım, saygıdeğer Komisyonumuzun üyeleri, değerli milletvekillerimiz; Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde yirmi dört yıldır ülkemizin dört bir yanını yatırımlarla ve hizmetlerle buluşturduk. Cumhur İttifakı olarak hizmetlerimize hızlanarak devam edeceğiz. Şehirlerimizi yakınlaştırdık. Bölgelerimizi kalkınma ağlarıyla birbirine bağladık. Türkiye'yi dünyaya erişen bir güç hâline getirdik. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bizlere emanet ettiği cumhuriyetimizi güçlü bir altyapı ve kalkınmış bir Türkiye hedefiyle geleceğe taşımaya devam ediyoruz. 2027 yılı bütçemizle Türkiye Yüzyılı hedeflerimize yeni bir ivme kazandıracak, ülkemizin gücüne güç katacak yatırımları kararlılıkla sürdüreceğiz.

Bu vesileyle, Komisyonumuzun siz değerli üyelerine, yatırımlarımızda emeği bulunan mühendislerimize, işçilerimize, bütün kardeşlerimize, bütün çalışanlarıma burada teşekkür ediyorum.

2027 yılı bütçemizin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Taşeron işçilere kadro verecek misiniz 2027'de Sayın Bakan? En çok taşeron çalışıyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Bu kadar yapılan işleri taşeron işçiler yapıyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, şimdi milletvekillerine söz vereceğiz.

İlk olarak Yeni Partiden başlayacağız. Sayın Ulaş Karasu'ya söz vereceğiz.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Bu HGS'yle ilgili kanun teklifi verdim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Söyleyeceğim, söyleyeceğim, soru-cevapta söyleyeceğim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - 2024'te de kanun teklifi verdim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Kısa, hemen, yetecek inşallah.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - HGS ülkenin canını yaktı.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Sayın Gürer, akşam sorarsın ya.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - 2024'te kanun teklifi verdim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, sükûneti tesis edelim. Çok büyük bir Bakanlığın bütçesini görüşüyoruz. Çok söz talebi var. Bütün milletvekillerimiz hoş geldi.

Sayın Karasu, buyurun.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, sevgili bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün Öğretmenler Günü. Başöğretmenimiz Atatürk'ün izinde, aydınlık yarınlarımızı inşa eden tüm öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü kutluyorum.

Sayın Bakan, her bütçede yaptığınız gibi bu bütçede de faaliyet raporu masallarınızı dinledik ama şunu bilin: Biz burada milletimizin emanetini konuşuyoruz. Size teslim edilen bu emanetin nasıl kullanıldığını da milletimiz adına soracağız. Bakanlığınız yirmi beş senelik iktidarınız döneminde yatırım bakanlığı olmaktan çıkmış, ülke kaynaklarının 5-10 firmaya peşkeş çekildiği bir kuruma dönüşmüştür.

Bakın, yap-işlet-devret projeleri için 2017-2026 yılları arasında milletin cebinden tam 816 milyar ödeme yaptınız. 2027'de 136,1 milyar, önümüzdeki üç yıl için ise 474 milyar garanti ödeme yapacaksınız. Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi 515 milyar iken bunun 136 milyarını iki elin parmağını geçmeyecek firmalara garanti ödemesi olarak sunacaksınız.

Bakın, geçen yıl yine bu bütçe görüşmelerinde 21/B yöntemiyle ihaleleri firmalar arasında nasıl paylaştırdığınızı, ihale şartnamelerini Karayolları bürokratlarının değil de firma CEO'larının nasıl hazırladığını anlatmıştım. İşte tutanaklar burada. Size Aksaray-Ulukışla-Yenice Yüksek Standartlı Demiryolu ihalesinin üç şirkete paylaştırıldığını, 1'inci etabı Rönesans İnşaatın aldığını, 2'nci etabı milletvekilinizin sahibi olduğu Fernas İnşaata, 3'üncü etabı da İstanbul'da bugün iftiracınız olan ve Şişli'de gökdelenleri yükselen, 2020 yılında aldığı ihaleyi beceremeyen Taşyapıya vereceğinizi belirtmiştim ve bu iki firmanın ihaleyi de toplam 98 milyara alacağını söylemiştim. Siz ise bana, Sayın Bakan -tutanaklar yine burada- "Ulaş Karasu bahis oynuyor." demiştiniz. Peki, geldiğimiz noktada ne oldu Sayın Bakan? Bu iki hattı söylediğim iki firmaya 98 milyar 632 milyon bedelle verdiniz. Benim bahis oynamadığım ortada da sizin bana ve ülkemize bir özür borcunuz olacak mı? Sizler böyle adrese teslim ihaleler yapıp kasayı boşaltınca gözünüzü yeni rant alanlarına çeviriyorsunuz ve milletimizin vergileriyle yapılan otoyolları, köprüleri satmaya kalkıyorsunuz. Boşuna demeyiş atalarımız, baba malı tez tükenir, kıymetini bilmeyen evlat babasının bir ömür biriktirdiğini bir günde satar. Siz yüz üç yıllık cumhuriyetin tüm kazanımlarını satan hayırsız evlatsınız.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Siz de partiyi sattınız!

ULAŞ KARASU (Sivas) - Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; yap-işlet-devretle devletin kasasını boşalttığınız yetmiyor, fon vurgunuyla vatandaşın direkt cebine el atıyor, HGS'yle soygununuzu taçlandırıyorsunuz. Esasında, bunlar iktidarınızın utanmazlık resmidir. Bir bakalım, halkın cebine uzanan HGS soygununda kimler var? Babaları Mecliste kanun yapıyor, çocukları avukatlık yapıyor ve bu şanslı çocuklar şirketlere tahsildarlık yaparak milletin soyulmasına ortak oluyor. Kimler var bu soygunda? Lütfi Elvan'ın, Abdülkadir Aksu'nun ve fon rezaletinin yıldızlarından Şahap Kavcıoğlu'nun oğulları var, Esenler Belediye Başkanınız Tevfik Göksu'nun oğlu ve yeğeni var, eski vekiliniz var, daha nice AK PARTİ'liler var. Öyle bir talan düzeni kurdunuz ki vatandaşın 400 TL'lik borcu için 12 bin lira fatura çıkarıyorlar. Bu konuyu da size 28 Temmuz 2025'te, bundan tam on beş ay önce soru önergesiyle sormuştum. Sizler her soru önergemize yaptığınız gibi, her zamanki gibi "Cambaza bak, cambaza." yaptınız. Şimdi de pislikler ortaya dökülünce bir anda hepiniz sorumluluk sahibi oluyorsunuz. Uyardığımızda niçin dikkate almıyorsunuz? Bu konuyla ilgili şimdi size bir soru daha sormak istiyorum: Sahada yüzde 99,99 başarı oranıyla çalışan ASELSAN'ın geliştirdiği OGS sistemini kaldırıp yerine laboratuvar ortamında yüzde 78'le çalışan HGS'yi neden getirdiniz? HGS'yle tüm geçiş bilgilerimizin önce Hollanda'ya, sonra ödemeler için tüm finansal bilgilerimizin ABD'ye aktarıldığı doğru mudur? Size de birkaç isim sormak istiyorum: Karayollarından emekli olup, önce firma kurup sonra danışman kadrosuna aldığınız Elif Samyeli Orhan'ın makam katında odası bulunmakta mıdır? Firma sahibi bir ismin kurumun ihaleler başta olmak üzere en mahrem bilgisine erişim yetkisi var mıdır? Bir isim daha, İzmir Bölge Müdürü olduğunuz dönemde Yardımcınız olan Baki Çoban var. Çoban'ın yüzde 51 ortağı olduğu Solo Müşavirlik firması Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu'nun müşavirlik ihalesini aldı mı? Verdiyseniz yılların deneyimine sahip kurumsal firmaların metodoloji puanını düşürüp bu alanda deneyimi olmayan Solonun önünü açtınız mı?

Gelelim Demiryollarına, Sayın Bakan "Hasat yılı olacak." dediniz, vasat yılı oldu. TCDD'nin 2002-2025 yılları arasında zararı 119,5 milyarı aştı. Çorum-Delice Hattı'nda yapılan usulsüzlükleri de geçen sene tek tek anlatmıştım. Bakın, 21/B'yle yapmış olduğunuz Çorum-Delice Hattı'nın sözleşmesini 75 milyar 249 milyon 608 bin TL'ye imzaladınız. Burada ihale kırım oranı 11,67'de kaldı. Peki, nisan ayında ne oldu? TCDD aynı projenin devamı olan Çorum-Merzifon, Merzifon-Havza etaplarını açık ihale usulüyle ihaleye çıktı. Tabi açık ihale olunca rekabet arttı; birine 10, diğerine 15 firma teklif verdi. Sonra ne oldu biliyor musunuz? 21/B'de 11,76 indirim yapan Çelikler bu 2 ihalede yüzde 37,87 ve 42,46 kırım yaptı. Bu rakamlara rağmen ihaleyi başka firmalar kazandı. Biz projeye karşı değiliz Sayın Bakan, sizin 21/B'yle yapmış olduğumuz bu hukuksuz ihalelere karşıyız. İlk ihaleyi de açık yapsaydınız ve bu kırım oranları gerçekleşseydi devletin kârı 24 milyar TL olacaktı. Bizim onlarca belediye başkanımız işlemedikleri suçlardan

dolayı cezaevindeyken bir ihalede devleti 74 milyar zarara uğratan sizler hesap vermekten hiç mi çekinmiyorsunuz? Bitiremediğiniz projelerin fiyatları her geçen gün katlanıyor. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin ilk yatırım tutarı 78 milyardı, bugün 216 milyar. Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi 2013'te bin seksen günde bitecekti, 5 bakan eskitti, 4,3 milyarlık ihalenin bugünkü tutarı 101 milyar. 2005'te başlayan Vezirhan-Köseköy Hızlı Tren Projesi'nin ilk yatırım tutarı 6 milyar 550 milyondu, bugün 90 milyar. Bu saydığımız birkaç örnek ve pek çok yerde kaç kez süreleri uzattınız, ne kadar fiyat farkı ödediniz?

Hava yollarında da durum farklı değil arkadaşlar. Havaalanları sanki özel şirketlere ipotek edilmiş; İstanbul 2046, Antalya 2051, İzmir 2034, Bodrum 2037, Dalaman 2042'ye kadar özel işletmelerin kontrolü altında. Üstelik bu şirketlere de bütçeden garanti ödemeleri tıkır tıkır yapılıyor. 2025 yılı sonu itibarıyla 218,6 milyon avroyu yine yandaş şirketlerin cebine koydunuz.

Şimdi Sayın Bakan sizden bir konuyu öğrenmek istiyorum: Sayın Cumhurbaşkanı, Trump'tan randevu koparabilmek için 250 Boeing uçağı almayı taahhüt ettiğinde sizin veya Türk Hava Yolları Genel Müdürünün bu alımdan haberi var mıydı? Bir randevu için 40 milyar dolarlık alım hangi fizibilite çalışması sonucunda ortaya çıktı? En olumlu rakamlarda bile yıllık 2 milyar dolar kâr edebilen bir şirket, 40 milyar dolarlık bir borcun altına nasıl sokuluyor?

Sayın Bakan, bir konuda da bilgi almak istiyorum: Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne hizmet verdiği belirtilen "Barikat Siber Güvenlik" isimli şirketin Tera Yatırımcılığa bağlı alt şirket olduğundan haberiniz var mı? Siber güvenlik gibi önemli bir konuyu, ülkenin milyarlarca dolarını yurt dışı bankalara aktaran bir şirkete nasıl teslim ettiniz?

Denizcilik ve mavi vatan, söylem güzel. Sayın Bakan, gemi sipariş tonajımız 2023'te 353 bin DWT'yken 2025'te 35 bin DWT'ye düşmüş, iki yılda kayıp yüzde 90. Tersanelerde istihdam 10 bin azalmış. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin Türk bayraklı filosu dünya sıralamasında 37'nci sırada. Karadeniz'de Türk bayraklı ticari gemiler saldırıya uğruyor, hangi tedbirleri aldınız? 30 Ağustosta Filo Jet feribotu battı, 15 vatandaşımızı kaybettik, 13 kişi hâlâ kayıp. 2018 yılında sefere çıkamayacağı raporlanan bu gemiye 2026'da kim, nasıl izin verdi? 2 Eylülde ALSU gemisi kazasında 10 mürettebat kayboldu; 2'si bulundu, 8 emekçi hâlâ kayıp. Bakanlığınız ile İçişleri Bakanlığı sorumluluğu birbirine atıyor, aileler devlet kapısında muhatap bulamıyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; burada konuşmamız gereken başka bir mesele de 5G meselesidir. Bakın, hazırladığınız görkemli törenlerle 1 Nisan 2026'da 5G'ye geçtik, oysa İran bile 2020 yılında 5G teknolojisini aktif olarak kullanmaya başladı. OECD ülkeleri arasında 5G'ye giren en son ülkeyiz. Siz yıllar boyunca ülkemizi bu teknolojiden mahrum bıraktınız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ederiz.

Sayın Yanıkömeroğlu...

AYŞE SİBEL YANIKÖMEROĞLU (İstanbul) - Ben biraz kısa keseyim, ekleyebilir miyiz Başkanım, bitiremedi çünkü.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yok, öyle bir şeyimiz yok.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Yirmi dakika değil mi?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yok yok, size yirmi dakika vermedim.

Değerli milletvekilleri, usuller bellidir, lütfen.

AYŞE SİBEL YANIKÖMEROĞLU (İstanbul) - Peki.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Karasu, on dakika size vermişler. Yirmi dakika olsa ben yirmi dakika açardım, dolayısıyla grubunuzla ilgili bir konu.

ULAŞ KARASU (Sivas) - 2 kişi de yirmi dakika değil mi?

AYŞE SİBEL YANIKÖMEROĞLU (İstanbul) - Toplamımız yirmi.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bölmüşler, 2'ye bölmüşler, 2'ye bölmüşler on-on. Üç ona, beş ona olmuyor yoksa ben yapardım.

Evet, Sayın Yanıkömeroğlu, buyurun.

AYŞE SİBEL YANIKÖMEROĞLU (İstanbul) - Sayın Bakan, Sayın Başkan ve değerli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bütçenizi incelediğimizde karşımıza farklı rakamlar çıkıyor. Bakanlığınızın kendi bütçesi 761 milyar, bağlı kuruluşlarla birlikte bu rakam 1 trilyon 348 milyara ulaşıyor, diğer taraftan programlara ayrılan toplam kaynak 1 trilyon 55 milyar. Elbette bu rakamlar farklı bütçe sınıflandırmalarına ait, bazı harcamalar her iki toplamın içinde de yer alıyor ancak vatandaşın da bizim de bilmek istediğimiz çok basit bir şey var: Ulaştırma ve altyapı hizmetlerine gerçekte ne kadar kamu kaynağı ayrılıyor? Bu kaynak hangi kurumlara, hangi projelere gidiyor?

Sayın Bakan, Bakanlığınızın bütçesinde yaklaşık 280 milyar lira sermaye transferi, 210 milyar lira da cari transferler bulunuyor yani toplam 490 milyar liralık bir kaynaktan söz ediyoruz. Bu çok büyük bir para Sayın Bakan. Peki, bu paralar nereye aktarılıyor? Hangi kurum ne kadar alıyor, transferlerin ne kadarı yeni yatırımlara ve devam eden projelere aktarılıyor?

Değerli milletvekilleri, bir diğer önemli konu da yap-işlet-devret projeleri. Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi yaklaşık 515 milyar lira, bunun 134 milyar lirası trafik garantisi ve katkı ödemelerine ayrılmış, Bakanlığın bütçesinden ayrılan 2 milyar lirayla birlikte 136 milyar lirayı aşıyor. Sayın Bakan, size çok açık soruyorum: Bu 136 milyar lira hangi köprüye, hangi otoyola, hangi tünele ödenecek? Bunun ne kadarı trafik garantisi, ne kadarı yapılan katkı ödemesi? Hangi projede garanti edilen araç sayısına ulaşıldı, hangisinde ulaşılamadı? Garanti edilen araç sayısı aşılmış olsa bile katkı ödemesi devam ediyor mu? Bu projelerin her biri için ayrı ayrı ne kadar ödeme yapılacağını neden kamuoyuyla paylaşmıyorsunuz?

Sayın Bakan, 2027 yılında demir yolu ulaşımı programına yaklaşık 515 milyar lira, kara yolu ulaşım programına ise 482 milyar lira ayrıldığı açıklanıyor ama bu rakamların içinde doğrudan yatırımların, kurumlara yapılan transferlerin ve diğer harcamaların payını da bilmek istiyoruz. Örneğin, demir yoluna ayrılan bütçenin ne kadarı yeni hat yapımına gidiyor; ne kadarı devam eden projelere, ne kadarı mevcut hatların yenilenmesine ayrılıyor? Asıl önemli soru bu, bu projeler ne zaman bitecek? Cevaplarını sizden duymak istiyoruz Sayın Bakan.

Değerli milletvekilleri, bütçe yalnızca rakamlardan ibaret değildir, bütçe kamu kaynaklarının nerede ve nasıl kullanılacağının hesabıdır. Biz yatırımlara karşı değiliz elbette, ülkemizin güçlü bir ulaştırma altyapısına ihtiyacı var ama aynı zamanda bu yatırımların maliyetini, sözleşmelerini, garanti yükümlülüklerini ve kamuya getirdiği yükü de bilmek zorundayız çünkü bu paralar milletin parasıdır. Parasının nereye gittiğini bilmek de milletimizin hakkıdır.

Sayın Bakan, her bütçe döneminde "müjde" diye sunulan hedefler ile sahadaki gerçekler arasındaki uçurum artık gizlenemez boyutta. On üç yıldır bitirilemeyen Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi'nde tarih sürekli ileriye öteleniyor. Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Projesi de 2025 sonu açılış vaadiyle bir kez daha ertelendi, bu proje on dört yıldır devam ediyor. 2025'te açılacağı vadedilen Yozgat ve Bayburt-Gümüşhane Havalimanları hâlâ şantiye hâlinde. Nakkaş-Başakşehir Otoyolu'nun teslim tarihî 2026'dan 2027'ye ertelendi. Kuzey Marmara Otoyolu'nun Odayeri-Paşaköy bölümü 2024 yılında kamuya devredilecekti, 2028'e erteleditiniz. KonyaRay'ın işletme takvimi de bir yıl ötelenerek 2027'ye kaydırıldı. Bursa Şehir Hastanesi metrosu ise 2026 bütçesinde bitmiş gibi gösterilse de resmî raporlarda ancak yüzde 80 fiziki ilerlemede. Yapımı yılan hikâyesine dönen İyidere Lojistik Limanı'nda ise yüzde 82'de. Soruyorum size: İlan ettiğiniz bu takvimler her yıl neden sürekli sapmakta? Yıllardır sürekli müjdesi verilen ve bitmek bilmeyen gecikmelerin maliyeti yine vatandaşa kesiliyor ne yazık ki Sayın Bakan.

Gelelim yıllar önce vatandaşın vergileriyle yapılan, devletin yüksek kârla işlettiği otoyol ve köprülerin özelleştirilmesi meselesine. Önce yalanladınız, sonra "dezenformasyon" dediniz, sonunda kabul ettiniz. Bütçe gerekçesinde özelleştirme ihale hazırlıklarının sürdüğü belirtiliyor. 2012 yılındaki ilk ihalede 5,7 milyar dolar teklif aldınız, şimdi ise tüm özelleştirmelerden hedeflenen gelir yalnızca 3,6 milyar dolar, süre de yirmi beş yıldan otuz yıla çıkarıldı. Hem süre uzatılıyor hem de beklenen gelir düşüyor, bunu kabul etmemiz mümkün değildir. Ayrıca, önemli bir noktaya dikkat çekmek istiyorum: Boğaz Köprüleri ve otoyollar sıradan ticari işletmeler değildir Sayın Bakan; kesintisiz bakım, deprem güvenliği, yüksek mühendislik ve kurumsal hafıza gerektiren stratejik yapılardır. Böyle bir devir, ulaşım ve kamu güvenliği açısından ciddi riskler barındırır, ülkemiz için de gerçek bir beka sorunu yaratır.

Sayın Bakan, kâğıt üzerinde demir yolunun payı artmış gibi sunuluyor ancak Türkiye'nin demir yolu ağı 14 bin kilometredir ve her bin kilometrekareye 18 kilometre demir yolu düşmektedir. Avrupa Birliği ortalaması ise 48 kilometre olup Türkiye'nin yaklaşık 3 katıdır. Ne yazık ki Türkiye lojistikte ve sanayi taşımacılığında Avrupa'nın çok gerisindedir. Yıllardır demir yolları unutulduğu için sanayicimiz en pahalı nakliyeye, vatandaşımız ise en pahalı ulaşma mahkûm edildi.

Sayın Bakan, bir de havacılık bütçesine bakalım. Sivil Havacılık bütçesi 1,45 milyar Türk lirası, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin yatırım tavanı ise 26 milyar ancak bütçe kitapçığında yine göremediğimiz, açıklanmasını beklediğimiz önemli sorular var. Yap-işlet-devret hava limanlarının garanti yükü daha ne kadar vatandaşın sırtına binecek? Neden bu garanti ödemelerini bütçe cetvellerinde proje proje, kalem kalem açıklamıyorsunuz? Şeffaflık kamu maliyesinin temel ilkesidir ancak siz, projeler konusunda hiçbir bilgi vermiyorsunuz.

Sayın Bakan, bilgi ve iletişim programına 32,3 miyar Türk lirası ayrılırken BTK'nin bütçesi 70 milyar olarak belirlenmiş. Üstelik BTK'nin bu büyük bütçesinin yanında ceza gelirleri de bulunuyor. Buna karşılık vatandaşımız yavaş ve pahalı bir internet hizmetiyle karşı karşıya kalıyor. Fiber altyapı yaygınlığında da OECD ortalamasının çok gerisindeyiz.

Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bu bütçe vatandaşımızın bütçesi değildir. Bu bütçe, kamu özel işletmelerinin müteahhitlerinin bütçesidir. Ulaşımı ucuzlatmayı değil garantileri ödemeyi hedeflemektedir. Bölgesel eşitsizlikleri gidermek yerine ranta dayalı projelere kaynak aktarmaktadır. Yani Türkiye'nin ulaşım sorunlarını çözmekten uzaktır.

Sayın Bakan, sözlerimi bitirmeden önce size bir bilgi vermek istiyorum. Bugüne kadar 200'ün üzerinde soru sordum Bakanlığınıza. Ne yazık ki hiçbirine ama hiçbirine tatmin edici, net bir cevap alamadım. Belki bilginiz dahilinde değildir, bu konuda da bilgi vermek istiyorum.

Teşekkür ediyorum, hayırlı olsun

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Halkların Eşitlik ve Demokrasi Partisi adına ilk söz Sabahat Erdoğan Sarıtaş.

Süreniz on dakika.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Teşekkürler.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Yarın 25 Kasım, şöyle bir yönetim katınıza baktım Sayın Bakan, bir kadın bile yok. Biz yarın aslında bunun için de yürümüş olacağız. Kadınları sadece yardımcı görevlerde konumlandıran anlayışı değiştirmek için de bir kez daha sesimizi yükselteceğiz.

Sayın Bakan, önümüzde, bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 45 artış gösteren devasa bir bütçe var. Karayolları Genel Müdürlüğüne ayrılan 514,67 milyar TL'nin, 134,63 milyar TL'si yani bütçenin yüzde 26'sından fazlası doğrudan cari transfere gidiyor. Bu kaynakların önemli bir bölümünü yap-işlet-devret modeliyle yapılan otoyol ve köprülerin garanti ödemeleri oluşturuyor. Örneğin, hızlı geçiş sistemi bir süredir tartışmaların odağındadır, sürücüler sistemdeki bazı aksaklıklardan şikâyetçi. Bazıları ihlalli geçiş

yaptıklarında bildirim almadıklarını, bazıları yeterli bakiye olduğu hâlde zamanında tahsil edilmeyen ödemelerin büyük borçlara dönüştüğünü belirtiyor. Tek kuruş kamu kaynağı kullanılmadan yapıldığı söylenen projelerin geçiş garantilerini yine halkın vergileriyle ödüyorsunuz Sayın Bakan. Halkın kullanmadığı köprünün, geçmediği tünelin bedelini kamu bütçesinden karşılıyorsunuz.

Değerli milletvekilleri, bütün bu sorunların yanında, ulaştırma yatırımlarında yıllardır derinleşen bölgesel eşitsizliğe de özellikle vurgu yapmak istiyorum. Türkiye'nin otoyol ağı Urfa'da sona eriyor Sayın Bakan. Diyarbakır ve Mardin'in de aralarında bulunduğu bölgedeki kentlerde tek kilometre otoyol bulunmuyor maalesef. Bu eşitsizliğin en somut göstergelerinden biri de yıllardır tamamlanamayan karayolları projesidir. Van Çevre Yolu yaklaşık on beş yıldır bitmedi. Hakkâri-Van yolu 20 yıldır tamamlanmayı bekliyor. Yine Mardin'de yalnızca 3 kilometrelik Ortaköy yolu yirmi sekiz yıldır bitirilemedi. Erzurum'daki Palandöken Tüneli ise altmış yılı aşkın süredir tamamlanmayı bekliyor Sayın Bakan. Bitlis'te Tatvan Çevre Yolu yıllardır bitirilmezken Ahlat-Malazgirt yolu törenle açılışından yalnızca dört yıl sonra çöktü Sayın Bakan. Yine, Siirt-Eruh yolu başta olmak üzere kentin çoğu yollarında maalesef çökmeler var ve tadilat ya da bakım, onarım yok.

Yine, Şırnak'ta ise 2013 yılında temeli atılan ve 2023 yılında tamamlanacağı açıklanan yol projesi için şimdi 2028 yılı işaret ediliyor Sayın Bakan. Bütün bu yollar ne zaman bitecek ve ne kadar bütçe ayrıldı bunlara? Sosyal medya hesaplarınızdan güzel yapay zekâyla hazırlanmış videoları yayınlıyorsunuz ama biz burada gerçek anlamda, gerçek cevaplar bekliyoruz Sayın Bakan.

Yine, 2027 programında demir yolu ulaşımına 514,94 milyar TL kaynak ayrıldığını söylüyorsunuz. Peki, bu kadar kaynağa rağmen Devlet Demiryolları neden sürekli zarar ediyor Sayın Bakan? Sayıştayın 2025 yılı denetim verilerine göre Devlet Demiryollarının 2018 yılında 2,55 milyar TL olan yıllık zararı 2024 yılında 24,5 milyar TL'ye, 2025 yılı sonunda ise 35 milyar 530 milyon TL'ye yükselmiş durumda. Kurum tarihinin en yüksek net dönem zararından söz ediyoruz Sayın Bakan. Bu tablonun nedenleri ortada; yanlış planlamalar, fizibilitesi yeterince yapılmamış projeler ve kurumsal yönetim sorunları. Üstelik maalesef, yine burada da bölgesel eşitsizlik sorunuyla karşılaşıyoruz. Şırnak, Hakkâri, Ağrı ve Iğdır gibi iller demir yolu ağına erişemiyor; Siirt'e demir yolu ancak Kurtalan ilçesine kadar ulaşıyor, kent merkezine kadar gelmesi planlansa da henüz net bir durum yok ortada. Diyarbakır, Mardin ve Van'da ise eski ve tekli hatlarla yetiniliyor. Mardin-Nusaybin-Cizre-Ovaköy Demiryolu Projesi'nin yatırım tutarı 42,7 milyar TL olarak açıklanmış olmasına rağmen 2024 yılında bu projeye herhangi bir harcama yapılmamış. Mardin ve Habur lojistik merkezlerinde de aynı durum söz konusu. Yani anlayacağınız Sayın Bakan, milyarlarca lira harcanmasına rağmen demir yolunu doğru düzgün yapmadığınız için bunun cefasını büyük tonajlı araç geçişlerinden kaynaklı kara yolları çekiyor ve dolayısıyla halk ve bizler çekiyoruz.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; denizcilik alanında da denetimin şirketlere bırakılmasının ne kadar ağır sonuçlar doğurabileceğini ne yazık ki yakın zamanda yaşanan bir facia gösterdi bize. 30 Ağustos 2026'da Girne'den Taşucu'na giden Filo Jet yolcu gemisinin batması sonucu 15 kişi hayatını kaybetti, 13 kişiye ise ulaşılamadı. Facianın ardından geminin geçmişine ilişkin ortaya çıkan bilgiler son derece çarpıcı. 2018 yılındaki denetimlerde 29 kusur tespit edilmiş, bu kusurlar giderilmeden geminin sefere uygun olmayacağı belirtilmiştir. Buna rağmen gemi 2024 yılında satın alınarak Taşucu-Girne hattında çalıştırılmıştı. Kaptanın yeterlilik belgesinin geçerliliğini yitirdiği ve gemiyi başka bir ülkeden almış olduğu bir belgeyle yönettiği de ortaya çıktı. Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık yüzde 89'unun deniz yoluyla yapıldığı düşünüldüğünde denizcilik alanındaki denetimlerin önemi çok daha iyi anlaşılacaktır Sayın Bakan.

Yine, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna 2027 bütçesinde 70 milyar TL ödenek ayrılıyor, bunun 46,61 milyar TL'si Evrensel Hizmet Fonu'na gidiyor ancak halk hâlâ pahalı ve yavaş internet kullanıyor Sayın Bakan. Büyükşehirlerin merkezlerinde bile fiber altyapı eksikliği yaşanırken kırsal mahallelerde ve köylerde yurttaşlar iletişim kurmakta güçlük çekiyor.

BTK'nin altyapıyı geliştirmek yerine iletişim engelleri ve sansür uygulamalarıyla gündeme gelmesi de ayrı bir sorun. Aralarında Mezopotamya Ajansı, JINNEWS, Evrensel, T24, Ajansa Welat gibi muhalif medya kuruluşlarının siteleri ve X hesapları bu yıl boyunca onlarca kez kapatıldı.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; hava ulaşımında da tablo pek iç açıcı değil; İstanbul ve Ankara dışındaki kentlerden doğrudan uçuş seçenekleri oldukça sınırlı. Van, Diyarbakır ve diğer bölge kentlerinden İzmir, Antalya ve Bursa gibi büyük kentlere ulaşmak çoğu zaman aktarma gerektiriyor; bu durum halka hem zaman kaybettiriyor hem de ekonomik maliyet yüklüyor ancak hava ulaşımındaki sorun yalnızca uçuş sayılarının azlığı değil mevcut havalimanlarının teknik altyapısındaki eksikliklerdir. Türkiye'de ticari uçuşlara açık havalimanlarının büyük çoğunluğunda aletli iniş sistemi yani ILS bulunurken Siirt, Mardin, Hakkâri, Şırnak, Iğdır ve Ağrı gibi kentlerin havalimanlarında bu sistem bulunmuyor. Özellikle olumsuz hava koşullarında uçuş güvenliği ve operasyonel süreklilik açısından önem taşıyan bu sistemin neden bu hava limanlarında kurulmadığını sormak durumundayız Sayın Bakan? Eğer gerçek gerekçe coğrafi engeller, dağlık arazi veya pistin konumuysa bu kez başka bir soru ortaya çıkıyor. Havalimanlarının yerini belirlerken bu koşullar neden yeterince dikkate alınmadı? Bu koşullar nedeniyle teknik sistemler kurulamıyorsa yurttaşları yıllarca aynı sorunlarla karşı karşıya bırakmak yerine alternatif yer ve altyapı planlamaları neden yapılmıyor? Mesela yaklaşık bir yıl kapalı kalan Siirt Havalimanı'nın pistinde niye ILS'yi yapmadınız Sayın Bakan? Defalarca sordum, yine buradan sormak istiyorum. Mesela İstanbul-Ankara, yine İstanbul-İzmir arasında uçuşlar varken Diyarbakır-Van uçuşları neden yok Sayın Bakan? Bunlar cevaplanması çok zor sorular değil. Hava ulaşımının gelişmesi yalnızca bir ulaşım meselesi değildir; bölgenin ticaretini, turizmini, ekonomik gelişimini ve yurttaşların direkt diğer kentlerle bağlantısını doğrudan etkileyen bir meseledir. Bu nedenle bölgedeki kentlerin hava ulaşımını birkaç sınırlı uçuş seçeneğine mahkûm eden anlayışın değişmesi gerekiyor.

Sayın Bakan, bütün bu örnekler bize ulaştırma politikalarının yalnızca teknik yatırımlardan ibaret olmadığını gösteriyor. Bu politikalar aynı zamanda bir bütçe planlama ve eşit yurttaşlık meselesidir. Yani bütçe bir tercih meselesidir; siz tercihinizi betondan, asfalttan ve sermayeden yana kullanıyorsunuz. Biz ise kamu kaynaklarının ihtiyaçlarına göre kullanılmasını, ulaşım yatırımlarının bölgesel eşitsizlikleri giderecek biçimde planlanmasını savunuyoruz. Yıllardır tamamlanmayan yollar, demir yolu ağına erişemeyen kentler, yetersiz hava ulaşımı, güvenli ulaşım imkânlarından mahrum bırakılan yurttaşları görmezden gelen bu anlayışı kabul etmiyoruz.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - İkinci konuşmacı Onur Düşünmez.

Buyurun.

MİLLETVEKİLİ ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bir ülkenin ulaştırma bütçesine baktığımızda o ülkenin kimi yakın, kimi uzak tuttuğunu görebiliriz. Hangi kente hızlı tren gider, hangi köyün yolu kışın kapanır, hangi şirkete garanti ödenir, hangi yurttaş cenazesini kepçe kovasında taşır? Hepsi bu bütçenin satırlarında gizli. Ben bu satırları Hakkâri'den okuyacağım Sayın Bakan. Kasım ayının son haftasında Van-Hakkâri kara yolunda iki yeni mobil radar aracı devreye sokuldu. Bu önemli bir gelişme. Hız denetimine bir itirazımız yok ancak kurala hem sürücü uymalı hem de yollar uymalı Sayın Bakan. Sormak istiyorum: Sürücüye ceza kesen devlet bu yoldaki heyelanı durdurmak için nasıl bir önlem alıyor? Ya da kaya kopmaları için, kaya kopmalarını neden durduramıyorsunuz? Heyelan bölgelerinde bariyerler nerede? Gece aydınlatması, yol çizgileri, uyarı levhası nerede? Size defalarca soruyoruz, buna gerekçe olarak "Yönetmelikle belirlenir." diyorsunuz. Ancak siz de biliyorsunuz, Hakkâri'deki yollardaki trafik işaretlemeleri ile diğer kara yollarındaki işaretlemeler birbiriyle örtüşmüyor Sayın Bakan.

Yine bu yıl Hakkâri'nin yollarına ilişkin Bakanlığa 21 önerge verdik. Bu önergelerde tek tek belgelediğimiz kazalar var Sayın Bakan. On beş ayda en az 29 yurttaş hayatını kaybetti, 36 yurttaş yaralandı. Bu sayıyı Bakanlığınızın istatistiklerinden alamıyoruz çünkü sizler bölge bölge güzergâh bazında kaza ve ölüm verisi yayınlamıyorsunuz. Sayıyı biz kendimiz çıkardık, bunu da takdirlerinize sunuyoruz. Bu yıl Hakkâri'nin yolu selden, Bahçesaray'ın yolu kardan kapandığında insanlar cenazelerini kepçe kovalarında taşımak zorunda kaldı. 2026 yılından bahsediyoruz. Bu yıl bu ülkede yatırım bütçesini konuştuğumuz ve giderek o makasın açıldığı bu bütçede maalesef ki hepimizin utanç duyacağı meseleler olarak kayda geçti Sayın Bakan. Esendere Sınır Kapısı'ndan gelen tırlar hâlâ Yüksekova şehir merkezinden geçiyor. Okulların önünden, çocukların hemen yanı başından geçiyor Sayın Bakan. Güçlü'den yani Peylan Mahallesi'nden geçmesi gereken Esendere Çevre Yolu'na ilişkin henüz herhangi bir çalışma yapılmış değil. Yüksekova halkı bu çevre yolunu bekliyor. Yine, Hakkâri-Van Yolu'nda Dikilitaş mevkisi kazalarla anılır hâle geldi. Çalışma başlıyor, uzuyor, yarıda kalıyor. Yüksekova-Şemdinli-Derecik Yolu bir sınır kapısına çıkıyor. O yolu kullanan bilir, dar, bakımsız, kışın tehlikeli ve haftada en az 1 defa tırlar o yolu tıkıyor ve güzergâhtan geçişlerin imkânı yok. Biliyorsunuz, yolun neredeyse tamamı tek şerit hâlinde ilerliyor. Sayın Bakan, yine Hakkâri-Van Çevre Yolu'ndan bahsetmek istiyorum. Biliyorsunuz, yatırım projesine alındı. Berçelan'dan bir güzergâh belirlendi, çalışmalar başlatıldı ve bu bahsettiğim şeyler 2023 yılındaki seçimlerden hemen önceydi. Hakkâri-Van alternatif kara yolunu yapmanız için bir seçimin mi gelmesini bekliyorsunuz? Bunu ne zaman yatırım planına dâhil edeceksiniz? Berçelan Yolu neden rafa kaldırıldı, bunu Hakkârililer adına sormak istiyorum. Hakkâri'de Akçalı mevkisinde yol heyelandan kapandı, yirmi sekiz gün Hakkâri'ye ulaşım sağlanamadı. Şırnak üzerinden çok uzun bir mesafe katedilerek Hakkâri'ye ulaşım sağlanabiliyordu. Şimdi, yine dikkatinize sunmak istiyorum: Hakkari'ye tek giriş olan Seresolan mevkisinde de kaymalar mevcut. Bu kaymalar önümüzdeki dönemlerde yeni bir heyelan riski anlamını taşıyor. Buna ilişkin size geçen yıl bir tünel yapılması talebimizi iletmiştik. Hakkâri'ye tek giriş olan Seresolan mevkisinde ve olası bir toprak kaymasında ağır bedellerin yaşanacağı hepimizin malumu. Bunu da dikkatlerinize sunmak istiyorum.

Hakkâri'nin 3 sınır kapısı var Sayın Bakan, Esendere, Derecik, Üzümlü. 3 kapı ticaret, akrabalık, komşu halklarla bağ demek. Bir kentin kalkınması için bundan büyük bir imkân düşünemeyiz ama kapıya giden yol yoksa o kapı yalnızca haritada açık duruyordur Sayın Bakan.

Bir de köy ve mezra yolları var. Kış geldiğinde Hakkâri'de pek çok köyün dünyayla bağlantısı kesiliyor. Doğum sancısı tutan kadın, kalbi sıkışan yaşlı, okula gitmesi gereken çocuk kar kalkana kadar bekliyor. Bu yolların çoğunda telefonda çekmiyor. Hakkâri, Van ve Şırnak arasındaki ana yolların yaklaşık üçte 1'inde şebeke yok, yolda kalan yurttaş yardım bile çağıramıyor. 90'lı yıllarda boşaltılan köylerine dönmek isteyen yurttaşın önündeki ilk engel yoldur. Yıllarca güvenlik gerekçesiyle kapatılan yayla ve köy yolları açılmadan, köye su, elektrik ve iletişim gitmeden barış insanların gündelik yaşamına girmiyor. İçinden geçtiğimiz barış ve demokratik toplum süreci tam da burada karşılık bulmalı. 1 Ekimde Meclise sunduğumuz kanun teklifi köye dönüşü bir hak olarak tanımlıyor, Bakanlığın 2027 bütçesinde ise bu amaçlara ayrılmış tek bir kalem dahi bulunmuyor.

Yine Hakkari'nin göğe açılan tek kapısı Yüksekova Selahattin Eyyubi Havalimanı. O kapı bugün kapalı. Önce "Üç ay yapalı kalacak." denilmişti -ne tesadüf ki yine 24 Kasımda kapanmıştı geçen sene- ancak sonra 7 Mart 2027'ye tarih atıldı, üç ay bir yıla döndü. Sizler de bu sürede Yüksekova Havalimanı'nın 13'üncü yıl dönümünü kutladınız. Evet, 13'üncü yıl dönümü Yüksekova Havalimanı'nın ama on üç yıldır hizmet veren bir havalimanından bahsetmiyoruz, kışın zaten kapalı kalan, seferleri sık sık iptal edilen ve henüz bir aletli iniş sistemine dahi kavuşmayan Yüksekova Havalimanı'nın eğer bir yıl dönümünü kutlayacaksanız olsa olsa üç

yıllık bir hizmetten bahsedebilirsiniz Sayın Bakanım. Şimdi, Yüksekova Havalimanı kapalı olduğu için Hakkarililer Van yoluna revan olmak zorunda kaldı; o heyelanlı, o tehlikeli yoldan bahsediyoruz Sayın Bakan. Bir yıldır Hakkarililer Van yoluna revan oluyor. Hastanın, öğrencinin, işçinin uçağa binmesi bir lüks hâline gelmiş durumda. Havalimanı açılınca da dert bitmiyor Sayın Bakan, kışın sis çöktüğünde uçak inemiyor, sefer ya iptal ediliyor ya başka kente gidiyor. Aletli iniş sistemi ne ilişkin geçen yıl Komisyondaki bütçe görüşmelerinde size soru sormuştum, yanıtlamamışsınız, Genel Kurulda sorduğum soruya ise "Yüksekova'da ILS sistemini devreye soktuk." demiştiniz ancak hâlâ Yüksekova'da devreye alınmış bir aletli iniş sistemi maalesef bulunmuyor. Bu tablo Hakkâri'yle sınırlı değil, Siirt Havalimanı Ekim 2025'te kapandı, ocakta açılacağı söylendi, on bir ay sonra eylülde açıldı. Bu ayın 20'sinde Urfa'ya inemeyen yolcu uçağı sis yüzünden Gaziantep'e yönlendirildi. Urfa yirmi yıldır aynı soruyu soruyor: Gaziantep'e kurulan bir iniş sistemi neden Urfa'da yok?

Sayın Bakan, sorumuz açık: Van, Ağrı, Erzurum, Kars, Diyarbakır, Urfa, Siirt ve Yüksekova Havalimanlarında hangi kategoride aletli iniş sistemi var? Son üç kışta bu havalimanlarında kaç sefer iptal edildi, kaç uçak başka kente yönlendirildi? Yüksekova'nın ihale bedeli, fiziki gerçekleşme oranı ve kesin açılış tarihi nedir? Kışı bilinen bir coğrafyada sis bir sürpriz değil, asıl şaşırtıcı olan yirmi yıldır bu yatırımın yapılmamasıdır.

Değerli milletvekilleri, anlattığım tablo bir tercihin sonucudur. Paranın nereye aktığına bakınca tercih de açıkça görülüyor. Bu yıl grubumuz Bakanlığa 177 soru önergesi verdi, 108'i doğu ve güneydoğu illerine ilişkin. "Ölüm yolları ve bitmeyen yollar" başlığında 66 önergenin 63'ü yine aynı bölge illerine ilişkin, hava yoluyla ilgili önerilerin tamamı bu bölgeye ilişkin. Yüksek hızlı tren Ankara'dan İstanbul'a, Konya'ya, Kahraman'a, Sivas'a uzandı ancak doğu ve güneydoğuda işleyen tek bir hızlı tren hattı yok. Plana göre girmiş projelerde de bir çalışma henüz söz konusu değil. Bakanlık her fırsatta kalkınma yoluna aktarıyor ancak o yolun bu topraklardaki ayağı tam olarak buralardan geçiyor, yatırım yapmadığınız yerlerden. Şimdi "Kaynaklar sınırlı." diyeceksiniz, kaynak var. Karayolları 2019'dan 2025'e kadar yap-işlet-devlet şirketlerine 268 milyar lira garanti ödemiş, 2027'de 134,6 milyar lira ödeyeceksiniz. Vadeli programda 119 milyar açıklamıştınız, buradaki farkı doğu illerine yatırım olarak yansıtabilirsiniz.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkürler.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına ilk konuşmacı Hüseyin Yıldız.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakan, Bakan Yardımcıları, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar, çok değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2027 yılı bütçesini görüşüyoruz. 2015'ten beri bu bütçenin içinde bulunan, Komisyonda bulunan bir arkadaşınızım. Ben özellikle Ulaştırma Bakanlığında mevcut Bakan Adil Bey'i tenzih ediyorum ama diğer bakanların bu ülkeye verdikleri zararı asla affetmiyoruz.

Değerli arkadaşlar, biz otoyolların yapılmasına karşı değiliz, yap-işlet-devret modeline de karşı değiliz ama burada öyle bir duruma getirdiler ki yap-işlet-devret modelini "devleti soy" modeline getirdiler. Örnek diyelim, Kuzey Marmara Otoyolu sözleşmesine bir bakın bakayım, normalde garanti 1,9 milyar dolar. Peki, o dönemin Bakanı nerede çalışıyordu Bakan olduktan sonra? Cahit Turhan Bakan olduktan sonra ikinci bir sözleşme yapıyor o şirkete, o şirkete 4,9 milyar dolar tekrar ek bir sözleşme yapıyor yani yüzde 135 artış yapıyor. Peki, şu an aradaki fark ne kadar biliyor musunuz arkadaşlar? 4 milyar dolar, 4 milyar dolar. Şimdi, ben size soruyorum: Sayın Bakanım, bu 4 milyar dolar halkın cebinde çıkıp kimin cebine girdi, ilk önce bunu sorgulayalım. Neden içim acıyor? Çünkü şu an tekrar Özelleştirme İdaresinde otoyollar, Çeşme otoyolu, Aydın-Denizli, Aydın-İzmir otoyolu, diğer köprülerin hepsini ihalesini yapıyorsun, otuz yıllığına kiraya veriyorsun, geliri 4 milyar dolar arkadaşlar, geliri 4 milyar dolar. Ben özellikle burada bir araştırmacı gazeteciye de teşekkür ediyorum, Çiğdem Toker'e, çok ciddi araştırmalar yaptı, çok güzel bilgiler verdi ama inşallah bu vatandaşlar onu da takip eder.

Değerli arkadaşlar, bizim amacımız bu ülkedeki yolsuzlukları önlemek. Sayın Bakanım, elinizi vicdanınıza koyun, İstanbul Havaalanı'nı yaptınız değil mi? Mevcut bir havaalanını, Atatürk Havaalanı'nı neden kapattınız? Oraya yapılmış 2 milyar dolarlık pisti neden bozdunuz ve oraya hastane yapıyormuş gibi hastane yaptınız? Tonlarca orada binalar vardı Sayın Bakanım. Bu, bizim çocuklarımızın geleceği. Londra'ya gidiyorsun 4 tane havaalanı var. Yani Atatürk Havaalanı'nı neden bozdunuz? Çünkü siz İstanbul Havaalanı ihalesini yaparken oraya bir madde koydunuz, dediniz ki: "Biz Atatürk Havaalanı'nı kapatacağız." Oraya madde koydunuz ve siz, o dönemde o Corona hastalığını bahane ederek o pisti bozdunuz. Neden bozdunuz? 2 milyar doları neden çöpe gitti?

Değerli arkadaşlar, yap-işlet-devret modeli tabii ki bazı ülkelerde var, her yerde yapılmalıdır ama biz havaalanı yapıyoruz, yolcu garantisi veriyoruz; biz yol yapıyoruz, araba garantisini veriyoruz; biz köprü yapıyoruz, araba garantisini veriyoruz.

Sevgili Bakanım, şimdi köprü yaptık değil mi? Köprünün maliyeti 1 milyar dolar arkadaşlar Osmangazi Köprüsü'nün, ödediğimiz para 20 milyar dolar arkadaşlar. Şu an geçişi 2.697 lira garantisi var o köprünün arkadaşlar. Geçen vatandaş 1.170 lira para ödüyor, geçmeyen kaç para ödüyor yani bizler, hazine? 1.527. Sülün Osman var ya, biliyorsunuz köprü başına oturarak gelen kamyonculardan, gelen arabalardan para alıyordu, dolandırıcılık diyerek beni içeri attınız. Ya, siz geçmeyen adamlardan para alıyorsunuz, geçmeyen arabalardan para alıyorsunuz. Hakkâri'de oturan, Tunceli'de oturun Ali amca, Hasan amca para ödüyor. Geçmeyen yollara para ödüyoruz, geçmeyen köprüye paralar ödüyoruz.

Değerli arkadaşlar, bizim derdimiz burada gerçekleri tespit edip gerçekleri uygulamamız lazım. Maalesef ve maalesef, iktidarı öyle bir duruma getirdiniz ki ihtiyaca göre iş yaratmadılar, sadece ve sadece kendi yandaş müteahhitlerine iş yaratmak için iş ilanı yaptılar, mesele burada. Yoksa biz, burada yapılan işlere karşı değiliz, biz burada yapılan yollara karşı değiliz, yapılan havaalanlarına karşı değiliz. Bizim derdimiz doğruyu tespit edip bu halkın parasını doğru kullanmak gerektiğine inanıyoruz. Yoksa 1 köprü yerine 10 köprü parası verdikten sonra vallahi iade etsek... Ya, zaten sen garantiyi veriyorsun, yolcu garantisini verdiğin zaman, araba garantisini verdiğin zaman gelin ben size kredi bulayım, sıkıntı yok ki. Zaten o sözleşmeyle adam gidip yurt dışında yani 200 milyon dolarlık bir otoyolun maliyetine 1 milyar 700 milyon dolar para ödüyoruz arkadaşlar. Bizim isyanımız burada. O yüzden, özellikle Sayın Bakanım bizim yapmamız gereken tek şey var, doğruları tespit ettirmek, analizi iyi yapmamız gerekiyor. Bunu yaparsak hiçbir sıkıntı yok. İşte burada görüyoruz, garanti paraları veriyoruz 136 milyar. 136 milyarı niye veriyoruz? Neden veriyoruz? O zaman şunu yapalım: Yap-işlet-devret modelinde yol yapıyorsak araba garantisi vermeyeceğiz, o müteahhit hesaplayacak öz sermayesini getirecek veya kredisini çekecek on yedi yıl işleteceğine yirmi yıl işletsin, hazinede para çıkmasın. E, zaten Hazine kefil olduktan sonra dünyanın her yerinde o krediyi bulurum. Neden o zaman birilerini zengin yapmak için de yap-işlet-devret modeli devreye sokayım ki? Sebebi ne? Yani bana biri sebebini anlatsın.

Değerli arkadaşlar, yine 2015'ten beri Aydın Havaalanı'yla ilgili burada defalarca gündeme getirdik; sağ olsun Bakan demin açıklama yaptı, herhâlde ihalesi olmuş, bugün Özlem Çerçioğlu'da aradı, dedi ki "Evet, ihalesi oldu." falan diye ama orada sıkıntılarımız var Sayın Bakanım.

Ben, özellikle karayollarında çalışan arkadaşlarımızda bir şey istiyorum. Tunceli'ye gittim, bir vali bey var, il özel idare santralini kurmuş, köy yollarını yapıyor, üzülerek söylüyorum gerçekte o valiyi tebrik ediyorum. Neden? Gidin yapılan o yollara karayolları gitsin, bir baksın, nasıl yaptığına, sıcak asfaltın nasıl olduğunu öğrensinler ama ama öyle bir şey var ki yap-işlet-devret otoyollarında denetleme olmadığı için kalite sıfır. Adam üç şerit koymuş daha yeni yol, tek şerit çalışıyor, daha yeni bitti yol; ya, tek şerit çalışıyor. Onu kim denetliyor? Yapılan malzemede maliyeti düşürmek için, o yap-işlet-devrette müteahhitlerin maliyetini düşürmek için çok kalitesiz ve verimsiz işler yapılıyor. Ben, özellikle, Karayolları Genel Müdürlüğüne buradan seslenmek istiyorum: Denetlemeyi kim yapıyor? Bu denetleme yapılırken bunlara hangi uygulamaları yapıyorsunuz?

Yine, Sayın Bakanım, biraz da kendi bölgeme geleyim. İncirliova ile Tire arasında yani Aydın ile İzmir arasında bir yolumuz var, orası Karayollarına ait. Özellikle, Aydın bölgesindeki o yolu bir görmenizi istiyorum yani on yıldır hiç kimse dokunmuyor. Siz o bölgeyi çok iyi biliyorsunuz, İzmir'de görev yaptınız Sayın Bakanım; o bölgeye, özellikle o yola bir arkadaşımızı gönderin, bakın. On yıldır dokunulmuyor o yola ve oraya kesinlikle sıcak asfalt istiyoruz.

Özellikle, yine, 8 milletvekili geldik, sizinle görüştük. "Turizm yolu" dediğimiz Novada Kavşağı geçen sene bitecekti, maalesef daha bitmedi, onunla ilgili para çıkarma şansınız var mı yok mu onu da bilmiyorum ama bu sene inşallah, yazın o konuyu çözmeniz gerekiyor, aksi takdirde de gerçekten sıkıntı yaşıyoruz.

3'üncü sırada ise, biz, özellikle, her yıl Söke ile Milas arasında -yani Bodrum Havaalanına bizden yol var- sıkıntı yaşıyoruz Sayın Bakanım. O yolu muhakkak ve muhakkak gündeme almanız gerekiyor, aksi takdirde büyük sıkıntılar yaşıyoruz.

Aynı zamanda da bu yap-işlet-devret modellerinin üzerine yine gidelim. Çanakkale'ye ne kadar para ödüyoruz, ne kadar zaman var? Bununla ilgili çalışma yapmanız lazım ve ben şunu söylüyorum: Eğer siz yatırım yapmak istiyorsanız, özellikle yap-işlet-devret modelleriyle bu şekilde ihaleler yaparsanız, bizim kara yollarına ayırdığınız paraların bundan sonra yüzde 20'si, yüzde 30'u, hatta yüzde 40'ı yap-işlet-devlet garantilerine gider; bizim bu şekilde bu ülkeyi ileri götürmemiz mümkün değildir.

Tekrar, 2027 bütçeniz hayırlı uğurlu olsun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkürler.

İkinci konuşmacı Sayın Gülcan Kış.

Buyurun.

GÜLCAN KIŞ (Mersin) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basınımızın değerli mensupları, değerli milletvekili arkadaşlarım; saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, sunumunuzu dikkatle dinledim, notlarımı aldım. Öncelikle, HGS meselesiyle başlamak istiyorum. Fon skandalının ardından şimdi de HGS üzerinden haksız kazanç sağlandığı iddiasıyla karşı karşıyayız; yine, eski bakanların, milletvekillerin ve ailelerin isimleri geçiyor. 50-60 liralık otoyol geçişi nedeniyle vatandaşın karşısına 20-25 bin liralık icra dosyaları çıkıyor. Siz icra işlemlerinin durdurulacağını, Adalet Bakanı da soruşturma başlatılacağını açıkladı. Peki, kaç vatandaştan ne kadar para tahsil edildi bugüne kadar? 2027 bütçesine garanti ve fiyat farkı ödemeleri için de 136 milyar lira koymuşsunuz. Şirketlerin alacağını güvence altına alıyorsunuz da vatandaşın hakkını neden aynı titizlikle korumuyorsunuz? Haksız tahsil edilen paralar vatandaşlarımıza iade edilecek mi? Bugün, yap-işlet-devret projelerinden 40 milyar dolar yatırım maliyeti avantajı sağladığınızı söylediniz. Bu hesabın içerisinde garanti ödemeleri, fiyat farkları ve finansman maliyetleri var mıdır?

Sayın Bakan, sunumunuzda 248 deniz olayında 931 kişinin kurtarılmasını koordine ettiğinizi söyledi. Girne'den Taşucu'na hareket eden Filo Jet'in batmasıyla ilgili soru önergeme verdiğiniz cevapta denetim tarihlerini bildirdiniz bana, iyi de ben size sadece denetim tarihlerini sormadım ki. "Hangi eksiklikler tespit edildi?" "Geminin geçmişte aldığı hasar giderildi mi?" "Can kurtarma donanımları yeterli midir?" diye sormuştum. Denetim raporlarını Meclisle paylaşacak mısınız?

Bir de Silivri açıklarında batan Tuğberk İmamoğlu gemisi var. Denizcilerimizin aileleri Meclise geldiler, yaşadıklarını bizzat kendilerinden dinledik. Kendilerine operasyonun maliyetinden, bütçe yetersizliğinden, sigorta şirketlerinin ödeme yapmamasından bahsedildiğini söylüyorlar. Sayın Bakan, bu insanlar yakınlarının naaşlarını istiyorlar. Arama çalışmalarını neden durdurdunuz? Teknik bir engel mi vardı yoksa maddi bir engel mi var? Eğer mesele paraysa bunun çözüm yeri zaten bugün oturduğunuz bu Komisyon Sayın Bakan. 867 milyar 900 milyon liralık bütçe açıkladınız. Bu ailelere bir mezar başında dua edebilme imkânını sağlayacak kaynağı mı bulamadınız? Arama çalışmalarını yeniden başlatacak mısınız? Aileler adına soruyorum.

Sayın Bakan, elektronik geçiş belgelerinden bahsettiniz ancak uluslararası taşımacılık yapan şoförlerimizin yüz seksen günde doksan gün sorununa hiç değinmediniz. Bu insanlar Avrupa'ya tatile gitmiyorlar, Türkiye'nin ihracatını taşıyorlar. Avrupa Birliği nezdinde profesyonel şoförlerimize özel bir düzenleme yapılması için hangi girişimlerde bulundunuz?

Taşımacılıktan bahsetmişken seçim bölgem Mersin'e geleyim. Kara yollarında taşıt kilometre başına düşen can kaybını yüzde 83 azalttığınızı söylediniz. Peki, Mersin D400 Kara Yolu'nun vahim durumunu yıllardır ben bu Mecliste dile getiriyorum, soru önergeleri veriyorum, araştırma önergeleri veriyorum ama bugün geldiğimiz noktada tablo aynı. D400 Kara Yolu kara kaza noktası olarak işaretlenmiş, insan hayatının riske dönüştüğü bir noktaya gelmiştir. Can kayıplarının yaşandığı, her gün binlerce aracın geçtiği bu güzergâhta trafik güvenliğimiz yok, kavşaklar yetersiz, yollar bakımsız. D400'ün ıslahının yapılabilmesi bir sabır testi değildir Sayın Bakan, sizlerin asli görevidir diye belirtmek istiyorum. D400'ün yapılabilmesi için daha kaç vatandaşımızın hayatını kaybetmesini bekliyoruz?

Sayın Bakan, Mersin'de Akbelen Katlı Kavşağı'yla ilgili geçen yılki bütçe görüşmelerinde size sormuştum ve yazılı bir cevap verdiniz bana, o da şu an elimde. 2017 yılında ihalesi yapılan Mezarlık-1 Kavşağı'nın proje revizyonu sonrasında 2026 yılında tamamlanacağını bizzat siz bildirdiniz. İşte cevabınız burada. Bugün 24 Kasım 2026, yılın bitmesine otuz yedi gün kaldı. Dokuz yıldır tamamlayamadığınız kavşağı kalan otuz yedi günde mi bitireceksiniz? Sormak isterim.

Bir de Akdeniz Sahil Yolu'muz var. Bakanlığınızın kendi proje bölgesinde bitiş tarihi 31 Aralık 2025 olarak gösteriliyor. Geçtiğimiz ekim ayında partinizin bir milletvekili, Mersin Milletvekili, Kaledran kesiminin yakın zamanda ihaleye çıkarılacağını müjde olarak Mersinlilerimize duyuruyor. Geçen yıl tamamlanması gereken yolun hâlâ bugün ihalesini müjdeliyorsunuz, bunu da bildirmek istiyorum. Silifke'den Anamur'a kadar vatandaşlarımız, üreticilerimiz, turizmcilerimiz de bu yolun tamamlanmasını bekliyorlar. Yeşilovacık-Aydıncık, Aydıncık-Gözce ve Melleç-Kaledran kesimlerine 2027 bütçesinde ne kadar ödenek ayırdınız? Mersin'den Antalya'ya kesintisiz ve güvenli şekilde hangi yıl ulaşabileceğiz?

Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'nu açtınız, hayırlı olsun Sayın Bakan, davet edilmedik. Otomobil 2.020 lira, beşinci sınıf araç 705 lira. Projenin 884 milyon euroluk kredisi borç üstlenim anlaşması kapsamında. Vatandaşın cebinden ne çıkacağı belli de Hazinenin cebinden ne çıkacağını bilmiyoruz. Şirkete kaç araç geçiş garantisi verdiniz? Kızkalesi-Taşucu arasındaki otoyolun yapımına da ne zaman başlayacaksınız?

Sayın Bakan, Silifke-Mut bölünmüş yolunda iki ayrı iş paketinin fiziki gerçekleşme oranı yüzde 8 ve yüzde 9. Mersin Lojistik köyünün hâlâ yer seçimini, Yenitaşkent yük merkezinin hazırlıklarını konuşuyoruz. Organize sanayi bölgemizin demir yolu ve otoyol bağlantıları, TÜİOSB içerisinden geçen eski Pozantı yolu da çözüm bekliyor. Bu yatırımların tamamlanması için bütçenizden ne kadar kaynak ayırdınız? Buradan göremiyorum.

Sayın Bakan, 190 slaytlık sunumunuzda Mersin'in otuz yıldır beklediği ana konteyner limanına bir cümle ayırmadınız. 1996 yılında projelendirilen, 2004 yılında fizibilitesi yapılan, 2006 yılında yatırım programına alınan bir yatırımdan bahsediyoruz. Onuncu Kalkınma Planı'nda Mersin olarak yer alan projenin adı On Birinci Kalkınma Planı'nda Doğu Akdeniz olarak değiştirildi. 2024 yılında eski Bakanınız Adil Karaismailoğlu limanın Mersin'e yapılacağını söyledi ardından partinizin sözcüsü Ömer Çelik ana konteyner limanının yer tahsisinin onaylandığını duyurdu. Sayın Bakan, bizim Adana'ya yatırım yapılmasıyla bir derdimiz yok, bizim derdimiz Mersin'e verilen sözlerin tutulmasıdır. 2023 yılında siz Mersin Lojistik Limanı için 10 milyon TEU kapasiteden bahsettiniz, bu yılın mayıs ayında Çukurova Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri 5 milyon TEU kapasite açıkladı, üstelik proje hâlâ hazırlık aşamasında. Mersin Uluslararası Lojistik Limanı, Ana Konteyner Limanı Projesi'nin devamı mıdır? Projenin adı mı değiştirildi, kapsamı ve kapasitesi de mi değiştirildi? Mevcut limandaki rekabet eksikliği nedeniyle sanayicimiz, ihracatçımız yüksek maliyetlerle karşı karşıya. Mersin'e söz verilen Ana Konteyner Limanı'nı yapacak mısınız, yapmayacak mısınız? Taşucu ve Mersin serbest bölge limanlarının kapasitelerini artırmak için yatırım programınız nedir?

Sayın Bakan, bugün Mersin ile Gaziantep arasının hızlı trenle iki saat on beş dakikaya ineceğini söylediniz ama bitiş tarihini vermediniz. İktidarınızın yirmi beşinci yılına girdiniz, hâlâ 2030 yılı için hızlı tren hedeflerini açıklıyorsunuz. Türkiye'nin en büyük ekonomilerinden birine sahip Mersin'imizi daha ne kadar bekleteceksiniz? Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hattı için daha önce açıkladığınız 2027 hedefi hâlâ geçerli midir? Mersin-Konya ve Ankara yönündeki demir yolu bağlantıları ne zaman tamamlanacaktır? Çukurova Havalimanı'ndan 297 milyon euro gelir elde edeceğinizi söylediniz ancak sözleşmedeki yatırım bedeli 155 milyon eurodan 244 milyon euronun üzerine çıkmış, yüzde 58'lik bir artış var, üstelik 12 işletmeye yıl boyu yolcu garantisi vermişsiniz. Açıkladığınız gelirden garanti ödemeleri düşürüldü mü? Bugüne kadar işletmeciye ne kadar garanti ödemesi yaptınız? Mersinli vatandaşımız havalimanına trenle ne zaman ulaşabilecek?

Sayın Bakan, Mersin'imiz üretiyor, ihracat yapıyor, istihdam yaratıyor ve Türkiye'nin ilk sıralarında vergisini ödüyor; bunun karşılığını kamu yatırımlarında da görmek istiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

GÜLCAN KIŞ (Mersin) - Her yıl aynı masada, aynı komisyonda, aynı yatırımları ve aynı eksiklikleri konuşuyoruz. Biz Mersin'in hakkını istemekten yorulmadık ama Mersinliler sizin verdiğiniz sözlerin tutulmasını beklemekten yoruldu Sayın Bakan.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - İYİ Partiye geçtik.

İYİ Parti Grubu adına ilk söz Yavuz Aydın.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar; öncelikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum. Heyeti saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, öncelikle milletimizin birliği, vatanımızın dirliği için bu toprakları bölmek isteyen hainlere karşı verilmiş mücadeleyi köprü ve otoyol maliyetleriyle kıyaslamanızı doğru bulmadığımı ve kınadığımı öncelikle ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakan, HGS'de yaşanan mağduriyetlerin ardından icra takiplerinin durdurulacağını açıkladınız. Bu sorunların çözüleceğine inanmak istiyoruz ancak açıklamanızda icra takiplerinin toplam geçişlerin yalnızca yüzde 0,43'ünü oluşturduğunu söylediniz. Yüzdelik olarak küçük görünüyor da Sayın Bakanım, sizin açıkladığınız rakamlara göre 2025 yılında otoyol ve köprülerden 1 milyar 122 milyon geçiş yapılmış. Dolayısıyla 2025 yılında otoyol ve köprülerden bu yapılan geçişler sayının yüzde 0,43 -yaklaşık 4,8 milyon- geçişe karşılık geliyor Sayın Bakanım. Sizin yüzde 0,43'ü hangi dönem ve hangi geçişler üzerinden hesapladığınızı bilmiyoruz tabii. O hâlde kaç icra dosyasının açıldığını, kaç vatandaşımızın etkilendiğini, toplam ne kadar tahsilat yapıldığını açıklamanız gerekmektedir.

Sayın Bakan, daha önemlisi, fon soygununda olduğu gibi bu skandal da kamuoyuna yansımasaydı denetim mekanizmalarınız devreye girecek miydi? Vatandaşın mağduriyetinin ortaya çıkması için illa bir skandalın patlak vermesi mi gerekiyor? Peki, bu uygulamalardan sorumlu olanlar hakkında herhangi bir inceleme veya soruşturma başlattınız mı? Bu son derece önemli sorulara millet adına cevap arıyor, sizden de açık ve somut cevaplar bekliyoruz.

Sayın Bakan, geçtiğimiz yıl size vatandaşımızın mobil iletişim masraflarının yüksek olduğunu hatırlatmıştım; emeklinin, asgari ücretlinin, dahası işsiz bir kimsenin bu faturaları nasıl ödeyeceğini sormuştum. Tutanaklarda kayıtlı, ne yazık ki siz cevap olarak "5 gigabayt internet 120 lira." demiştiniz. Şimdi, geçen yıl nasıl buldunuz bilmiyorum o açıklamayı ama ben bu yıl size 5 gigabayt'lık bir paket getirdim, işte, fiyatı: Taahhütlü aylık 700 lira, taahhütsüz 1.100 lira. Gelin, bu salondakilere soralım, "Hanginiz veya bir yakınınız 120 lira telefon faturası ödüyorsunuz?" diye soralım, sonra, sokağa çıkalım, vatandaşlara soralım. Kaldı ki hangi çağda yaşıyoruz? BTK verilerine göre aylık ortalama kullanım ortalaması 23,3 gigabayt; BTK verilerine göre. Siz bunun beşte 1'ini "çözüm" diye sunuyorsunuz. Sizin sosyal medyada yayınladığınız videolar var, biz de takip ediyoruz sizleri; yürüyüş yaparken, spor yaparken paylaşıyorsunuz, yanına bir de Bakanlığınızın paylaşımları var Sayın Bakanım. Vatandaş sadece bunlara yani sizin paylaşımlarınıza günde birkaç dakikasını ayırsa bu 5 gigabaytı tüketebiliyor. Sayın Bakanım, Türkiye'de piyasa 3 operatörün elinde, bunu hepimiz biliyoruz. İkisinde doğrudan devletin belirleyici yönetim gücü var, bir de tabii ki BTK var. Bu kadar yetkiye rağmen neden müdahale etmiyorsunuz? İletişim, hele ki bu çağda asla lüks değildir. Bunu sizin de kabul ettiğinizi sanıyorum. Lütfen, bu yıl da ucuz paket arayarak sorunu geçiştirmek yerine sorunu kabul edin ve lütfen çözüm üretin.

Sayın Bakan, seçim bölgem Trabzon'a gelmek istiyorum? Trabzon Güney Çevre Yolu'nu bu bütçe vesilesiyle bir kez daha gündeme getirmek ve tamamlanma tarihini sormak istiyorum çünkü çok muamma var. Çevre yolunun 16,5 kilometrelik ilk kısmının bitiş tarihi Cumhurbaşkanlığının 2024 Yılı Yatırım Programı'nda 2026 olarak görünüyor. Yeni yapılan yapım sözleşmesinde de bitiş tarihi 31 Mayıs 2027 olarak firmayla yapmış olduğunuz sözleşmede 31 Mayıs 2027 olarak görünüyor. Trabzon Büyükşehir Belediyesi Başkanımız da geçtiğimiz ekim ayında bu etabın ancak 2029 yılında tamamlanabileceğini söyledi. Yani burada büyük bir çelişki var. 2 Ekimde Güney Çevre Yolu'nun bitiş tarihini size yazılı soru önergemde sordum ama henüz buna ben cevap alamadım. Sayın Bakan, hangi takvimi esas alacağız? Trabzonlu hangi tarihe inanacak? Milletvekilleriniz ayrı, Belediye Başkanınız ayrı, siz ayrı tarihler açıklıyorsunuz. Yani burada bir yeknesaklık olması gerektiğini düşünüyorum.

Geçtiğimiz günlerde Sağlık Bakanına da Trabzon Şehir Hastanesinin sürekli ertelenen açılış tarihlerini sormuştum burada. Biz bakıyoruz, 2025, ardından 2026, şimdi de 2027; şehir hastanesinde de durum aynı, sürekli farklı tarihler çıkıyor karşımıza yaptığınız açıklamalarla. Sayın Bakan, Hükûmetinizin Trabzon'a yönelik yatırımlarında sürekli yeni bitiş tarihi açıklamak bir gelenek hâline mi geldi? İnanın, bunu merak ediyorum. Meraktan da öte, vatandaşımızın alacağı hizmeti kentimizin ve bölgemizin kazanımlarını soruyor ve sorguluyorum.

Trabzon'da göç durmuyor Sayın Bakanım; gençlerimiz, yetişmiş insan gücümüz, nitelikli iş gücümüz kentimizde tutunamıyor. Güney Çevre Yolu'nu ve benzeri yatırımlar bu sebeple sıradan bir yatırım projesi olarak görmüyoruz ve önemsiyoruz bu yatırımları. Bu yatırımlar sadece Trabzon'u değil Doğu Karadeniz Bölgemizin ve ülkemizin ekonomik kalkınması, ticaretinin gelişmesi ve istihdam imkânlarının artması açısından da stratejik öneme sahiptir. Ulaşım altyapısı gelişmeden sanayiyi, üretimi, lojistiği nasıl geliştireceğiz? Yeni yatırımları, yeni istihdam alanlarını bölgemize nasıl kazandıracağız? Gençlerimizin hem ülkelerinde hem de memleketlerinde kalmasını istiyorsak onlara yalnızca güzel sözler değil, yaşayabilecekleri, çalışabilecekleri ve gelecek kurabilecekleri bir şehir sunmak durumundayız. Burada da en büyük sorumluluk sizlere yani iktidara düşüyor.

Sayın Bakan, Trabzon'un kaybedecek bir yılı daha yok. Bu nedenle, sizden yeni bir tarih değil, gerçekçi bir takvim, yeterli ödenek ve verilen sözlerin yerine getirilmesini bekliyoruz.

Sayın Bakan, bir diğer mesele de hiç şüphesiz Trabzon'un demir yolu meselesi. Geçtiğimiz yıl gündeme getirmiştim. 2009 yılından bu yana demir yolu sözü veriyorsunuz. Bu yıl da tekrar gündeme getiriyorum ve uygun ortam olduğunda da getirmekten asla geri durmayacağım çünkü bu mesele tıpkı Güney Çevre Yolu gibi, sadece Trabzon'u değil, Karadeniz'i ve ülkemizin geleceğini çok yakından ilgilendirmektedir. Limanı olan, üretimi olan, ticaret potansiyeli olan bir şehrin hâlâ demir yolu bağlantısından mahrum kalmasını kabul edemiyoruz. Trabzon'u demir yoluyla buluşturacağımız her yıl bölgemiz lojistik imkânlarını yeterince değerlendiremiyor, rekabet gücünden ve yeni yatırım fırsatlarından mahrum kalıyor. Sayın Bakan, Trabzon'a bir Erzincan üzerinden bir de Samsun üzerinden demir yolu getirileceği açıklanıyor. Sunumunuzda Erzincan-Trabzon yoluna yer vermediniz ama Samsun-Sarp Demir Yolu'ndan söz ettiniz. O hâlde sözü verilen Erzincan-Trabzon Hattı ne oldu, buna da bir açıklık getirmenizi istirham ediyorum.

Size açık iki soru yöneltmek istiyorum Sayın Bakan: Trabzon'a demir yolu nereden gelecek, Erzincan üzerinden mi, Samsun üzerinden mi? Bu sorunun cevabını burada açık ve kesin bir şekilde sizden almak istiyorum. Tek soruluk soru önergelerim var, buna hâlâ cevap alamadım Bakanlığınızdan çünkü daha önce de defalarca sözü verilen Trabzon-Erzincan Demir Yolu'nu sorduğumuzda, siz ısrarla sormadığımız hâlde Samsun-Sarp Hattı'ndan da bahsediyorsunuz. Bu yaklaşımınız Trabzon-Erzincan Demir Yolu'ndan vazgeçildiği veya güzergâh tercihinin değiştiği yönünde soru işaretleri oluşturuyor. İkincisi, Trabzon'a demir yolu ne zaman gelecek, bunu merak ediyoruz. Hangi hattın ne zaman ihale edileceğini, inşaatına ne zaman başlanacağını ve hangi tarihte hizmete açılacağını açıklayacak mısınız? Trabzon'un yıllardır beklediği demir yolu için artık bir güzergâh ve takvim belirsizliği yaşamak istemiyoruz. Bu sorularıma somut ve kesin cevaplar vermenizi bekliyor, bütçemizin ülkemize, milletimize hayırlı olmasını diliyor, heyeti saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederiz.

Sayın Burak Dalgın...

BURAK DALGIN (Balıkesir) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan ve değerli bürokratlar; ben de sizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, şu an gündemimizdeki fon meselesi sizin Bakanlığınızla alakalı kamu-özel iş birlikleri ve HGS meselelerine çok benziyor; her üçünde de çok ciddi miktarda bir paradan bahsediyoruz; her üçünde de birtakım insanlara birtakım paralar gidiyor; her üçünde de siyasi bağlantıları olan insanlar bundan fevkalade nemalanıyorlar.

Köylerle başlayalım. Şimdi, yeni yol ve köprü yatırımına 280 milyar lira para harcanacak bütçeye göre ama geçmeyen araç için köylülere ödenecek para bunun yarısı. Bir diğer deyişle, Türkiye'deki bütün trafik cezaları geçmeyen araçların parasını ödemek için kullanılacak çünkü 150 milyar lira trafik cezası yazılacak, bütün bu para köy müteahhitlerine ödenecek. Ne için? Cebimizden 5 kuruş çıkmadan yapılacağı iddia edilen yatırımları finanse etmek için. Birkaç tane örnek verelim: Osmangazi Köprüsü; 1,2 milyar dolarlık yatırım, finansman, bakım ve işletme gideriyle toplam 2,8 milyar dolar maliyet, garanti edilen gelir 14 milyar dolar. Bir başka örnek verelim: Ankara Tren Garı; son bir senede garanti edilen yolcu sayısı 10 milyon, gerçekleşen 3 milyon, üstüne üstlük vatandaş bilet bulamıyor. Neden? Çünkü bizim Ankara-İstanbul Treni'miz arasında yeterince sefer yok çünkü hattımız yavaş. Pekin-Şanghay Treni de dört buçuk saatte gidiyor, İstanbul-Ankara Treni de dört buçuk saatte gidiyor yalnız Pekin-Şanghay arası 1.200 kilometre yani bir taraftan insanlar bilet bulamıyor, öbür taraftan yeterince sefer yok, öbür taraftan verdiğiniz garantinin üçte 1'i kadar yolcuyla karşı karşıya kalıyoruz ama Zafer Havaalanı'na bakınca bu üçte 1'e bile şükredesimiz geliyor çünkü orada gerçekleşme yüzde 4; 1 milyon civarında yolcu garantisi veriliyor, 40 bin civarında yolcu ancak gidip geliyor ve bu yıllardır böyle oluyor yani 25 katlık bir ıskalamadan bahsediyoruz, herhâlde buna sapma diyemeyiz hiçbirimiz. Bu havaalanına harcanan para 50 milyon euro, bugüne kadar ödenen para 85 milyon euro, bu millet on sekiz sene daha bu parayı ödeyecek. Soru şu: Bunları tekrar müzakere edecek misiniz? Bu sözleşmelerin tekrar müzakere edilmesi şart çünkü açık bir şekilde burada bir ıskalama, hedef sapma değil, bambaşka bir şeyin söz konusu olduğu herhâlde aşikâr.

Gelelim HGS meselesine; vatandaş isyan etti, hepimiz soru önergeleri verdik, bunu dile getirdik ancak burada bir harekete yeni geçildi, teşekkür ediyoruz harekete geçtiğiniz için gecikmeli de olsa. Buradaki büyük soru: Tabii, bugüne kadar takip edilen icralarla ilgili bir tasarrufunuz olacak mı? Burada birtakım avukatlar -ki bunların da pek çoğunun iktidar partisiyle çok yakın olduğu ortaya çıktı- ciddi paralar kazandılar. İcralarda insanlar 4 katı paralar ödediler. Mesela 2.440 liralık geçiş ücretleri 13.400 lira olarak ödendi, 1.330 liralık geçiş 32 bin liraya çıktı. Mahkeme de neticede boş olmadığını ispat etti. Bir sürü örnek var, siz de görüyorsunuz mutlaka; bunlarla alakalı bir tasarrufunuz olacak mı? İcraları durduruldu, onu biliyorum ama geçmişe dönük vatandaşımızla alakalı bir iyileştirme de bulunulacak mı?

Hazır bu konu açılmışken, yeniden değerleme oranı ile yol ve köprü ücretlerine de değineyim, kamunun yaptığı yol ve köprü ücretleri, hani o müteahhitlere ihale edilenler değil de gerçekten devletin yaptığı kamuda. Biliyorsunuz yeniden değerleme oranı belli oldu; yüzde 27,8 bir yeniden değerleme oranıyla karşı karşıyayız fakat Hükûmetinizin enflasyon hedefi yüzde 21. Sayın Cumhurbaşkanının bunu, yüzde 27,8'i yeniden belirleme oranı, yeniden belirleme yetkisi var. Kendisi bu yetkiyi kullanacak mı yoksa vatandaş enflasyonun neredeyse yedi puan üzerinde zamla karşı karşıya kalacak mı? Bunu da bu vesileyle size yöneltmiş olayım.

İşin başka bir noktası: Dönüşüm. Bu seneki bütçenin de önemli konularından bir tanesi; sizin Bakanlığınız da bu dönüşümün en önde gelen alanlarından bir tanesi malum. Şimdi, köprü ve otoyol devriyle alakalı burada dediniz ki: "Otoyolların özelleştirilmesiyle ilgili şu anda yapılan çalışma bizim varlık değerimizin ortaya konulmasıdır. Bu anlamda verilmiş bir karar yoktur."

Geçen sene burada söylediniz fakat dokuz ay sonra bir karar çıktı ve bunların özelleştirilmesi yani rahmetli Özal ve rahmetli Demirel'in yaptığı yol ve köprüleri satma yönünde bir kararınız çıktı. Şimdi, Sayın Cumhurbaşkanı Başbakan olduğu dönemde 5,7 milyar dolara satışa "Vatana ihanet." demişti ve ihale iptal edilmişti. Siz bu yol ve köprülerin bu fiyata satılmasını tabii 2012'nin 5,7 milyar doları bugün çok daha yüksek bir meblağ, vatana ihanet olarak görüyor musunuz, görmüyor musunuz; onu da bir netleştirmenizi rica ediyoruz.

Gelelim demir yoluna; bu önemli bir nokta, 377 milyardan 515 milyar liraya çıkan bir ödenek var, tebrik ediyoruz, destekliyoruz de bunu. Zira ülkemizde yük ve kara taşımacılığının yüzde 90'ı hâlâ kara yoluyla yapılıyor; bu da bizi petrol açısından ciddi risklere sokuyor. Yalnız demir yolunun yük taşımacılığındaki payı 2005'te yüzde 5, 2025'te yüzde 3,3; hedef 6.8'di, onun yarısının altında. Üstüne üstlük bu 6.8'lik hedef 2026'da yüzde 4'e indirildi -zaten gerçekleşme yüzde 3,6- 2027 hedefi yüzde 5. Az gittik, uz gittik, dere tepe düz gittik, pek bir ilerleme yapamadık.

Limanları ve sanayiyi raya bağlama hedefi iddialı ve desteklediğimiz bir hedef ama gerçekleşme yok. Orta koridorun Kars, Iğdır, Dilucu hattındaki yüzde 30'luk taşıma hedefine ulaşılması soru işareti yani yolcu hatları önemli ama aynı zamanda ihracatçının, sanayicinin ilerlemesi için yük hatları da önemli; orada pek bir şey olmadığını anlıyorum.

Bu vesileyle Bandırma-Bursa hızlı treni macerasını da hep beraber hatırlayalım burada, kayıtlara geçmesi açısından, diğer projeler açısından da bir fikir verebilir. Şimdi, hattın temeli 2012'de atıldı, biliyorsunuz şu anda hâlâ test sürüşünde. Aralık 2012 temel atma töreninde Binali Yıldırım diyor ki: "Hat 2016'da tamamlanacak." İlerliyoruz, Eylül 2018'e geliyoruz, Cahit Turhan, bir başka selefiniz diyor ki: "Açılış 2021'de yapılacak." Yıllar geçiyor, Haziran 2020, başka bir selefiniz Adil Karaismailoğlu "Proje her hâl ve şartta 2023'te tamamlanacak." Ocak 2023'e geliyoruz, seçimin hemen öncesine, Sayın Cumhurbaşkanı diyor ki: "Bandırma-Bursa-Osmaneli Hızlı Tren Hattı'nı 2025 yılında hizmete açmayı planlıyoruz." İlerliyoruz, Ocak 2025'e geliyoruz bu defa, Sayın Cumhurbaşkanı diyor ki: "Osmaneli-Bursa kesimi 2026 sonu itibarıyla, Bandırma'ya ulaşan tüm hattı ise 2028 yılı içinde tamamlamayı planlıyoruz." Şimdi, geldik, Kasım 2025'teyiz, siz diyorsunuz ki geçen sene Komisyonda: "Osmaneli-Bursa arasını 2026'da, Bandırma-Bursa arasını da 2028'de hizmete açacağız." Geldik, döndük dolaştık, hat hâlâ ortada yok. Bandırma için, inşallah, 2028 konuşuluyor, Bursa için de önümüzdeki senelik bir açılıştan bahsediliyor. Böyle on beş senede yapılacak bir hat falan değil orası, biliyorsunuz. Yani, seneler geçiyor, tarihler geçiyor ama ortada bir ilerleme yok. Bu, inşallah, diğer bahsettiğiniz projelerde de benzer bir performans sergilemezsiniz diye ümit ediyorum.

Son olarak, gelelim dijital dönüşüme. Bakanlığınız çok geniş bir alanı kapsıyor. Türkiye'nin en büyük dönüşüm alanları sizin Bakanlığınızda. Burada birkaç tane şey var. Şimdi, bu GSM operatörlerinin fahiş fiyatları konusunda ne yapıyorsunuz? Bununla ilgili ben pek çok soru önergesi verdim. Veri kotalarının AB'ye göre hızlı tükenmesinden bahsettim, 5G'de veri sayaçlarının denetimini sordum, "Avrupa Birliğinde dolaşım yani "roaming" hizmetine biz neden hâlâ dâhil değiliz?"i sordum. Üstüne üstlük, biz çok kötü bir hizmeti çok pahalıya satın alıyoruz. Nasıl çok kötü bir hizmeti alıyoruz? Sabit geniş bant internette dünyada 94'üncüyüz. Altımızdaki ülkeleri şöyle bir düşünün. OECD'de mobil geniş bantta sonuncuyuz. Üstüne üstlük, geçen sene -Yavuz Vekilimiz de bahsetti- "5 gigabayt 120 lira." gibi cevaplar verdiniz. Neticede, bir tarife faciasıyla biz karşı karşıyayız. Bununla ilgili, Bakanlığınızın ve BTK'nin ne yaptığını biz öğrenmek istiyoruz çünkü hayat pahalılığını azaltacaksak bunun en önemli alanlarından bir tanesi telekom ve burada bir ilerleme olmadığına dair toplumumuzda net bir karar var.

Bu esnada, gelelim BTK'ye. BTK'nin gayrimenkul alım ödeneği 300 milyondan 10 milyar liraya çıkıyor. Şimdi, biz dönüşümü bina dikerek mi yapacağız, ben onu anlamadım. Yani bu bina dikme hevesi zaten, biliyorsunuz, Ataşehir'de Finans Merkeziyle oldu, sonra karşılaştık borsa faciasıyla. Herhâlde başka işlere bakmakta yarar olabilir.

Bu vesileyle hesap kapatmalara da değinmek istiyorum. Türkiye'deki internet hürriyetleri giderek daraltılıyor. Son iki ayda, fon krizi patlamasından sonra, ne hikmetse, en az 1.270 tane sosyal medya hesabı kapatıldı. Bunların milyonlarca takipçisi var. Bir BTK üyesi zaten bu fon krizinin tam göbeğinde yer alıyor, kendisi ve eşi. Burada, hakikaten, manidar bir zamanlamayla karşı karşıyayız.

Bu vesileyle, temsilcilik meselesini de gündeme getirmekte yarar var. Sosyal medya kurumlarının temsilci sahibi olmasını siz de defalarca söylediniz, Hükûmetiniz de vurguladı, biz de iştirak ediyoruz fakat X platformunun Türkiye'deki temsilcisi kimdir, nedir, ne iş yapar, bunu da bir netleştirmekte yarar var.

Ezcümle, biz Türkiye'de bu bütçeyi hakikaten dayanıklılık, refah ve dönüşüm üzerine konuşuyorsak -ki bütçenin sloganı bu- biz burada dayanıklılık anlamında demir yollarına geçişteki performansı soru işaretiyle karışılıyoruz. Refah konusunda, dediğim gibi, Türkiye'deki bütün trafik cezalarının geçilmeyen yol ve köprülere para olarak ödenmesini desteklemiyoruz, tabii ki karşısındayız ve dönüşümde de bilhassa teknoloji anlamında Türkiye'nin dünyanın taşrasında savrulmasını fevkalade yanlış buluyoruz.

Tekrardan, bütçenizin hayırlı olmasını diliyor, heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

YENİ YOL Partisi adına ilk söz talebi Mehmet Atmaca'nın.

Buyurun.

MEHMET ATMACA (Bursa) - Evet, muhterem Başkan, Kıymetli Bakanım, Değerli Bakan Yardımcıları ve çok kıymetli Komisyon üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, ulaştırma, Hükûmetin kendini en başarılı hissettiği alanlardan biri olmasına rağmen, son yıllarda, özellikle son üç beş yılda, bütçe içerisindeki payı ve yapılan yatırımlar dikkate alındığında artık bu başarıdan söz etmenin mümkün olmadığını görüyoruz. Maalesef, kara yolu yatırımları konusunda hâlâ çok ısrarlı ve başarılı ancak demir yolu konusunda, maalesef, kötü bir gelişme var yirmi beş yıllık süreç değerlendirildiğinde. İşte, yirmi beş yıllık süreçte 3.324 kilometre ek demir yolu yapılmış, yüzde 30 civarında artış var demir yollarında. Aynı dönemde, bölünmüş yolda yüzde 397, otoyolda yüzde 25 gibi ciddi artışlar var. Bu, Bakanlığınızın ulaşım politikalarına bakışını ortaya koyan bir durumdur. Kara yolu taşımacılığı her yönüyle problem olan bir taşımacılık. Bunun yerine, daha ekonomik, daha sağlıklı olan demir yoluna, maalesef, gereken önem ve ehemmiyet verilmemiştir.

Yine, beni de üzmüştür, terörle mücadele konusunda yapılan masrafla ilgili bazı kıyaslamaları yapıldı. Yani bu kırk beş yıllık sürecin yirmi beş yılı sizde. Madem böyle bir şey var, neden bu yirmi beş yılı biz bekledik? Yani bunun bu şekilde kıyaslanması hakikaten yakışık almadı, üzücü bir kıyaslama.

Yine, en çok reklamını yapıp politik malzemeye dönüştürdüğünüz hızlı tren konusu. Hızlı tren hatlarının mesafeleri ve süreleri dikkate alındığında hatların birçok yerlerinin hâlâ hızlı trene uygun hâle getirilemediği ve bundan ötürü, aslında varılması gereken sürelerden çok daha fazla sürede varıldığını biliyoruz. Örneğin, Ankara-İstanbul hattı yaklaşık üç buçuk saat ama tren hızı dikkate alındığında bunun iki -iki buçuk saate inmesi lazım. Yani birçok hızlı tren yolu hızlı bir şekilde açıldı ama maalesef, hatlardaki eksikler devam ediyor. Hızlı tren demişken, Bursa için geçen bir paylaşım yaptınız test sürüşlerinin başladığına dair; evet, biz de mutlu olduk ama bunun halka hizmet vermeye başlama süreci esas önemlidir. Biz 2026'da hızlı trenle yolculuk yapmayı planlıyorduk, 2016 yılında bitmesi gereken hatta maalesef hâlâ binme hayaliyle devam ediyoruz.

Yine, Bursa Şehir Hastanesi metrosu hattı var, 6 kilometrelik bir hat, Bursa merkez ve Emek-Şehir Hastanesi hattı, bu da yıllardır bitmeyen küçücük bir proje.

Bursa-Ankara otobanı maalesef bizim en büyük sıkıntılarımızdan biri, Bursa ulaşım konusunda en çok ihmal edilen illerden biri. 2010 yılında bunun ilk projelendirmesi yapılmış, yatırım kapsamına alınmış ama 2026'ya geldik, hâlâ bu konuda hiçbir gelişme yok.

Yine, bazı projelerin çok ağır işlemesi acaba sizin o bölgelere verdiğiniz önemle ilgili midir, onu merak ediyorum. Bunların başında, Havza-Vezirköprü-Boyabat kara yolu, yine yıllardır tamamlanmadı, hâlâ devam ediyor. Yine, Kozan-Mansurlu-Yahyalı yolu, Geminbeli Tüneli, Kop Dağı Tüneli on beş yıldan fazladır devam ediyor. Neden bitmedi? Niye buna başladık? Yine, Kırık Tüneli aynı hikâye, yaklaşık 2015'te başladı ve on bir yıldır hâlâ tamamlanmadı, tamamlanacak gibi de durmuyor. Yani bu projelerden vazgeçtiniz mi, girdiğinize pişman mı? Neden bu projeler gitmiyor? Yine, Ankara-İzmit yüksek hızlı tren hattına 2007'de başlandı ama hâlâ tamamlanmış değil. Demir yolu, yine, Bandırma-Bursa-Orhaneli on dört yıldır sürüyor ama işte, inşallah, 2027'de trene bineriz diye umut ediyoruz ama hâlâ bu konuda umut yok çünkü daha çok uzun süreçleri var. Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep-Samsun-Delice-Halkalı-Kapıkule bunlar uzun zamandır devam eden ve bitmeyen projeler. Yine, Doğu Karadeniz yolu, oraya gidip gelenler için çok büyük bir eziyet uzun yıllardır, siz de Trabzonlu olmanıza rağmen, özellikle Samsun ve sonrası çok büyük bir eziyet. Tabii, hep havadan gidenler aşağıdan gidenlerin ne çektiğini bilmiyor ama o yollarla ilgili mutlaka acil çözüm gerekiyor. Bizim birçok yatırımın öncelenmesiyle ilgili çok şikâyetimiz var. Daha yoğun trafik olan, daha çok kullanılan bölgelerden ziyade daha az kullanılan bazı yerlere fuzuli birçok yatırım yapıldığını sizin dönemlerinizde gördük.

Yine, bu ihalelerle ilgili, kamu ihaleleriyle ilgili birçok şaibeler var, sizin Bakanlığınızla ilgili; sizin açıkladığınız oranlar bunlar. Toplam kamu alımı 1 trilyon 596 milyar, istisna kapsamında -İhale Kanunu dışında- kalan miktar 205 milyar, doğrudan temin 116 milyar, Kamu İhale Kanunu kapsamında yapılan 1 trilyon 274 milyar, kamu kapsamındaki alımlarda pazarlık usulüyle yapılan 547 milyar Sayın Bakan. Yani, kamuya açık ihale yapmaktan neden bu kadar kaçınılıyor? Bu 21/b marifetiyle verilen işler gerçekten çok acele oldukları için mi 21/b'den yapılıyor yoksa eşe dosta veya yandaşa iş vermek için midir? Bazı şaibeli işler de var: Burada işte, Çorum hızlı tren hattında ciddi iddialar var, örneğin, projede 32 metre fore kazık olan yerlerde 20 metre yapıldığı iddiası gibi. Birçok işte maalesef benzer iddialar var, denetim ve kontrol çok zayıf çünkü yandaş yapınca denetimi de ona göre oluyor.

Yine -benim memleketim olması hasebiyle- Of-Çaykara ve Uzungöl yolu sizin hükûmetinizden, hatta AK PARTİ'den bile daha eski bir yol, o kadar kısa mesafenin, basit bir yolun bu kadar uzun süre bitirilemiyor oluşu anlaşılabilir gibi değil. Yine, Bursa'mızın merkezi ile dağ ilçeleri arasındaki yollar yıllardır devam ediyor, bir türlü bitmiyor.

Bu karayolları ihalelerinde de yine, çok yaşanan bazı yolsuzluklar var -bunlar hep dile getirildi- örneğin, projede istinat duvarı olarak ihale edildiği hâlde, daha sonra taş duvara dönüştürüldüğünü, birim fiyatlarıyla oynanarak daha büyük kârlar sağlandığını görüyoruz. Bu konularda sağlam gerekçeler olmadığı hâlde, bu dönüşüme izin verilmesini de biz, yandaşlara gelir temin etme olarak görüyoruz. Bunlarla ilgili daha derin inceleme yapılması gerekiyor.

Yine, sanat yapılarıyla ilgili karayollarının elindeki projeler çok eski tarihlere aittir, bunların birçoğu güncel yönetmeliklere uygun değil, maliyetleri ve güvenlik açısından sıkıntıları olduğu kanaatindeyiz. Yeni gelişen, değiştirilen yönetmeliklere uygun hâle getirilmesi konusunda bir çalışmanız var mı?

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

İkinci konuşmacı Ali Fazıl Kasap.

Buyurun.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) - Sayın Başkan, Sayın Bakan; ben Kütahya Milletvekiliyim. Kütahya Ege Bölgesi'nde yer alıyor ama Ege Bölgesi'nde, ulaşımı olmayan illerden biri.

Sayın Bakan, Kütahya Milletvekili olarak ben bir gün hızlı trenle Ankara'ya gelmeyi düşünüyorum ama herhâlde mümkün değil; uçakla gelmek istesem Kütahya'dan Ankara'ya uçak yok, İstanbul'a uçak var ya da yok. Kütahya'yı neyle hatırlıyorsunuz, bilmiyorum Sayın Bakan da sadece Zafer Havalimanı'yla ilgili herhâlde, büyük ihtimalle; onunla ilgili hiçbir düzenleme olmadı. Maalesef, Kütahyalı hemşehrilerimiz hızlı trenle hiçbir şehre gidemiyorlar; Ankara, İstanbul, İzmir, Antalya... Bakın, ben size bir şey söyleyeyim: AK PARTİ hükûmetlerinin, eski bakanların sözleri... 2002'de söz verildi, 2008-2010'da söz verildi; Binali Yıldırım 2013'te Eskişehir-Kütahya hızlı tren hattının yapılması için talimat vermiş, verdiğini beyan etti; 2014 yerel seçim öncesi hızlı trenin Kütahya'ya uğrayacağı konusunda yine, söz verildi, Başbakan Erdoğan Antalya mitinginde, 2014'te söz verdi, o yıl yatırım programına alındığını ifade etti, 2014 yine hakeza, 2015, 2018, 2023, 2024 bütün seçim öncelerinde "Kütahya'ya hızlı tren geliyor." diye söz verildi, görselleri var. "Hızlı tren o kadar hızlı geçti." derler hani tiye alıyorlar ya, göremedik. Bakın, değişik şeylerimiz var, resimlerimiz, görsellerimiz Erdoğan'ın var, milletvekillerin var, Binali Yıldırım'ın var, sizden önceki Bakanın var, sizin de resminiz var büyük ihtimalle söz vermişsiniz, fotoğraflarınız var. Bu 2002 seçimlerinde kullanılan bir görsel Sayın Bakan "Hızlı tren hazır." diyor ama bir türlü gelmedi artık Kütahyalı hemşehrilerimiz -burada "Modern hicaz yolu." diyorsunuz- Ankara'ya, İstanbul'a, İzmir'e hiçbir yere gidemiyorlardı hızlı trenle, hızlı tren Kütahya'nın 70 kilometre ötesinden, Dumlupınar'dan geçecek ama Dumlupınar'da da istasyonunuz olmayacak, İzmir hattındaki projeniz öyle görünüyor. Hemşehrilerimiz burada "Hicaz demir yolu hattı." demişsiniz, ona da şey yapılmıyor. Civarındaki tüm iller Bilecik, Bursa, Balıkesir, Manisa, hepsinden hızlı tren geçecek, Eskişehir'den geçecek, Afyon'dan geçecek, Uşak'tan geçecek ama Kütahya'dan geçmeyecek Sayın Bakan. Yani, verilen sözleri tutmanız gerekiyor gibi geliyor bana. Her seçim öncesi söz vermek ne kadar doğru, halkı yanıltıcı bilgi vermek, seçim propagandası olarak kullanmak doğru değil.

Zafer Havalimanı'yla ilgili hiçbir şey söylemeyeceğim. İyileştirme çabalarınız olacaktı daha aktif kullanılması için maalesef, yapılan hiçbir şey yok. Haftada iki gün bazen kalkıyor, bazen kalkmıyor ve yapılan yatırımın üzerinde kâr getirdi müteahhit firma için onu söyleyeyim. Kütahya'da yıllardır Çevre Yolu yılan hikâyesine döndü. Yani Kütahya deyince aklıma birden şey geldi. Cumhuriyetin ilk yıllarında kullanılan bu salnameler var, o geldi Sayın Bakan. Yıllık, 1931 yılında Cumhuriyet salnamelerinde şöyle bir şey yazıyor: "Kütahya-Balıkesir kara yoluna ilk kazma vuruldu." diyor Sayın Bakan. O Balıkesir-Kütahya yolu hâlâ bitmedi biliyorsunuz değil mi Sayın Bakan, tamamlanmadı, 1931, az kalmış, herhâlde 100'üncü yılda tamamlanır diye düşünüyorum. Açıkça söyleyeyim Türkiye Cumhuriyeti devletinin bu kadar aciz olmasının söz konusu olmaması gerekiyor. Bu borun şehri olan Kütahya'mızda Emet, Hisarcık, Gediz yolları şu anda perişan vaziyette. Onun da yaklaşık on, on beş yıldır sözü veriliyor ama hâlâ o yol duruyor. Yani, yıllık 1,5 milyar dolarlık ihracat yapılan borun yolu çok kötü. Artı, taşımadan dolayı civardaki köylülerin tarım arazilerinin verimi yıl geçtikçe düşüyor. Göç edilen yerler oldu, ıssızlaşan yerler oldu, müthiş göç veriyor, tarım rekoltesi düşüyor. Siz taşıyorsunuz, sizin yollarınızda taşınıyor ama tedbir almıyorsunuz. O uçuşan zerrecikler insanları zehirliyor. O yolun bir an önce bitirilmesi gerekiyor, gereken tedbirlerin alınması gerekiyor. Aynı zamanda, Enerji Bakanlığıyla koordinasyon içinde olmanız gerekiyor ama maalesef yapılmadı. Yıllardır perişan bir vaziyette o yol. Belki 1950'lerden beri bor çıkarılan arazide yol düzeltilmedi. Kütahya genel bütçeden hak ettiğini alamadı. 180'e yakın köyde GSM hattı, internet hattı çekmiyor, 180'e yakın köyde; tek tek isimlerini de sunabilirim. Soru önergesi falan da vermiyoruz Sayın Bakan size ve sizlere, zaten cevap vermiyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hepsine veriyorum.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) - Sizden önceki Bakan bana link gönderdi Sayın Bakanım, link. değilsiniz. Son hafta çalışmışsınızdır da ben bir şey söyleyeyim size.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bütçeye geleceğim diye en son soru önergelerini de geçen hafta imzaladım.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) - Dersinizi son hafta çalışmışsınızdır da ben bir şey söyleyeyim size.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hepsini cevaplıyorum.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) - Bakın, ben size bir şey söyleyeyim: Sizden önceki Bakan ve Bakanlar bana link gönderdiler ya, link, internet sayfanızın linkini gönderdiler. Böyle bir dünya var mı ya? Buradaki çoğu milletvekili arkadaşlar şahittir, Bakanlarınız gerçekten link gönderdi, cevap vermekten imtina ettiler.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hepsini okurum, hepsine cevap veriyorum.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) - Yani sizi ben geneli eleştiriyorum ama yani 300'e yakın vermişizdir. Soru cevap faslı sonra olacak.

Bir de bu Kütahya Çevre Yolu'nda gerçekten çok ciddi düzeyde Sayın Bakan, çevre yolunda gerçekten her gün ölümlü veya ölümsüz kaza oluyor, şehir dışına alınması gerekiyor ama bu da kırk yıllık olan bir şey, hâlâ alınmadı. Kütahya'nın ilçe ve köy yolları -demin bahsettim- çok kötü, ihmal edilmiş, iki arada kalıyor; biri Konya Karayolları Bölge Müdürlüğü, diğeri de Bursa Bölge Müdürlüğü, iki arada kaldığı için gerçekten çok ciddi sıkıntı var.

Bakın, aslında, sizin, Osmangazi'deki o soygunu, Osmangazi'nin yüksek faturasını yok edebileceğiniz bir şey var, her iki Bakanıma da sizden önceki Bakanlara da ilettik onu, aslında üniversitesinin yaptığı bir çalışma var; İstanbul-Antalya Karayolu tam 120 kilometre kısalıyor Sayın Bakan, Domaniç İnegöl'deki basit 1.500 metrelik bir tünelle tam 120 kilometre kısalıyor, artı Osmangazi Köprüsü'nden geçişler şimdikinin belki 10 katı olabilir. Oradaki kamunun zararını gidermek sizin elinizde, bunlar yapılabilir.

Şu konuyu tekrar tekrar gündeme getirmek istiyorum: Bu hızlı tren için tam 2002 seçimlerinden beri, 3 Kasım 2002'den beri verilen söz ne zaman yerine getirilecek? Bir.

Kütahya-Eskişehir arasında en azından farklı bir hızlı tren yapılabilir mi? İki.

Yine proje var, yine proje, iz proje "Var." deyip atlatacak mısınız?

Bir de bu buradaki yer alan hep aynı şey, ben size bundan önceki 4-5 sunumunuzu da getirebilirim, sizin ve sizden önceki Bakanların. Hepsinde de orada bir yeşil çizgi var "Kütahya'dan hızlı tren geçiyor, geçiyor..." Gerçekten geçmiyor Sayın Bakan, proje bazında kalıyor, etüt bazında kalıyor. Bir önceki bütçede iz projeydi, 1 milyon lira bir ödeneği vardı proje için, fizibilite vesaire diye. Günahtır! Kandırmayın demeyeceğim de yanıltıcı bilgi vermeyin. İkide birde Kütahya Valiliği, Kütahyalı milletvekilleri "Hızlı tren geliyor..." Vallahi, görmedik ya, ben dokuz yıldır buradayım, dokuz yıldır söylüyorum, hâlâ tren gelmedi, gelmeyecek de artık güven kalmadı, onu söyleyeyim.

Sayın Bakan bir de bu Türkiye Cumhuriyeti devleti güçlü bir devlettir. Bu Silivri yakınlarında Tuğberk İmamoğlu gemisindeki 8 cenazeye aileleri ulaşmak istiyor ama Türkiye Cumhuriyeti devletinin Ulaştırma Bakanlığının bu konuda acz içinde olmaması gerekiyor. Bu insanlar cenazelerine ulaşmak istiyorlar, 8 kişi; onun için gereken şeyi yapacağınıza, bu duyarlılığı göstereceğinize eminim. Siz Türkiye Cumhuriyeti devletinin bir Ulaştırma ve Altyapı Bakanısınız.

Daha fazla bir şey söylemeyeceğim.

Bütçenin hayırlı olmasını, hayırlı yerde kullanılmasını, bir an önce de hızlı trenimizin çok hızlı bir şekilde gelmesine dair sizden söz istiyorum, son söz; burada verin Sayın Bakan. Demin araya girebiliyordunuz, şimdi sözü araya girerek söyleyebilirsiniz, Sayın Bakan o sözü duymak istiyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Vekilim, Kütahya'ya gidecek olan hızlı tren bizim İstanbul-Antalya Hızlı Tren Hattı'mızın bir parçası.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) - İşte, o parça hep bir kenarda kalıyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Şöyle: Biz şimdi bir hesap yapıyoruz Değerli Vekilim nereye, ne zaman neyi yaparız diye.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) - Ya, amenna ama...

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Kasap, bu kısmını birlikte görüşün.

Şimdi Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Sayın Mustafa Baki Ersoy.

Buyurun.

Süreniz yirmi dakika.

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) - Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, Değerli Komisyon üyelerimiz, milletvekillerimiz, çok kıymetli bürokratlarımız, basınımızın güzide mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Başöğretmen Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, şehit öğretmenlerimizi ve ebediyete irtihal eden tüm eğitim neferlerimizi rahmetle ve saygıyla anıyorum. 24 Kasım Öğretmenler Günü kutlu olsun.

Öncelikle, Kıymetli Bakanımıza kapsamı ve bilgilendirici sunumları için teşekkür ediyorum.

Ulaştırma, lojistik ve haberleşme vatandaşlarımızın günlük hayatını kolaylaştırır, üreticilerimizin pazarlara erişimini sağlar ve ülkemizin rekabet gücünü artırır; kalkınmanın belirleyici sektörlerinden biri Türkiye ekonomisinin de taşıyıcı gücüdür. Milliyetçi Hareket Partisi olarak ulaştırma politikamızın merkezine insanı, millî menfaatlerimizi ve ülkemizin kalkınma hedeflerini koyuyoruz. Vatandaşımızın yaşadığı yer, yaşı veya hareket kısıtlılığı temel hizmetlere erişimin önünde bir engel oluşturmamalıdır. Güvenli, yaygın ve makul maliyetle kullanılabilen bir ulaşım sistemi kurmak bu anlayışın gereğidir. Bir yolculuğu planlarken kaldırımdan durağa, istasyonundan araca kadar her aşamanın erişilebilir olmasını gözetmeliyiz.

Sayın Bakanım, Değerli Komisyon üyeleri; ülkemizde son otuz yılda ulaştırma ve haberleşme alanında gerçekleştirilen yatırımların toplam yaklaşık değeri 15 trilyon liraya ulaşmıştır. Bu yatırımların vatandaşlarımıza en doğrudan yansıdığı alanların başında karayolları geliyor. Bölünmüş yol ağımız bugün 30 bin kilometreyi aşmıştır. Özellikle dağlık bölgelerde inşa edilen tüneller, köprüler ve viyadükler geçmişte hava şartlarına bağlı olarak güçlükte geçilen pek çok güzergâhta yolculuk koşullarını iyileştirmiştir. Evladını başka bir şehirde okutmakta olan ailemiz de sabah erkenden yükünü alıp yola çıkan şoför kardeşimiz de bu değişimin ne ifade ettiğini çok iyi biliyor.

Kara yollarındaki iyileşmenin ekonomimize katkısı da büyüktür. Yılbaşı fiyatlarıyla yapılan hesaplamalara göre, bölünmüş yollarımız sayesinde akaryakıt ve iş gücünden yıllık toplam 408 milyar lira tasarruf sağlanmaktadır. Yakıt tüketimindeki azalma taşımacılık maliyetlerini düşürürken ulaşımdan kaynaklanan emisyonların azaltılmasına da katkıda bulunmaktadır. Önümüzdeki dönemde ana güzergâhlarda ulaştığımız yol standardının, ilçelerimizi bu güzergâhlara bağlayan yollara da yayılmasını önemli görüyoruz. Özellikle yerleşim yeri geçişlerinde vatandaşlarımızın karşıdan karşıya güvenli geçebilmesi, bir mahalleden ana yola çıkan sürücünün kavşağa güvenli katılabilmesi büyük önem taşıyor. Bazen bir kavşakta yapılacak düzenleme, bir yaya geçidinin doğru yere alınması ya da aydınlatmanın iyileştirilmesi, orada yaşayan insanlarımız için en öncelikli ulaşım yatırımı olabiliyor. Bu ihtiyaçların belirlenmesinde belediyelerimizin, muhtarlarımızın ve o yolu her gün kullanan vatandaşlarımızın görüşlerinden yararlanılmasını

önemsiyoruz. Aynı şekilde, ömrü yollarda geçen şoför esnaflarımızın tecrübesine de kulak vermek gerekir; yolcu ve yük güvenliği için getirilen kuralların sahada nasıl uygulandığını en iyi bilenler arasında onlar vardır. Mesleki belgelendirmeden araç yenilemeye, dinlenme imkânlarından işletme giderlerine kadar sektörün gündemindeki konuları meslek kuruluşlarıyla istişare içinde ele alınmasını çok değerli buluyoruz. Direksiyon başındaki insanımızın çalışma şartlarında sağlanan her iyileşmenin o yolu paylaşan bütün vatandaşlarımızın güvenliğine katkısı vardır.

Sayın Bakanım, Değerli Komisyon üyeleri; şehirler arası yolculukta vatandaşlarımıza daha fazla seçenek sunan demir yolları ağımız bugün 14.272 kilometreye ulaşmıştır. Mevcut hatlarda elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarının yaygınlaştırılması, aynı altyapı üzerinde daha güvenli ve düzenli seferler yapılabilmesi bakımından değerlidir. Hızlı tren hatlarının yaygınlaşmasıyla birbirine yakınlaşan şehirlerimiz arasında iş, eğitim ve turizm amaçlı seyahatler kolaylaşmaktadır. Ankara'dan Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak ve Manisa üzerinden İzmir'e uzanan güzergâhta çalışmalar devam ediyor. Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hattı, Yerköy-Kayseri hattı ve Halkalı-Çerkezköy kesimi de yapımı süren önemli yatırımlarımız arasındadır. Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu ve Dörtyol Hassa demir yolu bağlantılarında yapım çalışmalarının başlamasını da memnuniyetle karşılıyoruz. Her biri farklı bir bölgenin ihtiyacına cevap veren bu projelerin tamamlanmasıyla üretim merkezlerimiz arasında bağlar daha da güçlenecektir.

Demir yoluyla yapılan bir seyahatin rahatlığı, yolcunun gardan çıktıktan sonra şehir içinde yoluna nasıl devam ettiğine de bağlıdır. Bu açıdan, şehirlerimizde bin kilometreyi aşan raylı sistem ağı önemli bir imkândır. Metro, tramvay ve otobüs seferleri birbirleriyle uyumlu planlandığında vatandaşımız bir araçtan diğerine geçmek için uzun süre beklemez. Özellikle sabah işe gidiş ve akşam eve dönüş saatlerinde yapılacak iyi bir sefer planlaması her gün aynı güzergâhı kullanan binlerce insanımızın hayatını kolaylaştırır.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak her vatandaşımızın evinden durağa, duraktan araca kadar yolculuğun her aşamasında güvenle ve bağımsız hareket edebilmesini önemsiyoruz. Bu amaçla, Bakanlığımız ve yerel yönetimlerimiz istasyon çevrelerini erişilebilir hâle getirmek ve güvenli yaya ve bisiklet bağlantıları kurmak için birlikte çalışmalıdır diye düşünüyoruz.

Sayın Bakanım, ülkemizde liman tesisi sayısının 218'e ulaşması, limanlarımızda yük ve konteyner taşımacılığının geldiği seviye deniz ticaretimizin büyüklüğünü ortaya koyuyor. Deniz taşımacılığında sistematik açıdan iç bölgelerimizde üretilen bir malın limana hangi sürede ve hangi maliyetle ulaşacağı dış pazardaki rekabet koşullarını da doğrudan etkiler. Liman kapısında beklemeyi azaltan, yükün demir yolundan terminale kolayca aktarılmasını sağlayan düzenlemeler bu yüzden önemlidir. Limanların kapasitesi planlanırken yükün geldiği üretim bölgelerini ve bu bölgelerle kurulan bağlantıları da birlikte ele almalıyız. Dış pazarlara erişimde deniz yolunun yanında teslim süresinin belirleyici olduğu ürünler bakımından hava kargo taşımacılığımız da öne çıkıyor. Kargo uçaklarımızın taşıma kapasitesindeki artış, yüksek katma değerli veya raf ömrü kısa ürünleri uzak pazarlara gönderen firmalarımıza önemli bir imkân sağlamaktadır. Anadolu'daki bir üreticinin bu imkândan faydalanabilmesi için ürünün havalimanına zamanında ulaşması ve orada uygun şartlarda muhafaza edilebilmesi gerekir. Hava kargo yatırımlarının planlanmasında bölgelerimizin üretim yapısının dikkate alınmasını bu sebeple önemsiyoruz. Havacılıkta sağlanan gelişmeyi yolcu taşımacılığında da açıkça görüyoruz. Bugün ülkemizde 58 aktif havalimanı bulunuyor. Yurt dışı uçuş ağımızın genişlemesiyle vatandaşlarımız, iş insanlarımız ve ülkemizi ziyaret eden misafirlerimiz çok daha fazla noktaya ulaşabiliyor. Geçtiğimiz yıl havalimanlarımızdaki toplam yolcu trafiği 247 milyonu aşmıştır. Bu yılın ilk dokuz ayında da geçen yılın aynı dönemine göre bu artış sürmüştür. Anadolu şehirlerimiz açısından bu talebin karşılığı sefer saatlerinin ihtiyaca uygun olması ve havalimanına şehir merkezinden, çevre ilçelerden kolayca ulaşılabilmesidir. Turizm bölgelerinde mevsime göre değişen yolcu talebinin sefer planlarına yansıtılması da yapılan yatırımlardan alınacak faydayı artıracaktır.

Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyeleri; bugün bir ihracatçımız yola çıkan yükünün nerede olduğunu anlık olarak takip edebiliyor, bir yolcumuz biletini telefondan alıyor, seferindeki değişikliği daha evinden çıkmadan öğrenebiliyor. Ulaştırmayla haberleşme arasındaki bağ günlük hayatımızda bu kadar somut hâle gelmiştir. Dolayısıyla, ulaşım ağlarımızı geliştirirken ülkemizin her tarafında güvenilir ve vatandaşımızın karşılayabileceği maliyette sunulan bir haberleşme altyapısını da aynı kararlılıkla güçlendirmeliyiz. Fiber optik kablo uzunluğumuz 720 bin kilometreye ulaşmış, sabit geniş bant aboneliklerinde fiberin payı ilk defa yarıyı geçmiştir. Mobil haberleşmede 5G'nin hizmete sunulmasıyla sanayide, lojistikte ve kamu hizmetlerinde yeni uygulamaların önü açılmıştır. Vatandaşımız açısından ise bağlantı kalitesinin en anlaşılır ölçüsü ihtiyaç duyduğu anda işini kesintisiz görebilmesidir. Bir öğrencimizin dersini takip edebilmesi, küçük bir işletmenin sipariş alabilmesi, çiftçimizin başvurusunu köyünden yapabilmesi bu yatırımların günlük hayattaki karşılığıdır. Özellikle, nüfusun seyrek olduğu yerleşimlerde devletimizin üstlendiği sorumluluğu kıymetli buluyoruz. Evrensel hizmet kapsamında, köy ve mezralarda kurulan baz istasyonları sayesinde 3.800'ü aşkın yerleşim yerine mobil haberleşme hizmeti ulaştırılmıştır. Kışın yolu kapanan bir köyde vatandaşlarımızın sağlık ekibine ulaşabilmesi, arazide çalışan bir üreticimizin ihtiyaç anında ailesine haber verebilmesi bakımından bu hizmetin değeri büyüktür. Kapsama ihtiyacının devam ettiği yerlerin tespitinde de sahadan gelen bildirimlerin dikkate alınmasını önemsiyoruz. Bağlantı imkânları genişledikçe devletimizin sunduğu hizmetler de vatandaşlarımıza yakınlaşıyor. Bugün 69 milyon kullanıcıya ulaşan e-devlet kapısı sayesinde vatandaşlarımız geçmişte farklı kurumlara giderek temin ettiği birçok belgeye bulunduğu yerden erişebiliyor. Milliyetçi Hareket Partisi olarak kamu hizmetlerinde yerli yazılımların geliştirilmesini, yapay zekâdan işlemleri sadeleştirecek alanlarda yararlanılmasını ve kişisel verilerin titizlikle korunmasını destekliyoruz. Bu hizmetlerin güvenle sürdürülebilmesi için kamu kurumlarımızın güçlü bir bilişim altyapısına ihtiyacı vardır. Temeli atılan TÜRKSAT Gölbaşı Veri Merkezi kurumlarımızın bilişim ve bulut altyapısını tek çatı altında toplama hedefi bakımından çok önemli bir yatırımdır. Merkezin enerji verimliliği gözetilerek planlamasını da değerli buluyoruz. Kamu hizmetleri dijital

ortama taşındıkça vatandaşlarımızın bilgisini koruma, sistemleri siber tehditlere karşı güçlendirme ve olağanüstü şartlarda hizmetin devamını sağlama sorumluluğumuz da artmaktadır.

Bu sorumluluğun bir diğer boyutu ise uydu haberleşmesidir. İlk yerli ve millî haberleşme uydumuz TÜRKSAT 6A'nın Türk mühendislerin emeğiyle üretilip hizmete alınmasını milletimiz için bir iftihar vesilesi olarak görüyoruz. Burada kazanılan mühendislik tecrübesinin yeni nesillere aktarılması ve TÜRKSAT 7A Projesi'yle uydu haberleşme kapasitemizin artırılması, ülkemizin teknolojik bağımsızlığı bakımından önemlidir. Özellikle afet anlarında karasal altyapının zarar gördüğü bir bölgede ekipler arasındaki irtibatın sürdürülmesi, yardımın nereye yönlendirileceğinin bilinmesi ve vatandaşımıza zamanında ulaşılması açısından bu kabiliyet hayati değer taşımaktadır.

Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyelerimiz; seçim bölgem olan Kayseri'de ulaştırma ve altyapı alanında bugüne kadar yapılan yatırımların toplamı 110 milyar lirayı aşmıştır. Kayseri, sanayisiyle, ticaretiyle, tarımsal üretimiyle ülkemizin ekonomisine güç veren bir şehirdir. Biz bu yatırımların karşılığını, ürettiği malı limana ulaştıran sanayicimizin taşıma maliyetinde, ürününü pazara götüren çiftçimizin kazandığı zamanda, hastaneye gitmek için yola çıkan hemşehrilerimizin yolculuğunda görüyoruz.

Sayın Bakanım, ilçelerimizi ziyaret ettiğimizde hemşehrilerimizle en çok konuştuğumuz konulardan biri, her gün kullandıkları yolların durumudur. Kayseri Kuzey Çevre Yolu, Boğazköprü-Himmet Dede, Hacılar-Develi il yolunda, Kermelik üzerinde, Özvatan ve Felahiye'ye ulaşan güzergâhta ve Boğazlıyan-Felahiye-Kayseri yolunda çalışmalarımız devam ediyor. Kayseri-Niğde yolunda ve Pınarbaşı'nın doğu bağlantısında yürütülen çalışmalar da şehrimizin çevre illerle ticareti bakımından önem taşıyor. Çiftçimizin mahsulünü vaktinde pazara ulaştırması, kışın hastaneye gitmek üzere yola çıkan bir ailenin güvenle şehir merkezine varması için bu projelerin her birini yakından takip ediyoruz ve bu projelerin devamındaki desteğiniz için sizlere de ayrıyeten teşekkür ediyoruz.

Kayseri'mizin uzun zamandır beklediği yatırımların başında ise Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren Projesi geliyor. Pek çok kez dile getirdiğimiz bu projede, bugün çalışmaların yarıdan fazlasının tamamlanmış olmasını memnuniyetle karşılıyoruz. Hat hizmete girdiğinde Kayseri ile Ankara arasındaki tren yolculuğunun 1 saat 45 dakikaya inmesi hedefleniyor. Sayın Bakanım, Kayserili hemşehrilerimiz adına hattın bir an evvel hizmete açılması için desteğinizin devamını çok önemli buluyoruz. Hızlı trenle şehrimize gelecek yolcular açısından şehir içi ulaşım da önem taşıyor. Tamamlanan Anafartalar Yüksek Hızlı Tren Tramvay Hattı'nın faydasını hemşehrilerimiz bugünden görüyor. Öğrencilerimiz fen lisesine, hastalarımız ve yakınları şehir hastanemize, şehirler arası yolculuk yapacak vatandaşlarımız otogara tramvayla ulaşabiliyor. Hızlı tren hizmete girdiğinde, sefer saatlerinin tramvayla uyumlu planlanması da yolcularımıza büyük bir kolaylık sağlayacaktır diye düşünüyorum.

Kayseri gibi ürettiğini dünyanın dört bir yanına gönderen bir şehir için demir yolunun yük taşımacılığında da ayrı bir yeri var. Kayseri Kuzey Geçişi Varyantı ile Boğazköprü Lojistik Merkezi'nin tamamlanması bu bakımdan çok önemli bir kazanımdır.

İncesu Organize Sanayi Bölgemizi demir yolu ağına bağlayacak hatta da çalışmalar son aşamaya geldi. Bu bağlantı hizmete girdiğinde İncesu'daki sanayicimiz fabrikasında ürettiği malı demiryoluyla limanlara gönderebilecek. Bu imkân, nakliye maliyetlerinin ihracatta rekabet gücünü doğrudan etkilediği bir dönemde üreticimiz için son derece kıymetlidir.

Kayseri Havalimanı'mızın da şehrimizin hem ticaretine hem turizmine hizmet etmesi açısından çok önemli bir yeri vardır. Yurt dışında yaşayan hemşehrilerimiz için Kayseri'ye doğrudan uçabilmek, özellikle çocuklarıyla veya yaşlı anne babalarıyla seyahat eden aileler açısından büyük kolaylık. Erciyes'te kış turizminin yoğunlaştığı dönemlerde de seferlerin talebe göre planlanmasını şehrimize gelecek ziyaretçilerimiz ve turizm esnafımız adına önemsiyoruz.

Sayın Bakanım, ilçelerimizde ve kırsal mahallelerimizde takip ettiğimiz bir diğer konu da internet erişimidir. Kayseri'de fiber altyapı genişledi. Bakanlığınızın yürüttüğü çalışmalarla 68 yerleşim yerine mobil geniş bant internet hizmeti ulaştırıldı. Köyünde yaşayan bir öğrencimizin dersine erişebilmesi, bir üreticimizin ürününü internet üzerinden satabilmesi için bağlantı kalitesini artıracak çalışmaların sürdürülmesini de bekliyoruz.

Sayın Bakanım, özellikle sizin döneminizde yani son üç yılda Kayseri'mize kazandırılan her eserin, her hizmetin yanındayız çünkü Sayın Bakanım, bu, benim geçici bütçeyle beraber burada 10'uncu bütçem, 10 bütçede çok konuştuk ama son üç yılda yapılanlarla taleplerimiz karşılandı. Onun için Bakanlığınıza, ekibinize çok teşekkür ediyorum özellikle. Bir Kayseri Milletvekili olarak da ilçelerimizin ve mahallelerimizin ihtiyaçlarını dile getirmeye, devam eden projeleri sahada takip etmeye devam edeceğiz.

Sayın Bakanım, Milliyetçi Hareket Partisi olarak Cumhur İttifakı'mızın ortaya koymuş olduğu vizyonla Türkiye'nin lider ülke olması ülküsüyle uyumlu, stratejik öncelikler doğrultusunda yapacağı ulaştırma, lojistik, bilgi teknolojileri ve iletişim alanlarındaki yatırımlara destek olmaya devam edeceğiz.

Bu duygu ve düşüncelerle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2027 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyor, sizlere ve ekibinize teşekkür ediyorum tekrar, sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederiz.

Gruplar adına son konuşmacı, Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına Süleyman Şahan.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan Yardımcılarım, kıymetli bürokratlar; AK PARTİ olarak 2002 yılından bu yana Cumhurbaşkanımız, liderimiz Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın önderliğinde iktidarlarımızın başarı hikâyesi yazdığı, Türkiye'ye çağ atlattığı, Türkiye'nin makus talihini değiştirdiği alanların en başında ulaştırma vardır. Yazar diyor ki "Sanatçının eleştirenleri

dinlemeye vakti yoktur. Yazar olmak isteyenler eleştirileri okur. Yazmak isteyenlerin ise eleştirileri okumaya vakti yoktur." Birileri yapılanları eleştiredursun yani yazar olmaya çalışsın, köşelerinde yorumlamakla, her hizmetin arkasında bir kusur aramakla meşgul olsun; bizim boş eleştirilere ayıracak vaktimiz yok. Bunlara takılıp kalsaydık, rüzgâra göre yönümüzü değiştirseydik bugün burada olmazdık.

2002 yılında 6 bin kilometre civarında olan bölünmüş yol uzunluğumuzu bugün 30 bin kilometrenin üzerine çıkardık. Otoyol uzunluğumuzu 1.700 kilometreden 3.800 kilometrenin üzerine ulaştırdık. BSK yol uzunluğumuzu 8.500 kilometreden 33.500 kilometrenin üzerine çıkardık. Köprü ve viyadük uzunluğumuzu 311 kilometreden 838 kilometreye çıkardık. Tünel uzunluğumuzu ise 50 kilometreden yaklaşık 900 kilometreye ulaştırdık. 30 bin kilometreyi aşan bölünmüş yol ağı, 33 bin kilometreyi aşan BSK yol uzunluğu, 900 kilometreye yaklaşan tünel ağı ortadayken bunun nesinden rahatsız oldunuz? "Yollar çabuk bozulur." diyenlere rakamlarla cevap veriyoruz. "Yeni yola ne gerek var?" diyenlere eserlerle cevap veriyoruz; rakamlar ortada, eserler ortada. Haksız eleştiri çoğu zaman kılık değiştirmiş bir takdirin itirafıdır zira ortaya konulan eserler karşısında söyleyecek sözü olmayanlar yapılanı küçümseyerek kendi yetersizliklerini örtmeye çalışırlar. Sayın Cumhurbaşkanımızın dediği gibi elinde çekiç olan her şeyi çivi sanırmış. Bunların da siyasetten anladığı her meseleye bir mazeret, her gelişmeye bir bahane üretmekten ibaret. Söz dağarcıkları hamasetle, siyaset anlayışları mazeretle sınırlı çünkü ortaya koyabilecekleri bir vizyon, millete sunabilecekleri somut bir plan, hayata geçirebilecekleri bir planları yok; sadece böyle konuşurlar.

HASAN TOKTAŞ (Bursa) - Ayıp ya, başka bir şey anlatabilirsin!

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Yolu yapmaktan aciz, yetkisinin sınırlarını bilmeyen, görevinin ne olduğunu dahi kavrayamayan bir anlayış ile "Gidemediğin yer senin değildir." diyerek Türkiye'nin dört bir yanını demir ağlarla ören bir vizyon aynı olabilir mi? Bir tarafta mazeret üretenler, diğer tarafta mesafeleri ortadan kaldıranlar. 2002 yılında sıfır kilometre olan hızlı tren hattımızı, bugün 2.600 kilometrenin üzerine çıkardık. Kendi ilim olan Yozgat'ımız da dâhil olmak üzere 23 ilimizde yaşayan vatandaşlarımızı doğrudan veya dolaylı olarak hızlı trenle buluşturduk, böylece nüfusumuzun yüzde 53'ü hızlı trenle buluşmuş oldu. Toplam demir yolu uzunluğumuz 14 bin kilometrenin üzerine çıktı. Kent içi raylı sistem hattımızı da 281 kilometreden 1.056 kilometreye yükselttik. ASELSAN tarafından geliştirilen ilk yerli ve millî sürücüsüz sinyalizasyon sistemini metro hatlarımıza kazandırıyoruz. Bir zamanlar hava yolu ulaşımının yalnızca belirli kesimlerin imkânları olduğu günlerden Türkiye'nin dünyanın dört bir yanına uçtuğu günlere geldik. Havalimanı sayımız 26 idi, bugün 58 ve müjdesini de buradan vermiş olayım, 2027'nin ilk yarısında Yozgat'ta açılacak olanla beraber toplam 60 olacak. Yurt dışı uçuş noktalarımız 60'tı, bugün 356. Havalimanlarımızdaki yıllık yolcu sayımız 34 milyondu, bugün 247 milyonu aştı; 2025 yılında Avrupa'da 3'üncü, dünyada 7'nci sıraya yükseldik. Dolaylı makroekonomik olumsuz etkileri yaklaşık 100 milyar dolar olan Gezi olayları esnasında dünyanın en gözde havalimanlarından biri olarak kendi alanında küresel bir markaya dönüşen İstanbul Havalimanı için söylenmedik söz, takılmadık kulp bırakılmadı, yapılmaması için ortalık yakıldı, yıkıldı; o günden bugüne 493,5 milyon yolcuya hizmet verdi, geçtiğimiz yıl 84,5 milyon yolcuya hizmet verdi, tamamlandığında 200 milyon yolcu kapasitesine ulaşacak. Üçlü bağımsız pist operasyonunu hayata getiren dünyada 2'nci, Avrupa'daki ilk ülke oldu. Yine yakıp yıktığınız Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden ise 2025 yılında 47 milyon araç geçişi gerçekleşti. Yapımına karşı çıktınız ama hizmetinden yararlanmaya gelince en ön saflardaydınız.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Parayı sen cebinden verdin, babanın parası.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Sizin yıllardır ortaya koyduğunuz tezleri çürütmeye benim vaktim yetmez, Meclis tutanaklarını açın bakın, okuyun.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Sen oku, sen.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Biz bugün yine karşınıza rakamlarla, verilerle, somut eserlerle geldik.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) - Yozgat'ın vekil sayısı 3'e düştü.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - 1 kişi de yeter.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Tabii, onu göreceğiz.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Denizcilik sektöründe liman tesisi sayımızı 152'den 218'e, tersane sayımızı 37'den 85'e çıkardık. Deniz ticareti filomuzu 8,9 milyon tondan 53,1 milyon tona ulaştırarak dünyada 10'uncu sıraya taşıdık. Limanlarımızda elleçlenen yük miktarını 190 milyon tondan 532 milyon tona çıkardık. Bunlar, yalnızca denizcilik sektöründeki rakamlar değil, Türkiye'nin uluslararası ticaretteki kapasitesinin ve üretim gücünün göstergesidir.

Bugün ulaşım yalnızca yollarla, raylarla, limanlarla değil, çağımızda veri de bir yol, fiber altyapı da bir köprü, uydu teknolojisi de stratejik bir imkândır. Yüzde 81 yerlilik oranıyla ürettiğimiz TÜRKSAT 6A'yı uzaya gönderdik. Hizmetteki aktif haberleşme uydu sayımızı 6'ya çıkardık. 5G teknolojisiyle iletişim hızımızı 10 kat artıracak bu teknolojiyle akıllı şehirlerden otonom araçlara, sanayiden eğitime kadar pek çok alanda yeni bir çağın kapısını aralıyoruz.

Bazen bir eserin kıymetini anlamak için bugünkü maliyetlerine bakmak gerekir: Osmangazi Köprüsü 7 milyar dolara yapıldı, bugünkü maliyeti 15 milyar dolar. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu dâhil 9,5 milyar dolar, bugünkü maliyeti 20 milyar dolar. Marmaray'ı 3 milyar dolara yaptık, bugünkü maliyeti 6,5 milyar dolar. Avrasya Tüneli'ni 1,25 milyar dolara yaptık, bugün aynı eser 5 milyar dolar. İşte "vizyon" dediğimiz şey tam da budur, bugünün hesabını yaparken yarının Türkiyesini de düşünmek. 2002-2026 yılları arasında ulaştırma ve haberleşme alanlarında toplam 355 milyar dolarlık yatırım gerçekleştirilmiştir. Elbette eleştiri

olacaktır, bunlar demokrasinin ve kamu yönetiminin gereğidir ancak sadece eleştirmek ve takoz olmanın ülkemize fayda sağlamayacağı aşikârdır. Bu ülkenin daha fazla mazerete değil daha fazla projeye ihtiyacı vardır.

HASAN TOKTAŞ (Bursa) - Muhalefete "takoz" diyorsun yani bravo! Ayıp!

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Sayın Bakanım, Yozgat'ımıza bugüne kadar ulaşım ve haberleşme yatırımları kapsamında 2026 fiyatlarıyla 131 milyar 366 milyon TL yatırım yapılmış olması son derece kıymetlidir. Sadece 2026 yılında ayrılan kaynak ise 9 milyar 813 milyon TL'dir. Yozgat'ımızın ulaşım ihtiyaçları kapsamında, özellikle olmazsa olmazımız Yozgat Çevre Yolu, Atatürk Yolu, Çandır-Çayıralan Yolu, Kadışehri, Çekerek Yollarımızın yatırım programında öncelikli olarak değerlendirilmesini ve gerekli çalışmaların başlatılmasını sizlerden istirham ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) - Yapar, yapar; bu kadar anlattın, onu da yapar.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Biz Yozgat için istemeye, takip etmeye ve çalışmaya devam edeceğiz. Yozgat'a olan daimi desteğiniz için hemşehrilerim ve şahsım adına Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza ve emeği geçen tüm bürokratlarımıza şükranlarımı sunuyorum.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Darısı Adana'ya diyorum.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Bakanlığımızın 2027 bütçesinin hayırlı olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Daha on dakika...

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Süreyi kısıtlı kullanıyoruz süre daha fazla uzamasın diye. Tabii, bu arada Kayseri'yi de geçmişiz.

Sayın Bakanım, hepinize hayırlı uğurlu olsun diyor, teşekkür ediyorum.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Bize ekler misiniz onu?

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Siz de çalışın sizin de olur.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Hiç çalıştın mı acaba hayatında?

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Evet, böylece gruplar adına konuşmaları bitirdik.

14.45'te toplanmak üzere ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.57

İKİNCİ OTURUM
Açılma Saati: 14.51
BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)
BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)
SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)
KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)
----- 0 -----

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, 20'nci Birleşim İkinci Oturumu açıyorum.

Kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Sayın Akay, buyurun.

CEVDET AKAY (Karabük) - Teşekkürler Başkanım.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, değerli bürokratlar; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bakanlık bütçemizin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

2027'de bütçe teklifi 761,4 milyar. Geçen yıl 525,2 milyarmış Sayın Bakanım. 236 milyarlık bir artış var, artış yüzdesi yüzde 44,95. Genel bütçedeki payı da yüzde 2,79. Tabii bu kadar önemli projeleri hayata geçiren -sunumunuzda da anlattınız- demir yollarından kara yollarına, hava yollarına lojistik alanda bu kadar hizmet yapacak ve yapmak zorunda olan bir Bakanlık bütçesi olarak biz bu bütçeyi düşük buluyoruz, yüzdesel olarak da artması gerektiğine inanıyoruz. Bu konuda da önergelerimiz olacak. AK PARTİ'li vekil arkadaşlar ve MHP'li vekil arkadaşlarımız mutlaka önergeye "evet" diyeceklerdir diyorum. Buradan Nilgün Hanım'a da ve Sayın Kurt'a da söylemiş olayım yani Necmettin Bey de arkada.

Şimdi ben KÖİ ve yap-işlet-devret projeleriyle ilgili genel olarak biraz bahsetmek istiyorum. Bu sadece kara yollarında değil aynı zamanda şehir hastaneleriyle ilgili olarak da garanti ödemeleri, hizmet kiralama bedeli şeklinde yapım bedeli olarak kullanılan tutarların, yap-işlet-devret, KÖİ projeleri dediğimiz bu projelerin üç yıldaki bütçemize yani devletimize maliyeti 1 trilyon 26 milyar 500 milyon. Üç yıllık rakamı topladım ben. Burada Sağlık Bakanlığına ait olan kısmı çıkardığımız zaman bu önümüzdeki üç yılda yani 2027, 2028 ve 2029'da garanti ödemeleriyle ilgili ayrılan tutar 467,3 milyar Sayın Bakanım. Şimdi bu yap-işlet-devret ve KÖİ projelerini yapan firmaların büyük bir bölümü de teşvik belgesi alan veya muafiyet, istisna ve indirimler yoluyla -vergi harcaması dediğimiz- tahsilinden vazgeçilen vergiler kanalıyla desteklenen firmalar. Yani biz asgari kurumlar vergisi getirdiğimiz hâlde -yüzde 10- bunun efektif vergi yükleri bu asgari kurumlar vergisinin de geçmişten alınan teşvikler nedeniyle altında devam ediyor. Bu kronik bir problem. Bunun sebeplerinden biri de tabii ki bu projeyi yapan -özellikle 9 proje var kara yoluyla alakalı- borç üstlenim taahhüdüyle alınan krediler var. Süreç içerisinde, 2012'den bu yana alınan 22,1 milyar TL'lik, hazinenin kefil olduğu krediler. Bunlar da bu projelere kullandırılıyor. Buradaki görevli firmaların, işi yapan firmaların ödedikleri faizler, kur farkı giderleri bunların bilanço yapısını da bozduğu için burada bir matrah da oluşmuyor. Yıllardır bu böyle baktığımız zaman. Şimdi Avrasya Tüneli öbür tarafta devam ediyor.

Bu garanti ödemeleriyle ilgili sıkıntılar var. Bu konuyla ilgili birkaç soru soracağım müsaade ederseniz size. Bu Karayollarıyla ilgili, Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinden yap-işlet-devret projelerine 2025 yılında ödenen 94,6milyar TL ile 2026 yılında ödenekleştirilen -ki kasım sonu itibarıyla 101,3milyar harcanmış- buradaki araç geçiş garanti ödemelerinin proje ve görevli şirket bazında ayrı ayrı dağılımı nedir? Ve bununla ilgili diğer bir soru: Hâlihazırda işletmede olan yap-işlet-devret kapsamındaki köprü ve otoyol projelerinin -bunlar Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu ve Osmangazi Köprüsü beraber, Kuzey Marmara Otoyolu kesimleri ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu ve 1915 Çanakkale Köprüsü, Ankara-Niğde Otoyolu, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu ve Aydın-Denizli Otoyolu- her biri için 2025 yılı ve 2026 yılında ilk on ay itibarıyla sözleşmede garanti edilen araç geçiş sayıları ile fiilen gerçekleşen araç geçiş sayıları dağılımı nasıldır? Soruda yetmeyeceği için şimdiden bunu sordum, bu konuyla ilgili cevap verebilirseniz mutlu olacağız.

Garanti ödemelerindeki sözleşme yüklerinden mutlaka arınmamız gerekiyor, bunları aşağıya çekmemiz gerekiyor gerekirse müteahhit firmalarla oturup çünkü garanti sayısına ulaşılsa bile dönem içerisinde döviz fiyatlarındaki oynamalardan dolayı, kur farklarından dolayı hâlen ödemelere devam edilmek zorunda kalınıyor, ciddi ödemeler var. Mesela, Avrasya Tüneli 2023'te geçiş sayısı kendini amorti ettiği hâlde devamında da bu tip şeylerden dolayı ödemeler var. Ben baktığım zaman onu gördüm; 500 milyon ayrılmış, işte şimdi 2 milyara çıkarılıyor. Tahmin ediyorum, önümüzdeki dönemdeki bu kurla ilgili oynamalardan Bakanlığa gelen yükten kaynaklanacak.

Sayın Bakanım, ben 343 ulaştırma projesini inceledim, bunu da kitapçık hâline getirdik; burada. Bu projeleri incelediğimizde, başlangıç tarihinden bugüne kadar... Çok geçmişten gelen var yani sizin Bakanlığınızdan çok önceden gelen, çok eski tarihli projeler var burada. Bu projelerde ve günümüzdeki fiyatlama, en son bedellere, yatırım projelerindeki programdaki ayrılan ödeneklere baktığımız zaman, 1,9 trilyona yakın, tam rakamı 1 trilyon 823 milyarlık bir maliyet artışı var. Yani bunun sebebi bir projede bazı değişiklikler olmuş olabilir, enflasyon nedeniyle olabilir, döviz kurundaki artışlar nedeniyle olabilir ama bunların bir kısmı yanlış müteahhit seçiminden, yerle ilgili yanlış seçimlerden, zeminde sıkıntı olmasından veyahut da...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Kara yolları mı genel mi?

CEVDET AKAY (Karabük) - Kara yolları. Burada demir yolu var, hızlı tren projeleri var, kara yolları projeleri var, hatta havaalanı projeleri de var. Ben gerekirse verebilirim, hazırladım bunu size vermek üzere, takdim edeceğim sonra detay detay. Bu projelerle ilgili birtakım kamu kurum ve kuruluşlarının, idarecilerin hatası var, ihale yöntemlerinde sıkıntılar var, hepsi kamu zararı diye bir şey yok ama bunun incelenmeye ve denetlenmeye ihtiyacı var, Sayıştay denetimine de ihtiyacı var. Ülkenin böyle bir kaynağı heba etmesine hiçbirimizin müsaade etmemesi lazım. Bu rakam... İnanın, şu anda, 16 milyon 410 bin emekli ikramiye alacak; bu, resmî bütçedeki rakamlar, 2027 yılı içinde ikramiye alacak emekli sayısı. Şimdi, buna göre kıyasladığımız zaman, her bir emekliye 111 bin TL para verebiliriz. Bu maliyet artışlarını kontrol altına alabilseydik, zamanında bitirebilseydik, bu sıkıntıları ortadan kaldırabilseydik böyle olacak. Örnek vereyim mesela: Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi ilk yatırım tutarı 78 milyon, bugünkü ulaştığı değer 216 milyar 515 milyon, tam 216,5 milyar liralık bir artış var. Kaç kere revize edildi, neden maliyet artışı bu kadar oldu, yanlış müteahhit seçimi mi var, ihale yöntemlerinde mi hata var; bunların açıklanması gerekiyor. Mesela, Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-Manisa-İzmir Hızlı Tren Projesi ilk yatırım tutarı 3 milyar, siz bunları gayet iyi biliyorsunuz. Mevcut tutar 101 milyar 487 milyon olmuş, 98 milyarlık bir artış var yani burada böyle devam ettiğimiz zaman kara yolları projelerinde de havaalanında da çok çeşitli projeler var. Bir örnek daha vereyim: Nusaybin-Cizre Hudut Demir Yolu Projesi 385 milyon olarak çıkmış, şu anda 91 milyar 694 milyon, 238 kat artış yapmış. Trabzon Yeni Havaalanı 4 milyar olarak başlamış, 68 milyar; 64 milyar 980 milyonluk bir artış var. Şimdi, çarpıcı bir örnek vereyim: Bunlar kara yollarındaki rakamlarla ilgili; şimdi, Erzurum-Aziziye ayrımı, Çat-Karlıova-Bingöl yolu, 17 milyon 824 bin TL olarak çıkmış, 800 kat artış var, 14,6 milyar şu anki ödeneği. Yine, 600 kat artış olan bir proje daha var, İzmit-Kandıra yolu, 22,6 milyonken şu anda 14,1 milyar. Yani bunların incelenmesi, hatalı kişiler kimse veya yanlış seçim müteahhidi mi var, başka haklı sebepler de olabilir, proje artışları da olabilir ama mevcut durumun mutlaka ayıklanması gerektiğini ben özellikle vurguluyorum.

Sayın Bakanım, zaman çabuk geçmiş, yüksek hızlı tren projeleriyle ilgili KARDEMİR'den niye ray almıyorsunuz? Niçin İngiltere British Steelden alınıyor? Yani ben 135 milyon sterlin demiştim, sizin rakamınız 95-100 milyon sterlin civarında, iki buçuk yıl içinde alınan ray var. Kredi şartlarında şart koşuluyor, bu şartın ortadan kaldırıp sinyalizasyon, müşavirlik gibi hizmetlere kaydırılıp -İngiltere'de onlar da var- rayın KARDEMİR'den alınmasına çok önem veriyoruz. Mutlaka KARDEMİR devreye girsin. Enerji Bakanına da söyledim, size de söylüyorum, Sanayi ve Teknoloji Bakanına da Hazine ve Maliye Bakanı da söyleyeceğim. Bu konuda sizden çalışma rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU - Kitapçığı verecek misiniz Vekilim?

CEVDET AKAY (Karabük) - Vereceğim efendim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Kaya, buyurun.

ADALET KAYA (Diyarbakır) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; hoş geldiniz.

Yine bir bütçe görüşmesi ve yeni bir şey yok bu bütçede Sayın Bakan. Bir kez daha garanti ödemeleri ve çeşitli imtiyazlarla özel şirketlere milyarlarca liralık kaynak aktarılırken yurttaşların temel ulaşım ve altyapı sorunlarını çözmeye niyeti olmayan bir bütçe

planlaması var karşımızda. Sorunlar çözülmediği gibi her gün yeni bir skandalı öğreniyoruz. Fon soygunu daha aydınlatılmamışken şimdi de bu HGS vurgunu, dolandırıcılığı çıktı ortaya. Yıllardır "Devletin cebinden 5 kuruş çıkmadan yol yapıyoruz." diyerek savunduğunuz yap-işlet-devret modelinin kamu bütçesi üzerindeki garanti yükü yetmezmiş gibi, yurttaşları dolandıran bir tezgâh kurulmuş. HGS hesaplarında yeterli bakiye bulunmasına rağmen gişelerdeki okuma hataları gerekçe gösterilerek haksız geçiş borçları çıkarılmış, bu cezalar yasal süre içerisinde yurttaşlara bildirilmemiş, oluşan borçlar e-devlet üzerinden takibe de açılmamış ancak on beş günlük süre dolduğunda geçiş ücretine 4 kat ceza uygulanarak dosyalar özel şirketlerin anlaşmalı hukuk bürolarına devredilmiş. Şimdi, böylece, başlangıçta çok düşük olan geçiş ücretleri avukatlık ve icra masraflarıyla birlikte katlanarak yurttaşlara fatura edilmiş. Bakanlık işletme hakkını özel şirketlere devretmiş olabilir ancak bu durum yurttaşın haklarının korunması konusundaki kamusal sorumluluğunuzu ortadan kaldırmıyor. Dolayısıyla bu uygulamaların denetlenmesini, haksız tahsilatların önlenmesini ve yurttaşların mağduriyetlerinin giderilmesini bekliyoruz ve bir açıklama da bekliyoruz sizden Sayın Bakan.

Şimdi, Diyarbakır'ın ulaşım sorunlarına gelmek istiyorum. Diyarbakır'a ulaşmak da Diyarbakır'dan başka kentlere ulaşmak da daha maliyetli ve daha zahmetli bir hâl almış durumda ve her geçen sene de bu durum gittikçe ağırlaşıyor. Diyarbakır'a yönelik uçak seferleri yetersiz, sefer sayısının ihtiyacı karşılayıp karşılamaması, bilet fiyatlarının yükselmesine ve uygun fiyatlı biletlerin çok kısa sürede tükenmesine neden oluyor. İki kademeli iç hat tavan fiyat uygulamasında fiyatların 7 bin liraya kadar yükselmesi bu sorunun boyutunu daha da ağırlaştırıyor. Örnek veriyorum, Ankara'dan Antalya'ya gidiş dönüş 3 bin liraya bilet varken Diyarbakır'a tek yön uçuş için 3 bin liranın üzerinde ödeme yapmak zorunda kalıyorsunuz. Burada temel sorun sefer sayılarının bölgenin nüfusu ve ulaşım ihtiyacıyla orantılı olmaması. AJetin seferlerinde ciddi sorunlar yaşanıyor. Uçuşların iptal edilmesi veya çeşitli gerekçelerle aksaması nedeniyle yurttaşlar hava limanlarında saatlerce beklemek zorunda kalıyorlar. Şimdi, pahalılığa ve sefer sorunlarına rağmen uçmayı başarsanız bu defa inemiyorsunuz Sayın Bakan. Geçen cuma yine aynı şey ben yaşadım, Elâzığ'a inmek zorunda kaldık. Yani 1 Kasımda alternatif piste yeni bir aletli iniş sistemi kurulduğunu ve gerekli kontrollerin ardından sistemin hizmete gireceğini açıklamıştınız ancak bir aydır sistem devreye alınmadı, montajı tamamlanan cihazın ana pistte devam eden çalışmalar gerekçe gösterilerek kalibrasyonunun yapılmadığı belirtiliyor. Geçtiğimiz hafta yani cuma cumartesi günü yine uçuşlar iptal edildi ve insanlar da saatlerce havaalanında ve uçakta beklemek zorunda kaldılar ve uçaklar inemedi. Sayın Bakan, milyonlarca liralık yatırım yapılan bu sistem neden hâlâ etkin biçimde kullanılamıyor? Kalibrasyon süreci hangi aşamada? Sistem ne zaman devreye alınacak?

Şimdi, demir yollarında da benzer bir eşitsizlik söz konusu diğer bölgelerle. Bakanlığınız ulaştırma yatırımlarında demir yollarına önemli kaynaklar ayırdığını ifade ediyor ancak yatırımların ülke geneline dağılımına baktığımızda, ciddi bir dengesizlik söz konusu. Ankara merkezli yüksek hızlı tren hatları Eskişehir'e, Konya'ya, Karaman'a ve Sivas'a kadar ulaştırılmış durumda ancak bölge illerinin hiçbiri bu ağın dışında bırakılmamalıdır. Bugün Diyarbakır'ın adı dahi hızlı tren planlamalarında, somut bir yatırım takviminde karşılık bulmuyor. Diyarbakır'ın nüfusunu, bölgesel konumunu, ekonomik potansiyelini düşündüğümüzde bu durumun kabul edilebilir bir açıklaması yoktur.

Üstelik yalnızca yeni hatların yapılmasında değil, mevcut demir yolu altyapısının geliştirilmesinde de ciddi gecikmeler yaşanıyor. Yaklaşık 9 milyar liralık Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan elektrifikasyon projesinde nakdi gerçekleşmenin yalnızca yüzde 1 düzeyinde kaldığı belirtiliyor. Diyarbakır ve bölge illeri, demir yolu yatırımlarında neden sürekli bekleyen kentler konumunda? Diyarbakır'ı yüksek hızlı tren ağına bağlamak için somut bir planınız var mı Sayın Bakan?

Yine Diyarbakır'ın şehir içi ulaşımında ciddi sorunlar var. Kent merkezinden geçen D360 kara yolu uluslararası transit taşımacılığın önemli güzergâhlarından biri. Alternatif güzergâhların yetersizliği nedeniyle şehirler arası ağır tonajlı araçlar kent merkezine girmek zorunda kalıyor. Bu durum, kent trafiğini yoğunlaştırıyor, hem de yurttaşların günlük yaşamını çekilmez bir hâle getiriyor. Seyrantepe güzergâhında yapılan en küçük yol çalışmasında bile binlerce yurttaş; öğrenciler, hastalar, doktorlar trafikte saatlerce beklemek zorunda kalıyorlar. Bu sorunun çözümü için Diyarbakır'ın çevre yolu yatırımlarının tamamlanması gerekiyor ancak Şeyh Sait bulvarının tamamlanması, Silvan-Ergani, Silvan-Bismil çevre yolu bağlantılarının hayata geçirilmesi gibi önemli projeler yıllardır bekliyor. Transit taşımacılığın kent merkezinin dışına alınmasını sağlayacak bu yatırımların sürekli ertelenmesi, Diyarbakır'ın trafik sorununu da daha da büyütüyor. Sayın Bakan, bu projeler için neden hâlâ somut bir ilerleme sağlanamadı? Geçen sene de bunları konuşmuştuk, siz de hatırlarsınız.

Bir diğer önemli konu -yine konuşmuştuk- hafif raylı sistem projesi. Büyükşehir Belediyesi projeyi hazırladı, kredi kuruluşlarıyla görüştü, İller Bankasından kredi teminatı verilmesini talep ediyor. Evet, İller Bankası, Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bağlı ancak ulaşımla ilgili bu sorunun çözülmesinde siz de aracı olabilirsiniz Sayın Bakan. İstanbul başta olmak üzere bazı büyükşehirlerde raylı sistem yatırımlarının Bakanlık tarafından üstlenildiğini ve finanse edildiğini görüyoruz. Diyarbakır için de benzer bir inisiyatif kullanmanızı talep ediyoruz.

Şimdi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının sorumluluğu yalnızca yolların, köprülerin, havalimanlarının ve demir yollarının yapılması değil elbette; Bakanlığın temel sorumluluklarından biri de insan hayatını ve can güvenliğini korumaktır. Marmara Denizi'nde, Silivri açıklarında batan Tuğberk İmamoğlu gemisini ve kaybolan denizcileri konuşmak istiyorum Sayın Bakan, hatırlatmak istiyorum sizlere: Bu denizcilerin aileleri aylardır en azından yakınlarının bir mezar yerinin olmasını istiyorlar ancak kasım ayı başında makul bir kurtarma ümidi kalmadığı gerekçesiyle arama çalışmaları sonlandırıldı. Ailelerin beklentisi var yeniden başlatılması yönünde. Bu nedenle size aktarmak istiyoruz bunu: Ailelerinin haklı taleplerinin dikkate alınmasını, gerekli teknik donanıma sahip

arama gemilerinin ve ekipmanların seferber edilmesini, arama ve çıkarma çalışmalarının yeniden başlatılması için gerekli adımların atılmasını talep ediyoruz.

Şimdi, Sayın Bakan, sayın bürokratlar; bütün bu sorunların ortak bir noktası var: Kamu kaynaklarının dağılımında, yatırım önceliklerinde ve hizmet sunumunda ciddi bir eşitsizlik yaşanıyor ne yazık ki. 2027 bütçesinde kara yollarının garanti ödemelerine 134 milyar lira ayıran bir anlayış var. Diyarbakır'ın Çevre Yolu, hafif raylı sistem, demir yolu ve havalimanı sorunlarını çözüme kavuşturamıyor. Özel şirketlere verilen garantiler için kaynak var ancak milyonlarca insanın yaşadığı bir kentin temel ulaşım ihtiyaçları söz konusu olduğunda kaynak ve takvim belirsizliği devam ediyor.

Sayın Bakan, biliyorsunuz, Diyarbakır sadece kendinden sorumlu bir kent değil, çevre kentlerin de yükünü kaldıran bir kent. Bu nedenle, itirazımız ulaştırma yatırımlarının yapılmasına değil elbette, bu yatırımların hangi önceliklere göre, hangi bölgelere ve kimlerin yararına gerçekleştirildiğinedir; biz de kendi bölgemize yatırımlar yapılmasını talep ediyoruz.

Bu çerçevede, önerilerimiz var, taleplerimiz var, bunları size aktarmak istiyorum; gerçi zamanım da kalmamış. Özel otoyol ve köprülerdeki HGS uygulamalarında yaşanan bu haksız tahsilatların önüne geçilmeli, fahiş icra masraflarına ilişkin denetimler artırılmalıdır. Diyarbakır'a yönelik uçak seferleri artırılmalı, bilet fiyatlarının makul seviyelerde tutulması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Yine, Diyarbakır Havalimanı'ndaki ILS sistemiyle ilgili kalibrasyon ve devreye alma tamamlanmalıdır.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Osmaniye Milletvekilimiz Sayın Gülsoy.

Buyurun.

SEYDİ GÜLSOY (Osmaniye) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcılarımız, kurumlarımızın saygıdeğer bürokratları, yöneticileri, değerli basın mensupları; ben de hepinizi sevgiyle, saygıyla, muhabbetle selamlıyorum.

Bugün 24 Kasım, tüm öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü de canıgönülden kutluyorum.

Ulaştırma ve altyapı yatırımları, bir ülkenin şehirlerini birbirine bağlayan hizmetlerin yanında ekonomik kalkınmasının, üretim gücünün, ticaretinin ve toplumsal girişiminin temel unsurlarından biridir. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde son yirmi dört yılda ulaştırma alanında gerçekleştirdiğimiz yatırımlarla ülkemizin dört bir yanında önemli dönüşümlere imza attık. 2003 yılından 2026 yılı Ekim ayı sonuna kadar ulaştırma ve altyapı alanında gerçekleştirdiğimiz toplam yatırım tutarı 13 trilyon 560 milyar liraya ulaşmıştır. Bu yatırımların 2 trilyon 866 milyarlık kısmının yalnızca son dört yılda gerçekleştirmiş olması ulaştırma altyapısına verdiğimiz önemin açık bir göstergesidir. 2002 yılında 6.101 kilometre olan bölünmüş yol ağımızı bugün 30.278 kilometreye, otoyol ağımızı ise 3.848 kilometreye ulaştırdık. Bu yatırımlarla yalnızca yollarımızı genişletmedik, trafik güvenliğini artırdık, seyahat sürelerini kısalttık ve vatandaşlarımızın hayatını kolaylaştırdık. Nitekim, bölünmüş yol yatırımlarımız sayesinde yıllık yaklaşık 408 milyar liralık akaryakıt ve iş gücü tasarrufu da sağlamış olduk. Demir yolunda önemli mesafeler katettik, 2002 yılında 10.948 kilometre olan demir yolu ağımızı 14.272 kilometreye, hızlı tren hat uzunluğumuzu ise 2.604 kilometreye çıkardık. Havacılıkta ise 2003 yılında 34 milyon olan yolcu sayımızı 2025 yılı sonunda 247 milyona ulaştırdık. Dolayısıyla, hava yolunu halkın yolu hâline getirmiş bulunmaktayız.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemizin dört bir yanında gerçekleştirdiğimiz bu büyük yatırımlardan memleketimiz Osmaniye de önemli ölçüde faydalanmaktadır. Doğu Akdeniz'in önemli geçiş noktadan biri olan Osmaniye'miz sanayisi, tarımı, organize sanayi bölgeleri ve stratejik konumuyla güçlü bir ulaşım altyapısına ihtiyaç duymaktadır. Bu anlayışla, Osmaniye'mize bugüne kadar 2026 yılı fiyatlarıyla 75 milyar 581 milyonun üzerinde ulaştırma ve iletişim yatırımı gerçekleştirdik. Yalnızca 2023-2026 döneminde yapılan yatırımların tutarı 47 milyar 395 milyon liraya ulaşmıştır. Bugün de Osmaniye'mizin ulaşım altyapısını daha ileriye taşımak için önemli projelerimizi sürdürmekteyiz. Özellikle Osmaniye-Kadirli yolumuz, hemşehrilerimizin uzun süredir önem verdiği, beklediği yatırımların başında gelmekteydi. 38 kilometrelik bu güzergâhın bölünmüş yol standardına kavuşturulması amacıyla çalışmalarımız devam etmektedir. Proje kapsamında Cevdetiye Köprüsü'ne kadar -köprü dâhil- kısmı tamamladık; inşallah, 2028 yılı sonuna kadar da bu yolu tamamlamayı planlıyoruz.

Bir diğer önemli yatırımımız ise Hasanbeyli yolumuzdur. Şehir içi geçiş de dâhil, TOKİ bağlantısıyla beraber 16 kilometrelik güzergâhta çalışmalarımız devam etmektedir. Osmaniye Bahçe-Nurdağı yolu, Kanlıgeçit-Yarbaşı-Düziçi yolu ve Ceyhan-Çukurköprü-Kadirli yolu yatırımlarımız hemşehrimizin daha güvenli ve konforlu ulaşım imkânına kavuşması açısından büyük önem taşımaktadır. Şehir merkezinde trafik akışının rahatlaması açısından önem verdiğimiz Karaçay Köprü'müzün yenilenmesi için çalışmalarımız devam etmektedir. Bu projelerin tamamlanmasıyla Osmaniye'mizin ilçe bağlantısı güçlenecek, şehir içi yollarımız daha güvenli hâle gelmiş olacaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Osmaniye'mizin geleceği açısından önem verdiğimiz Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Projesi de hızla devam etmektedir. Projede 313 kilometrelik mesafenin yaklaşık yüzde 83'lük kısmı tamamlanmıştır. Proje tamamlandığında Osmaniye'mizin Çukurova Havalimanı'na, Mersin Limanı'na, Çukurova ve Gaziantep sanayi bölgelerine bağlantısı ve üreticilerin üreticiye ulaşması daha kolay hâle gelecektir. Bunun yanında, Toprakkale-Bahçe ve Bahçe-Nurdağı Demiryolu Proje'miz de bölgemize ulaşım açısından büyük önem taşımaktadır. Burada özellikle belirtmek isterim ki hızlı

trenin Osmaniye istasyonu bulunmaktadır. Şehrimizdeki tarihî istasyon binamızın da onarım ve güçlendirme çalışması başlamıştır. İnşallah, en kısa zamanda bunu da tamamlayacağız. Özellikle Bahçe-Nurdağı hattında yaklaşık 10 kilometrelik demir yolu tünelimizin kazı çalışmalarının tamamlanmış olması son derece kıymetlidir. Ulaştırma yatırımımızı değerlendirirken haberleşme altyapımızı güçlendirmeyi de göz ardı etmedik. Osmaniye'mizde 284 kilometre olan fiberoptik kablo uzunluğumuzu 3.664 kilometreye ulaştırdık. Bugün 554 bini aşkın hızlı internet abonemiz bulunmaktadır. Sayın Bakanım, Osmaniye'mize Karayolları 59'uncu Şubeyi kurduk, asfalt plentimizi kazandırdık ve son derece önemli olan otobandaki batı girişi bağlantımızı yapmış olduk. Bu yatırımlar için Osmaniyeli hemşerilerim adına özellikle sizlere çok çok teşekkür ediyorum.

Yine, özellikle Osmaniye-Kadirli yolu, Kadirli-Ceyhan yolu, Osmaniye-Bahçe-Nurdağı yolu, Hasanbeyli bağlantı yolumuzun, Karaçay Köprü'müzün ve devam eden diğer kara yolu projelerimizin bir an önce tamamlanmasını son derece önemsiyoruz. Osmaniye Eğitim Araştırma Hastanesi önündeki akıllı kavşağımız ve yine Toprakkale Türkmen Beldesi kavşak çalışmalarımız son aşamaya gelmiştir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bizim ulaştırma anlayışımız yol yapmak, yalnızca iki noktayı birbirine bağlamak değildir. Yol yapmak, üreticinin ürününü pazara ulaştırmak, sanayicinin rekabet gücünü artırmak, öğrencinin okuluna, vatandaşın havalimanına, hastaneye, evine, iş yerine, yuvasına kavuşmasını sağlamaktır. Bu anlayışla, ülkemizin her köşesinde olduğu gibi Osmaniye'mizde de çalışmaya, üretmeye ve hemşehrilerimize hizmet etmeye devam edeceğiz.

Bu vesileyle, başta Genel Başkanımız, Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na, Bakanlığımızın kıymetli yöneticilerine, mühendislerimize, sahada emek veren tüm çalışanlarımıza Osmaniye adına teşekkür ediyorum. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2027 yılı bütçesinin ülkemize, milletimize, Osmaniye'mize hayırlı olmasını diliyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Gülizar Biçer Karaca...

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakan, Bakanlık bürokratları ve basın emekçilerimiz; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Başöğretmen Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün açtığı aydınlanma yolunda, cumhuriyetimizin geleceğini her gün yeniden kuran öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü kutluyor, sonsuzluğa uğurladığımız öğretmenlerimizi de saygı ve minnetle anıyorum.

Sayın Bakan, Bakanlığınızın bütçesini değerlendirirken bizim ölçümüz nettir. Yurttaşın işine, hastaneye, çocukların okuluna güvenli ve ekonomik biçimde ulaşabilmesi, üreticinin malını zamanında ve düşük maliyetle pazara ulaştırabilmesi, herkesin kesintisiz haberleşebilmesi. Bunlar aslında devletin planlama ve hizmet sorumluluğundan kaynaklanan vatandaşın kamusal haklarıdır. Türkiye coğrafyası bu anlamda büyük bir imkândır ancak coğrafi konum kendiliğinden ekonomik güç devşirmiyor. Bunun için limanı demir yoluna, demir yolunu sanayiye, sanayiyi dış pazara bağlayan bir bütünlük gerekiyor. Bütçedeki her liranın bir kamu yararına dönüşmesini de önemsiyoruz ve iktidarınızın politikalarını da buna göre değerlendiriyoruz.

Sayın Bakan, sabahki sunumunuzda "Yeşil liman kriterlerimizi güncelledik." dediniz sunumunuzun 6'ncı sayfasında. Oysa, faaliyet raporunuza baktım, faaliyet raporu öncesinde denizcilikte yeşil dönüşümde Avrupa Birliği kapsamına giren denizcilik emisyonları için yükümlülük oranları 2024'te yüzde 40, 2025'te yüzde 70, 2026 emisyonları için de yüzde 100 hedef ve burada bir yükümlülük var. Bu takvim biliniyordu, liman ve taşıma zincirimizin hazırlığı, ihracatçılarımızın rekabet gücünü de bu doğrudan ilgilendiriyordu. Ancak 2025 yılı faaliyet raporunuzda yeşil liman sertifikası için hedef 10, bugün sunumunuzda "4" dediniz. Zannedersem 2026'da alındı bu sertifika çünkü 2025 faaliyet raporunuzda bu oran sıfır olarak görünüyor. Türk Bayraklı gemiler için emisyon veri sistemi: Yüzde 50 hedef var, gerçekleşen yüzde 25. Raporda yetersiz teşviki ve işletmelerin yatırım maliyetini gerekçe gösteriyorsunuz. Kamu politikasının görevi, bilinen dönüşüm maliyetine zamanında çözüm üretmek, çevreyi koruyan, liman yatırımı ile sanayicinin ihracatını, lojistik politikalarda birlikte planlayabilmeyi gerekiyor Sayın Bakan.

Birçok arkadaşım değindi, ben de HGS'ye değinmeden geçemeyeceğim. Sayın Bakan, HGS konusunda 2022 yılında Cumhuriyet Halk Partisi Milletvekilimiz Tahsin Tarhan, 2024 yılında Milletvekilimiz Ömer Fethi Gürer ihlalli geçişin araç sahibine birden fazla yoldan bildirilmesi için bir kanun teklifi vermişler. Ben de 15 Ocak 2026'da bir kanun teklifi vermişim ve kanun teklifinde diyorum ki: "Özel otoyol işletmesi ihlali geçiş kaydı süresinde Karayolları Genel Müdürüne bildirsin. Karayolları Genel Müdürlüğü bunu tebligat yöntemiyle, elektronik tebligat ve diğer yöntemlerle vatandaşa iletsin, vatandaş tebligatı aldıktan sonra on beş gün içerisinde bunu ödeyebilsin. Ödemez ise icra takibi başlatılsın." Borçlar Kanunu'nda şunu der Sayın Bakan: "Temerrüde düşmesi lazım." Yani burada yurttaş temerrüde düşmeden fahiş artışlarla vatandaşı soyan bir HGS vurgunuyla karşı karşıyayız.

Bunları anlatıyorum da az önce gelen haber "vurgun" denince artık herkesin pes dediği noktadayız. Fatma Betül Sayan cezaevinden çıkıyor ve ev hapsinde. Daha suçluluğu ispat edilmemiş belediye başkanları, bürokratlar, yurttaşlar apar topar, sabahın köründe evinden alınıp günlerce, yıllarca cezaevinde tutulurken Sayın Sayan hangi koşullarda tahliye edildi ve ev hapsine çıktı? Ben de bilemiyorum açıkçası.

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Artık konuşmuyoruz, yukarısı var.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Sayın Bakan, burada çok net sorular soracağım: Bugüne kadar kaç kişi icraya verildi, ne kadar para tahsil edildi? Ve bu tahsilatlar geriye doğru, tahsil edilenlere -tahsil eden avukatların kim olduğu belli- vekâlet

ücretleriyle birlikte iade edilmek zorundadır; edecek misiniz? Bunun cevabını da yurttaşlarımız adına net bir şekilde soruyorum. İşte 15 Ocak 2026 kanun teklifi bu Komisyona 19 Ocakta havale edilmiş ve bir yıldır Komisyonda bekliyor Sayın Bakan.

Şimdi kendi ilim Denizli'den bahsetmek istiyorum. Denizli-Aydın Otoyolu yap-işlet-devret projesiyle yapılmış. Sayın Bakan, Kuyucak-Denizli arası 3 Kasım 2023'te, Kuyucak-Aydın arası 17 Ekim 2024'te işletmeye açılmış. 2024 yılı için taahhüt edilen araçta gerçekleşme oranını siz açıkladınız ve dediniz ki: "2 milyon 790 bin 542." Açılış tarihlerine göre baktığımızda, normalde yıllık 24 milyon 455 bin araç garantisi vermişsiniz ama yeni açıldığı için aslında geçmesi gerekenler, o, kısa dönem olduğu için, 14 milyon 372 bin araç geçmesi gerekiyormuş, 2024'te geçen 2 milyon, sizin açıklamanız 2 milyon 790 bin 542. Fark: 11 milyon 581 bin 458 araç geçmemiş. Bu geçmeyen araçların geçiş bedelleri, garanti bedellerini o yandaş şirketlere buradan... Hatta Fernas, açıkça ifade edeyim, milletvekili de var Cumhur İttifakı'ndan, bu para oraya ödeniyor Sayın Bakan. 2025 yılında açıklama yapmadınız, toplu bir açıklama yaptınız. Buradan soruyorum: Aydın-Denizli Otoyolunda 2025 yılında gerçekleşme sayısı nedir Sayın Bakan? Bunu da açıkça ifade etmenizi sizden talep ediyorum.

Sayın Bakan, bu yolun bir güzergâhı üç yıl, diğeri iki yıl önce açıldı ama bu süre boyunca biz o yolu tam olarak hiç kullanmadık, biliyor musunuz? Hep tek şerit kullanmak durumunda kaldık. Faaliyete geçtiğinden, açılışı yapıldığından bu yana bu yolun tamiri, tadilatı bitmedi. Denizli'den yola girersek 590 lira, Sarayköy'den girersek 470 lira bu yola vatandaş para ödüyor Sayın Bakan ama bu yolu taahhüt edilen şekilde kullanamıyor ve açıldığından beri bitmeyen tamiratlar yüzünden vatandaşın ödediği para sağlıklı ve gerekli ulaşım hakkını sağlamıyor Sayın Bakan.

Yine, burada yük taşımacılığı konusunda dediniz ki: "Hayata geçirdiğimiz yatırımlarla hem yük hem de yolcu taşıyoruz." Sayın Bakan, Denizli 5 milyar dolar ihracatıyla ihracatta öncü illerden birisidir ancak otuz yıldır bir hayali ve beklentisi var, kendi organize sanayisinden geçen demir yolunun iyileştirilmesi ve yükünü Güllük Limanı'na ulaştırabilmesi. 2010 yılında Sayın Binali Yıldırım Ulaştırma Bakanıyken bu konuda verilmiş bir sözü var Sayın Bakan, açıklaması var, 2010 yılı. "2011'de faaliyete geçecek." dendi, dönemin Başbakanı, bugünün Cumhurbaşkanı da gidip yerinde inceleme yaptı ve bu taahhüt verildi; bu taahhüt yerine gelmedi Sayın Bakan, on beş yıl oldu. 2026 Nisanında bir harita ve bir yazı, metin gönderdiniz Sayın Bakan "Şu organize sanayi bölgelerini birbirine bağlayacağız." diye ama Denizli için hiçbir şey yok. Denizli OSB'den çıkan hat Aydın'dan Güllük Limanı'na doğru evrilecek hem Aydın'ın hem Denizli'nin yük taşımasını hayata geçirecek.

Sayın Bakan, yine Denizli'de havalimanı var, dediniz ki: "Havalimanı sayısını işte 58'e çıkardık, 356 noktaya uçuyoruz." Sayın Bakan, Denizli Havalimanı'ndan günde bir kez sadece İstanbul'a, bir de İran'ın başkenti Tahran'a uçuş var. Bu bahsettiğiniz noktalarda Denizli yok Sayın Bakan, Denizli unutulmuş şehir midir Bakanlığınızda? Yine, başka bir konuyu daha gündeme getirmek isterim. Denizli Havalimanı'nda uçuş sayıları artırılmalı ve uluslararası uçuşlarda direkt bu kadar, 5 milyar dolar ihracatı olan Denizli'nin bu uluslararası merkezlere rahatlıkla uçabilmesinin temini zorunludur diye düşünüyorum.

Sayın Bakan, kitapçığınızda 2027 için Denizli'nin adı geçmiyor, Denizli unutulmuş bir şehir midir? Hızlı tren Denizli'de yok. Bir maket dağıttınız Sayın Bakan, eğer bugün burada bu soruma yanıt verir, Denizli 2027 Yatırım Programı'nda hızlı tren Denizli'den geçecek mi, Denizli sanayicisinin beklediği proje hayata geçecek mi? Eğer hızlı tren projesi geçecekse maketi Denizli'ye götüreceğim ve "Bakanın müjdesi, şimdilik maket, 2027'de hızlı tren geliyor." diyeceğim. Eğer Denizli'ye bu yapılmayacak ise Sayın Bakan, yatırım programında yoksa var olup bir somut tarih bekliyoruz, o maketi götüreceğim, diyeceğim ki: "Ey Denizlili hemşehrilerim, Denizli iktidar tarafının, iktidarın unuttuğu bir şehir, Sayın Bakanın size hızlı tren müjdesi yok, sadece maketini gönderdi." diyeceğim. Sayın Bakan, Denizli'ye sizi şikâyet edeceğim ve organize sanayi bölgesinin Güllük Limanı üzerinden bağlantısı 2010 yılında taahhüt edildi, yerine getirilmedi, sizden bu konuda da net bir yatırım programı tarihi ki 2027 olmalı ve net bir tamamlanma ve faaliyete geçmesi için tarih bekliyoruz Sayın Bakan.

Tekrar ediyorum, Denizli üreten bir şehirdir, Denizli 5 milyar dolar ihracatla öncü şehirdir. Denizli'nin rakipleriyle lojistik anlamında, maliyet anlamında taahhütlerini yerine getirebilmesi ve rekabet edebilmesi için bu...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - ...demir yolu hattının mutlaka hayata geçirilmesi gerekir diyor, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Resul Kurt...

RESUL KURT (Adıyaman) - Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar ve basın mensupları; sözlerimin başında geleceğimizin mimarı olan bilgisi ve fedâkarlığıyla evlatlarımızı yarınlara hazırlayan bütün öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü kutluyorum. Başöğretmen Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü ve ebediyete irtihal eden öğretmenlerimizi rahmet ve saygıyla anıyorum.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde ülkemizin son yirmi dört yılda ulaştırma ve altyapı alanında gerçekleştirdiği yatırımlar Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınmasına büyük katkılar sağlamıştır. Bölünmüş yollardan otoyollara, köprülerden tünellere, hızlı tren hatlarından hava limanlarına, haberleşme altyapısından dijital dönüşüme kadar gerçekleştirilen yatırımlarla Türkiye bölgesinde ve dünyada önemli bir ulaşım ve lojistik merkez hâline gelmiştir. Ulaşım ve haberleşme yatırımları yalnızca şehirleri birbirine bağlayan projeler olmadığı gibi, aynı zamanda ülkenin kalkınmasına, istihdama, üretime, ticarete, millî güvenliğe ve bölgesel kalkınmaya da çok büyük bir katkı sunmaktadır. Demir yollarının, limanların, lojistik merkezlerin, sanayi bölgelerinin ve kara yolu ağlarının birbirine entegre edilmesi ülkemizin rekabet gücünü daha da artırmaktadır. 2003 yılından bu yana ulaştırma ve haberleşme altyapımız bugünkü fiyatlarla değerlendirildiğinde, 355 milyar doların üzerinde bir yatırım olduğu

görülmektedir. Bu vesileyle, ülkemizin ve seçim bölgem Adıyaman'ın ulaşım ve altyapı yatırımlarına sunduğunuz katkılar dolayısıyla şahsınıza ve Bakanlığımızın tüm mensuplarına teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, Adıyaman'ımızda Cumhurbaşkanımızın liderliğinde büyük bir yeniden inşa ve ihya süreci yürütülmektedir. Adıyaman'ı sadece yeniden ayağa kaldırmak değil önümüzdeki elli yılı planlayarak daha modern, daha güvenli, ekonomik ve sosyal açıdan daha güçlü bir şehir hâline getirmek istiyoruz. İktidarlarımız döneminde şehrimizin bölünmüş yol uzunluğu 23 kilometreden 281 kilometrenin üzerine çıkarılmıştır. Adıyaman Malatya, Şanlıurfa, Kahramanmaraş ve Diyarbakır'a bölünmüş yollarla bağlanmıştır. 2003 yılında ilimizde bitümlü sıcak karışım kaplamalı yol bulunmazken, bugün bu uzunluk 149 kilometreye ulaşmış, ayrıca il özel idaremiz tarafından da toplam 375 kilometreye yaklaşan köy yollarımızda bitümlü sıcak karışım kaplamalı asfalt yol yapılmıştır.

Sayın Bakanım, deprem sonrası yeniden yapılanma sürecinde artan nüfus hareketliliği, ağır vasıta trafiği ve yeni yerleşim alanları Adıyaman'da devam eden projelerin daha hızlı tamamlanmasını zorunlu hâle getirmiştir. Bugün Adıyaman genelinde 13 ayrı kara yolu projesinde çalışmalar devam etmektedir. Bu çalışmalardan dolayı Bakanlığımıza ve Karayolları Genel Müdürlüğümüze şükranlarımı sunuyorum. Bu projelerin başında olan Adıyaman-Çelikhan il yolu, hem ilçemizin ulaşım güvenliği hem de Adıyaman'ımızın Malatya'yla ulaşım bağlantısının güçlendirilmesi açısından son derece önemli bir yatırımdır. Bu yatırımda sizin de büyük emekleriniz var, müteşekkiriz. Bu güzergâh Adıyaman'ı Malatya'ya, Doğu Anadolu'ya ve bölgenin önemli ticaret merkezlerine bağlayan stratejik bir ulaşım hattıdır. Proje tamamlandığında mevcut 55 kilometrelik güzergâh 39 kilometreye düşecek, yol 16 kilometre kısaldığı gibi ulaşım daha güvenli ve konforlu hâle gelecek, bölgemizin ekonomik ve sosyal gelişimine önemli katkılar sağlayacaktır. Sizlerin destekleriyle başlayan projede çalışmalar çok hızlı ilerliyor. Adıyaman'ımızın ulaşım altyapısı bakımından büyük önem taşıyan Adıyaman-Çelikhan il yolu projesinin kesintiye uğramadan sürdürülebilmesi, çalışmaların belirlenen takvim doğrultusunda ilerlemesi, tahakkuk eden hak edişlerin ödenebilmesi için 2027 bütçesinde proje ödeneklerinin artırılmasını özellikle talep ediyoruz.

Bir diğer önemli projemiz, Gerger çevre yolunu da kapsayan 36,6 kilometrelik Narince-Gerger il yoludur. Geçtiğimiz günlerde şantiye ve yol çalışmalarını yerinde inceleyerek yapılan çalışmalarla ilgili bilgi de aldık. Yolun en kısa sürede tamamlanması Gerger ilçemizin ekonomik, sosyal ve turistik gelişimine büyük katkı sağlayacaktır. Sincik, Samsat, Gerger ve Akıncılar il yolları ile şehir geçişlerinde devam eden çalışmaların tamamlanmasını, Besni-Araban-Gaziantep, yine Kâhta-Narince-Nissibi ve Gölbaşı-Adıyaman ayrımı, Besni ile Kâhta-Narince ayrımı Damlacık yollarına 2027 yılı bütçesinde ödenek ayrılmasını ve projelerin hızla tamamlanmasını bekliyoruz.

Sayın Bakanım, demir yollarımız cumhuriyetimizin kalkınma hamlesinin temel unsurlarından biridir. 2030 yılında 32 şehrimize doğrudan hızlı trenle ulaşılması hedeflenmektedir. Biz de Adıyaman'ın bu büyük demir yolu hamlesinin dışında kalmamasını istiyoruz. Nitekim, Cumhurbaşkanımızın 15 Kasım 2025 tarihinde Adıyaman'da 93 kilometre uzunluğundaki Gölbaşı-Adıyaman-Kâhta hızlı demir yolu projesinin proje çalışmalarının tamamlandığını ifade etti ve bu kapsamda siz de 93 kilometrelik projenin tamamlanmasıyla çalışmaların başlayacağını müjdelemiştiniz. Sayın Bakanım, Adıyamanlı hemşehrilerimiz sizlerin vermiş olduğu Adıyaman hızlı demir yolu projesinin 2027 yatırım programına alınmasını, gerekli ödeneğin tahsis edilmesini ve Gölbaşı-Adıyaman-Kâhta hızlı demir yolu projesinin yapım ihalesine ilişkin takvimin açıklanmasını özellikle talep ediyor. Adıyaman'ımızın hızlı tren ağına bağlanması şehrimizin yalnızca ulaşım imkânlarını geliştirmeyecek; bu yatırım, organize sanayi bölgelerimizin, mermer ve madencilik sektörümüzün, turizmimizin, tarımsal üretimimizin, ihracatımızın potansiyellerinin güçlenmesine de önemli katkılar sağlayacaktır.

Malatya-Gölbaşı-Narlı Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi ile Gölbaşı-Adıyaman-Kahta Hızlı Demiryolu Projesi'nin birbirini tamamlayacak şekilde hayata geçirilmesi Adıyaman'ımıza, yine, limanlara, lojistik merkezlerine ve ülkemizin ana demiryolu koridorlarına bağlanma fırsatı verecektir. Adıyaman'ımızın hızlı trenle buluşması deprem sonrası yeniden ayağa kalkan şehrimiz için stratejik bir yatırım ve Adıyamanlı hemşehrilerimizin ortak beklentisidir. 2027 yılında yatırım ve ihale kararıyla taçlandırılmasını arzuluyoruz.

Sayın Bakanım, Adıyaman'ımızın ulaşım altyapısı ve geleceği açısından büyük önem taşıyan bir diğer yatırımımız Kuzey Çevre Yolu Projesi'dir. Siz, Adıyaman'daki karayolları ulaşım ağını deprem döneminde Adıyaman'da olduğunuz ve büyük emekler verdiğiniz için çok yakından tanıyorsunuz. Adıyaman Kuzey Çevre Yolu şehrimizin deprem sonrası değişen yerleşim yapısı ve artan ulaşım ihtiyacı nedeniyle artık bir tercih değil, zorunlu bir ihtiyaç hâline gelmiştir. Kuzey Çevre Yolu, şehir merkezimizin trafik yükünü azaltacak, transit ulaşımı daha güvenli ve hızlı hâle getirecektir. Aynı zamanda, bu projenin organize sanayi bölgelerimizin ulaşım imkânlarının geliştirilmesine, lojistik maliyetlerin azaltılmasına, sanayimizin, ticaretimizin ve turizmimizin geliştirilmesine de önemli katkılar sağlayacağı açıktır. Adıyaman Kuzey Çevre Yolu Projesi'nin 2027 yılı yatırım programına alınmasını, gerekli ödeneğin tahsis edilmesini ve yapım ihalesinin 2027 yılı içerisinde gerçekleştirilmesini özellikle talep ediyoruz.

Sayın Bakanım, ülkemiz 247 milyon hava yolu yolcusuyla Avrupa'da 3'üncü, dünyada ise 7'nci sıraya yükselmiştir. Adıyaman Havalimanı'mızda yolcu sayısı 2005 yılında 6.864 iken 2025 yılında 388.260'a ulaşmıştır. Bu artış şehrimizin hava yolu ulaşımına yönelik talebi açıkça göstermektedir. İstanbul ve Ankara seferlerinin günün daha uygun saatlerinde yapılması, mevcut sefer sayılarının artırılması, özellikle İzmir ve Antalya başta olmak üzere yeni uçuş noktalarının planlanması hemşehrilerimizin ortak beklentisidir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2027 yılı bütçesinin ülkemize, milletimize ve Adıyaman'ımıza hayırlı olmasını diliyorum. Başta Sayın Bakanımız olmak üzere Bakanlık bürokratlarımıza, mühendislerimize, işçilerimize, ülkemizin dört bir yanında görev yapan bütün çalışanlarımıza, Bakanlığın başta Karayolları, DHMİ olmak üzere bütün kurumlarına teşekkür ediyor, heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Mustafa Kalaycı...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konya Çevre Yolu Projesi'yle konuşmama başlıyorum. Konya kent merkezinde şehir içi ulaşımda yaşanan trafik sıkışıklığı Konyalıyı canından bezdirmektedir, hele ki yağmur ve kar yağdığında Konyalı perişan olmaktadır. Konya Çevre Yolu Projesi için ilk adım 2011 yılında atılmış ve yapımına 2014 yılında başlanmıştır ama hâlâ tamamlanamamıştır. 122 kilometre olarak planlanan projenin 22 kilometre uzunluğundaki Karaman Yolu ile Adana Yolu arasında bağlantı sağlayan ilk kısmı 2020 yılında hizmete açılmıştır. Projenin 46,1 kilometre uzunluğundaki ikinci kısmının Afyonkarahisar Yolu ile Aksaray Yolu arasındaki 30 kilometrelik kesimi 2025 yılında hizmete açılmıştır.

Sayın Bakanım, projenin ikinci kısmının Aksaray Yolu ile Adana Yolu arasındaki 16,1 kilometrelik kesiminin bu yıl sonuna kadar tamamlanıp hizmete açılacağını sunumunuzda da söylediniz. Projenin 54 kilometrelik üçüncü kısmı kapsamında Karaman Yolu ile Seydişehir Yolu arasındaki 23 kilometrelik bölümde çalışmalar hangi aşamadadır, ne zaman tamamlanacaktır? Konya Çevre Yolu'nun kalan kesiminin 2027 yılı yatırım programına alınıp hızla yapımına başlanması Konya olarak beklentimizdir, artık bu iş daha fazla uzatılmamalıdır. Dağları delip tüneller açan, deniz ve havalimanları yapan, yurdumuzu demir ağlarla ören Ulaştırma Bakanlığımıza yol mu dayanır diyorum.

Sayın Bakanım, Konya Çevre Yolu Projesi'ne Afyonkarahisar yolu ile Beyşehir ve Seydişehir yolu arasındaki kesimi yatırım programına alınacak mıdır?

Konya'nın şehir içi ulaşım sorunlarının çözümü ve çağdaş ulaşım sistemine kavuşması için raylı sistem projeleri de büyük önem arz etmektedir. Sunumunuzda KonyaRay, Şehir Hastanesi-Stadyum tramvay hattı, Fetih Caddesi-Ahmet Özcan Caddesi tramvay hattıyla ilgili yapım çalışmalarının devam ettiğini, üniversiteler arası hafif raylı sistem hattının da proje çalışmasının tamamlandığını açıkladınız. Konya şehir içi raylı sistem hatlarıyla ilgili yatırımların son durumu nedir ve ne zaman tamamlanacağı konusunda bilgi verebilir misiniz?

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Hattı 2011 yılında, Konya-Karaman Yüksek Hızlı Tren Hattı da 2022 yılında hizmete açılmıştır. Ancak Konya-Ankara seyahati daha önce bir saat kırk beş dakika sürerken ve kısa sürede bir saat on beş dakikaya düşeceği ifade edilmişken yüksek hızlı tren bu yıl düşük hızlı trene dönüşmüş, iki saatin üzerinde hatta iki saat otuz dakika sürer hâle gelmiştir; mübarekler sanki otobüse döndüler. Bu gecikmeler yolcuların planlarını altüst etmiş, işlerini aksatmıştır, haklı olarak da tepki gösterilmektedir. Konya-Ankara arasında dağ yok, göl yok, ırmak yok, dümdüz alan ama tren 200 kilometreyi geçemiyor. Sayın Bakanım, yüksek hızlı trene ne oldu? Hızının artması beklenirken tren neden yavaşladı, sorun nedir? Trenler eski hızına hatta söz verildiği üzere daha fazlasına ne zaman ulaşacaktır?

Konyalı sanayici ve ihracatçımızın limanlara uygun maliyetle ve hızlı ulaşım açısından Konya-Karaman-Niğde-Mersin-Adana demiryolu projesi büyük önem taşımaktadır. Bilindiği üzere Kalkınma Yolu Projesi Basra Körfezi'nden Avrupa'ya ulaşım için Irak ve Türkiye üzerinde entegre bir ulaşım ağı oluşturmasını öngörmekte olup Konya da bu güzergâhta yer almaktadır. Sayın Bakanım, yapımı devam eden Karaman-Ulukışla ve Ulukışla-Yenice arası yüksek standartlı demiryolu projesi ne durumdadır ve ne zaman tamamlanacaktır? Yine, uzun yıllardır dile getirilen ve bölge illerinin ekonomisi ve turizm açısından büyük önem taşıyan Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hızlı tren projesi hangi aşamadadır? İhale ve yapım süreci ne zaman başlayacaktır, planlamanız nedir?

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Konya-Antalya arasını iki buçuk saate düşüren 5 kilometrelik Demirkapı Tüneli 2023 yılında hizmete açılmıştır. Sayın Bakanım, ihalesi geçen yıl yapılan 58 kilometrelik Beyşehir-Demirkapı Tüneli bölünmüş yol yapımı hangi aşamadadır, ne zaman bitirilecektir?

Beyşehir-Şarkikaraağaç arasındaki 44 kilometre bölünmüş yolun Hüyük Şarkikaraağaç arası 19 kilometrelik kısmı yapılmaktadır. Beyşehir-Hüyük arası 25 kilometrelik kısmın yapımına ne zaman başlanacaktır?

Konya'yla Antalya arasındaki ulaşımın önemli geçiş noktalarından biri olan Alacabel geçidinde zorlu kış şartları ve yoğun kar yağışı nedeniyle sık sık ulaşımın aksadığı bilinmektedir. Yıllardır tamamlanması umutla beklenen Alacabel Tüneli'yle yol 7 kilometre, seyahat süresi yirmi dakika kısalacaktır. Sayın Bakanım, Alacabel Tüneli'nin 2026 yılında hizmete açılacağını açıkladınız. Çok merakla bekleniyor, umutla bekleniyor. Yıl sonuna yaklaşıyoruz. Açılış tarihiyle ilgili bir müjde de verebilir misiniz burada?

Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan gelip Antalya'ya giden araçlar için bölgemizde en kısa yol güney sınır Bozkır-Alacabel güzergâhı olup bu yolun iyileştirilmesi gerekmektedir. Bu güzergâhtaki Belören-Bozkır tünel geçişli bölünmüş yol projesi 2020 yılından itibaren yatırım programlarına alınmakla birlikte yapılmamıştır. Mevcut yolun geometrik ve fiziki standartları iyileştirilerek daha güvenli ve konforlu ulaşım sağlanması amacıyla bu yıl yeni bir proje yatırım programına alınmıştır. İhalesi geçtiğimiz günlerde yapılan yeni projede yol 13 metre genişliğinde olacak eğimin yüksek olduğu yerlerde tırmanma şeridi ilave edilerek platform genişliği 15,5 metreye çıkarılacaktır. Bununla birlikte, gelecekte Belören-Bozkır tünel geçişli bölünmüş yol projesinin de yapılması beklentimizdir.

Sayın Bakanım, 79 kilometre uzunluğundaki Kadınhanı-Kurthasanlı-Polat ayrımı yol projesinin de yatırım programına alınmasını bekliyoruz.

Konya-Alanya arasını iki saate indirecek olan bölünmüş yol projesi kapsamında yolun önemli kısmı ve birçok tünel tamamlanmış, dünyanın en büyük ikinci ve Türkiye'nin ilk yüksek ayaklı viyadüğü olan 1.372 metrelik Eğiste Viyadüğü 2022'de hizmete açılmıştır. Konya-Alanya Bölünmüş Yol Projesi'nde çalışmalar durdu mu diye bize soruyorlar. Proje ne aşamadadır, ne zaman tamamlanacaktır?

Sayın Bakanım, son olarak, Konya'nın bazı ilçelerinde vatandaşlarımız periyodik araç muayenelerini belli günlerde kurulan gezici istasyon üzerinden ve randevuyla yapabilmekte. Bozkır, Cihanbeyli, Kulu gibi ilçelerimizde ciddi anlamda araç yoğunluğu bulunmakta, çevre ilçeler de dikkate alındığında bu ilçelerimizde sabit araç muayene istasyonu kurulması gerekmektedir. Sanayi esnafı ve vatandaşlarımız araç muayeneleri için uzak ilçelerdeki istasyonlara gitmek zorunda kalmakta, bu da insanımıza ciddi külfetler getirmektedir. Verilmiş sözler de dikkate alınarak Cihanbeyli ilçemize, Konya'ya 100 kilometre mesafesi bulunan Kulu ilçemize ve Ahırlı, Yalıhüyük, Hadim, Taşkent gibi ilçelerimize de hizmet vermek üzere Bozkır ilçemize sabit araç muayene istasyonu kurulması için desteklerinizi bekliyoruz. Aslında belli araç sayısı olan yerlerde sabit istasyon açılma zorunluluğu getirilmelidir.

Sayın Bakanım, her sene bunu dile getiriyorum, Bakanlığımız da olumlu bakmıyor: Deniz üzerinde Ordu-Giresun, Rize-Artvin havalimanlarını yaptınız. Şimdi de yine deniz üzerinde Trabzon'un 2'nci havalimanını yapacağınızı açıkladınız. Gerçekten tebrik ediyor ve destekliyoruz ama Konya'yı da bir görün artık. Yani öyle deniz de değil, ovanın yüzü; Konya Havalimanı'nda askerî amaçlı kullanımla ilgili ister istemez sorunlar yaşanmakta; yoğun sis olduğunda ulaşım aksamaktadır. Konya talep ettiği uluslararası sivil havalimanına artık kavuşturulmalıdır. Konya'ya yapılan tüm yatırımlar için başta Sayın Cumhurbaşkanımıza, Sayın Bakanımıza, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın fedakâr çalışanlarına ve projelerde emeği geçen herkese Konya adına çok teşekkür ediyoruz.

Bakanlık ve kurumlarımızın 2027 yılı bütçelerinin hayırlı ve bereketli olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederiz.

Sayın Ayyüce Türkeş Taş...

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar ve basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bugün 24 Kasım Öğretmenler Günü. Öğretmen, bir milleti ayağa kaldıracak motor güçtür. Hele ki Türk öğretmenler gerçekten bir milleti ayağa da kaldırmıştır. Sadece öğretmemiş, her açıdan eğitmiştir bizleri. Türkiye'nin her köşesine bayrak sevgisi, vatan aşkı, cumhuriyet bilinci taşımak için koşa koşa gitmiş, memleketimizin en ücra köşesinde bile her bireyi eşit koşullarda hayata hazırlamak için cansiparane görev yapmıştır. Ben de bugün tüm öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü kutluyorum.

Böyle bir günde Sayın Bakan, sunumunuzda Türkiye'ye demokrasi, eşitlik ve cumhuriyetin millete verdiği hakları öğreten kahraman öğretmenlerimize bile kurşun sıkan, şehit edenleri aklama ve affetme projesine yer vermenizi de buradan kınadığımı belirtmek istiyorum. "Terörün en ağır bedeli kaybettiğimiz canlar." dediniz sunumunuzda. "Canlar" değil bize göre terörde kaybettiklerimiz şehittir Sayın Bakan, biz onlara "şehit" diyoruz. Ve hem "Bunların maddi karşılığı yoktur." diyorsunuz hem de Sayın Bakan, bu, bence bütçenin yani yüz karası, böyle bir şeyi ben kabul etmiyorum. Buraya bir rakam... Bu rakamı kim hesapladı Sayın Bakan? Ben ekonomistim, ben böyle bir rakam neye göre hesaplandı, bilmiyorum. Bu rakamı kim hesaplı, hangi metotla hesapladı, neleri alarak hesapladı, ben çok merak ediyorum. Böyle bir şey koyuyorsunuz, arkasında da bu olmasa... Yani bayrak dalgalanmasın, sizin yollarınız, otobanlarınız, köprüleriniz, demir yollarınız mı olsun diyorsunuz? Ben bunu kesinlikle....

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ne alakası var?

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Gayet çok alakalı.

Siz karışmayın efendim, ben konuşmama devam ediyorum; burada konuyu sulandırmayın.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Nasıl kötü niyetli bir yorum bu ya!

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Kötü niyetli, sizinki kötü niyetli. Bunu kesinlikle reddediyoruz ve kabul etmiyoruz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - En son...

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Size Millî Savunma bütçesini de vermeyi teklif ediyorsunuz, o savunma bütçesini de alın, bol bol yol yapın, köprü yapın Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Böyle bir şey kastetmedik.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Vatanın bölünmez bütünlüğünün hiçbir bedeli yoktur; bayrağımızın bu topraklar üzerinde özgürce dalgalanmasının bedeli hesaplanamaz. Bu vatan uğruna canını siper etmiş şehitlerimiz ve gazilerimizin de hiçbir ederi yoktuk.

Ayrıca Sayın Bakan, Amerika Birleşik Devletleri Savunma Bakanlığı açıkladı, dedi ki: "28 Şubat-16 Ekim arası 47,1 milyar dolar harcama yaptık." Hadi bunu bir sene diye alalım, bunu 40'la çarpın, yine 2,3 trilyon doları... Ayıp ya! Ha bire bu bütçeyi bu noktaya getirmeyin. Tutturmuşsunuz bir 2,3 trilyonu; yok böyle bir rakam. Yalan, yalan, yalan; reddediyoruz ve kabul etmiyoruz kesinlikle. Bu, kesinlikle hiç de yakışmayan bir şey, hele bir bakana, devlet yöneticisine hiç yakışmayan bir şey. Burada eğer örnek vermeniz gerekiyorsa, mesela, fon vurgununda havaya uçan rakamlarla neler yapılabilirdi, onu örnek verilebilirdiniz ya da bu Hızlı Geçiş Sistemi -sizin de alanınıza giriyor- oradaki yapılan vurgunlarla siz neler yapabilirdiniz, onu gözlerimizin önüne serebilirdiniz.

"Hızlı Geçiş Sistemi" deyince de Sayın Bakan, sunumunuzda tek bir kelime bile etmediğiniz, şaşırdık. Sayın Mehmet Şimşek de böyle yapmıştı, Sayın Merkez Bankası da böyle yapmıştı. Tek bir kelime etmediniz, hâlbuki bu, gerçekten derin olarak analiz edilmesi gereken ve izaha muhtaç bir konu. Son dönemde fon piyasalarında ortaya çıkan yolsuzluk ve usulsüzlükler denetlemekle görevli kurumlarda görev yapmış yöneticilerin de soruşturmalara konu olması, maalesef kamusal denetim mekanizmalarının etkinliğini ciddi bir biçimde tartışmaya açmıştır. Henüz yargı süreci devam eden bu gelişmelerin ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının düzenleme ve denetim sorumluluğu bulunan HGS sisteminde de vatandaşların haksız borçlandırıldığı ve icra takipleriyle karşı karşıya bırakıldığı iddiaları gündeme gelmiştir. İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığının da 22 Kasım 2026 tarihinde soruşturma başlatması meselenin ciddiyetini gözler önüne sermektedir. Vatandaşın parasını ve hakkını korumakla görevli kamu kurumlarının mağduriyetler ortaya çıktıktan sonra açıklama yapmakla yetinmesini de kabul etmediğimizi buradan belirtmek istiyorum. Bu çerçevede, Sayın Bakan, HGS sistemini işleten ve özel otoyol işletmecilerini denetleyen kurumların son on beş yıldaki denetim sayısı ve sonuçları nedir; bunu merak ediyoruz. Hatalı borçlandırma ve hukuka aykırı icra takibi iddiaları Bakanlığınıza daha önce ulaşmış mıdır? Ulaştıysa neden önleyici tedbir alınmamıştır? HGS kapsamında kaç vatandaş hakkında icra takibi başlatılmış, kaç dosyada hatalı veya haksız tahsilat tespit edilmiştir? Vatandaşlardan haksız tahsil edildiği tespit edilecek tutarların tamamı faiziyle iade edilecek midir? Özel otoyol işletmecileri ve tahsilat süreçlerinde görev alan şirketler hakkında hangi idari yaptırımlar uygulanmıştır? Bakanlığınızın bünyesinde bu süreçleri denetlemekle görevli kamu görevlileri hakkında idari soruşturma açılmış mıdır? HGS sisteminin bağımsız bir denetime tabi tutulması ve sonuçlarının kamuoyuyla paylaşılması sağlanacak mıdır? Biliyorsunuz ki fon piyasalarında ortaya çıkan denetim tartışmalarında HGS sisteminde de benzer bir denetim zafiyeti iddiasıyla karşı karşıyayız; bunu millet görüyor. Sonuç da ne? Hızlı Geçiş Sistemi hızlı bir gasp sistemine dönüşmüş gözüküyor ve karşımızda yasal HGS tefeciliği görüyoruz. Bakanlığınız bu olayda sorumluluğu denetim eksikliği açıklamasıyla mı geçiştirecek, yoksa ihmali bulunan kişi ve kurumlar hakkında hesap soracak mıdır; kamuoyu bu konuların, bu soruların cevaplarını sizden açık ve somut bir şekilde bekliyor; bunu belirtmek istiyorum.

Ayrıca, yollardan bahsettik Sayın Bakan. Mesela, milyon kişi başına düşen otoyol uzunluğu İspanya'da 330 kilometre, Portekiz'de 297 kilometre, Yunanistan'da 221 kilometre, Almanya'da 157 kilometredir, Türkiye'de ise bu rakam yalnızca 44 kilometredir. Yani kişi başına düşen otoyol uzunluğumuz İspanya'nın yaklaşık sekizde 1, Portekiz'in ise yedide 1'i düzeyindedir. Elbette ülkemizde bölünmüş yol yatırımları yapılmıştır, bunları yok saymıyoruz. Ancak bölünmüş yol ile otoyol aynı şey değildir. Farklı yol sınıflarını aynı başarı göstergesi gibi sunmanın da doğru olmadığını düşünüyoruz ve yine sormak istiyoruz: Yollarımız hangi maliyetle inşa ediliyor, kilometre başına ne kadar para harcıyoruz, bakım ve yenilemelere ne kadar kaynak ayırıyoruz? Bu yatırımlar ekonomimize ne kadar katkı sağlıyor? Biz yol yapılmasından tabii ki yanayız, yapılan yolları da takdir ediyoruz ama yapılan yatırımların maliyetinin, verimliliğinin ve uluslararası karşılaştırılmasındaki yerinin sorgulanmasının da önemli olduğunu buradan vurgulamak istiyoruz. Türkiye'nin dört bir yanının demir ağlarla örülmesinin gerekliliğinin de farkındayız, biliyoruz. Bu konudaki yatırımlarınızı da destekliyoruz. Ancak sizin bir makro demir yolu yatırım planınız var mıdır; bunu merak ediyoruz. Hangi ekonomik analizlerle bu planları yapıyorsunuz; bunu da merak ediyoruz. Çünkü biliyorsunuz ki demir yolları uzun süre üzerinde çalışılıp, strateji geliştirilip yavaş gelişen ama hızlıca yapılması gereken projelerdir. Ama biz Türkiye'de her gün "Müjde! Bugün şuraya hızlı tren geliyor." başlıklarıyla kalkıyoruz ama demir yollarının müjde verilecek bir alan olmadığını düşünüyoruz. Demir yolları gerçekten otuz yıllık, kırk yıllık, elli yıllık, yüzyıllık stratejiler ve planlarla yapılması gereken projelerdir ve demir yollarına da tabii ki ciddi kaynaklar ayrılıyor, ciddi paralar ödeniyor. Bu ödenen paralar da yerine gidiyor mu, yoksa israf mı oluyor? Onu da görmemiz açısından bu makro hızlı tren fizibiliteniz, demir yolu fizibiliteniz ve hangi ekonomik verilere dayanarak bunları yaptığınızla ilgili de kesin ve somut bir planınız varsa onu gerçekten görmek istiyoruz Sayın Bakan.

Ayrıca son olarak da Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili bir şeyler söylemek istiyorum. Sayın Bakan, Karayolları Genel Müdürlüğünün harcamaları 2024'te 285,3 milyar TL'den 2025'te 439,9 milyar TL'ye ulaştı. Yalnızca garanti ödemeleri 2024'te 60,2; 2025'te de 85 milyar lira oldu. 2026 bütçesinde bu ödemeler için 101,3 milyar lira ayrıldığını gördük. Peki bu devasa kaynak karşılığında üretimimiz, ihracatımız ve lojistik verimliliğimiz ne kadar arttı? Bunu merak ediyoruz. Bağımsız ekonomik getiri analizleri nerede? Ekonomik karşılığı şeffaf biçimde ortaya konulmayan bu harcama düzeni karşısında 2026 bütçesinin verimliliğine nasıl güvenelim diye sormadan edemiyoruz.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Evet, Sayın Ahmet Vehbi Bakırlıoğlu...

?ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU ? - Okuduğumu çıkardım, bakın, okuduğumu çıkardım. Burada ben net olarak şunu söylemişim, bunu özellikle söylemek istiyorum, tekrar ediyorum söylediğimi...

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Etme, ne olur, ben duymaya tahammül edemiyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bak, tekrar ediyorum...

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Benim tüylerim diken diken oluyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - "Terörün en ağır bedeli kaybettiğimiz canlardır..."

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Can değil şehit onlar.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - "...ve maddi karşılığı yoktur. Şehitlerimize..."

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - E, "Yoktur." diyorsun...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bak, "Şehitlerimize Allah'tan rahmet diliyorum." diyorum. Bir can bir bedel, bir teraziyle tartılamaz.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Tartmışsın işte.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Böyle bir terazi yok. Lütfen sapıt... Saptırmayın.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Sapıtmıyorum, siz sapıtıyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Düzeltiyorum; saptırmayın.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Siz sapıtıyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hayır, hayır, saptırmayın.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Saptırmıyorum, siz saptırıyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Saptırmayın lütfen gerçekten.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Çok gerginsin, sen çok gerginsin.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Hiç gergin değilim, bana da böyle deyip deyip durma!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Başkanım, çok gerginsiniz.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Ben gergin değilim.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Çok gerginsin.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Gergin değilim.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Dili sürçtü, "Saptırma." diyor Başkanım. Allah Allah!

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Ben gergin değilim, bana ha bire "gergin" deyip durma!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Evet, Sayın Vehbi Bakırlıoğlu...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Bu ne gerginlik ya!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Bakırlıoğlu'na söz veriyorum. Bir dakika...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ortamı da geriyorsunuz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Orhan Bey, söz veriyorum.

Buyurun.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Evet, teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, hoş geldiniz.

Şimdi burada sabahtan beri yapılan tartışmalarda özellikle iktidar milletvekillerinin, Plan ve Bütçe Komisyonunda yer alan üyelerimizin şöyle bir ifadesi var: "Yapılan eserlerden neden rahatsızlık duyuyorsunuz?" Ben de şunu söylüyorum: Yani yapılan otoyollardan, köprülerden Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında bulunan bir milletvekilinin rahatsızlık duyması gibi bir şeyi düşünmek bile abesle iştigaldir. Bakın, onu söyleyeyim size. Ama bizim rahatsızlığımız şu: Biz yıllardan beri anlatıyoruz, siz anlamamakta ısrar ediyorsunuz. Bu KÖİ projelerinin finansmanı, finansman modeli ve maliyetleri bizi rahatsız ediyor. Esasında sizin de bundan rahatsız olmanız lazım. Şimdi bu projeleri siz "Cebimizden beş kuruş para çıkmayacak." diye pazarlamadınız mı? Kamuoyuna çıkıp "Cebimizden beş kuruş para çıkmayacak." diye pazarladınız.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Neyi?

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Bu KÖİ projelerini.

2025 yılında 85 milyar lira, 2026 yılında 101 milyar lira, 2027 yılında, önümüzdeki yıl 134 milyar lira hazineden, Karayolları Genel Müdürlüğünden çıkacak olan para. Bir sürü proje var. Bir tane Osmangazi. Beraber hesap edelim.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Yapımında... Yapımında...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Beraber hesap edelim.

2016 yılında açılmış, maliyeti 1,5 milyar dolar. Bu köprünün maliyeti 1,5 milyar dolar. Garanti edilen araç sayısı 40 bin. Garanti edilen araç başına ücret o gün için 35 dolar artı KDV. Bu, Amerika'daki enflasyona göre arttığı için bugün KDV dâhil 56,5 dolar ve 2035 yılına kadar devam edecek. Şimdi, 2026 yılında ne kadar araç geçtiğini bilmiyoruz ama 2025 yılında bir rakam var ortada, 20 milyon 700 bin araç geçmiş bu köprüden yani garanti araç sayısının çok üzerinde bir geçiş olmuş. Bunun üzerinden bir hesap yaptığım zaman yani 2026 yılında da en az bu kadar araç geçtiğini var sayarak 2026 yılında bu firmanın kasasına koyacağı tutar 1 milyar 170 milyon dolar ve bunun bir kısmı da hazineden karşılanacak, o da yaklaşık 30 milyar lira. Yani şimdi, yatırım maliyeti 1,5 milyar dolar olan bir köprüye bir yılda 1,2 milyar dolar para veriliyor yani ve son derecede pahalı. Geçmişsinizdir, 1.170 lira, normal bir otomobilin oradan geçiş ücreti 1.170 lira; el insaf! Yani şimdi, biz bundan nasıl rahatsız olmayalım veyahut da siz bundan nasıl rahat edebilirsiniz, siz nasıl rahatsız olmuyorsunuz, ben onu anlamakta zorluk çekiyorum. 1915 Köprüsü'nde garanti edilen geçiş sayısının tutmadığını görmekteyiz Sayın Bakanım, doğrudur herhâlde. 1 milyar 750 milyon euroya mal edilmiş burası. Günlük araç sayısı 45 bin, yıllık 16 milyon 425 bin araç geçmesi bekleniyor ama benim gördüğüm kadarıyla 3 milyon ile 4 milyon arasında araç geçmiş, hedeften çok uzakta yani bu hesaba göre de 250 milyon lira garanti verilmiş oluyor yılda. Bunun 50 milyon lirası kullananlardan, 200 milyon lirasını da hazineden yani kullanmayanlardan alınacak. 2034 yılına kadar da bu devam edecek yani bundan nasıl olur da bir insan rahatsız olmaz? Şimdi, bugün burada 2025 yılı...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Yuvacık Barajı'nı bir anlatsana, Yuvacık Barajı'nı nasıl yaptığınızı bir anlatsana. Yuvacık Barajı'na ne ödüyoruz, kaç milyar dolar ödüyoruz, bir anlatsana.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Bugün burada 2005 yılı kesin hesabını ve 2027 yılı bütçesini beraber oylayacağız. Buna göre, 2025 yılı kamu-özel iş birliği projelerine yapılan garanti ödemeler 85 milyar lira. O hâlde sormak istiyorum, Sayın Bakanıma sormak istiyorum: Bu 85 milyar lira hangi projelere yapılmıştır, hangi projeye ne kadar garanti ödemesi yapılmıştır ve hangi gerekçeyle bu yapılmıştır? Eğer biz bugün burada 2025 yılının kesin hesabını da oylayacaksak, siz bunun için geldiniz buraya; buradaki arkadaşlarımızın, Meclisin bunu bilme hakkı vardır, gün içerisinde bize 2025 yılında bu 85 milyar liranın hangi kamu-özel iş birliği ortaklıklarına, hangi projelere verildiğini tek tek gerekçeler verip anlatmanız gerekir. Benzer şey 2027 bütçesiyle de alakalı. Bütçe yapıyoruz burada yani sizin bütçeniz 761 milyar lira, Karayolları Genel Müdürlüğü 514 milyar lira ve 2027 yılında KÖİ projelerine yapılacak garanti ödemelerin 134 milyar lira olduğu bütçenizden anlaşılmakta yani neredeyse Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinin yüzde 25'i. O zaman sizin bugün burada bunu açıklamanız lazım. İktidarıyla, muhalefetiyle buradaki milletvekillerine "Evet, biz 134 milyar lira harcamak için sizden yetki istiyoruz, bunları şu projelere harcayacağız." diye tek tek açıklamanız lazım Sayın Bakan çünkü bundan imtina edeceğinizi zannetmiyorum çünkü siz bu kamu-özel iş birliği finansmanının memleketin hayrına olduğunu iddia eden birisiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Doğru, doğru.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - O yüzden bunları açık yüreklilikle tek tek bugün sizden bekliyoruz.

Bir de burada HGS çok konuşuldu, gerçekten de sıkıntı var. Bu kişisel verilerin korunması amacıyla e-devlet üzerinden kimlik doğrulama mekanizmasına geçildi. Bu nedenle, plaka tanımının yapılmaması, plaka devredilse bile aracın ilk sahibine ceza gelmesi, ödeme yapıldığı hâlde borcun kapanmaması ya da sistemdeki teknik aksaklıklar nedeniyle geçiş yapan sürücülerin HGS bakiyesinden tahsilat sağlanamadığından kaynaklı yurttaşlarımız çok ciddi bedeller ödemek zorunda kaldı; işte 4 katına kadar ceza, işte icra masrafları, avukatlık masrafları. Şimdi, bakıyorsunuz, bu özel şirketlerin icra işlerini yapan vekillere bakıyorsunuz, avukatlara bakıyorsunuz, hukuk bürolarına bakıyorsunuz; burada hep tanıdık insanlar var. Yani şimdi, mesela, fon vurgununda da eski bakanların ve eski bakan evlatlarının isimleri vardı. Burada da bakıyorsunuz, Lütfi Elvan'ın, Abdülkadir Aksu'nun, eski bakanlarımız, Şahap Kavcıoğlu, BDDK eski Başkanı, kendisinin en son fon krizinde adını sık sık duyduk. Bunların çocuklarının isimleri burada ne yazık ki anılmakta. Tabii, buradan yola çıkarak şunu da sormak durumundayız: Yani şimdi, bakıldığı zaman Varlık Fonunda Turkcell var, TÜRK TELEKOM var, bunların internet faturaları var, GSM faturaları var, artık bu saatten sonra bu faturaları kim tahsil ediyor, bu işleri hangi hukuk büroları yürütüyor, bunların da elden geçirilmesi gerekli.

Sayın Bakan, İzmir-Ankara Yüksek Hızlı Tren... Ben yaklaşık sekiz yıldır milletvekiliyim, baktım, her seferinde konuşmuşuz, her seferinde sormuşum size. Yani bu yapılmış olsa ben Manisa Akhisar'da yaşayan bir yurttaş olarak bu kadar eziyete katlanmayacağım, uçak yolculuğu yapmak zorunda kalmayacağım, üç buçuk saatte, üç saatte buraya geleceğim. 2013 yılında temeli atılmış, dönemin bakanı Binali Yıldırım "Bin seksen günde, 2016'da bu bitecek." demiş. Ya, o günden bugüne on üç yıl geçmiş, 4 bakan eskimiş. Sayın Bakanım, sizin de sonunuz böyle olacak, öyle gözüküyor. Yani bu proje bakan öğütmekle meşhur. Şimdi, 2026 yılına kadar 85,8 milyar lira para harcanmış.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Bir Bolu Dağı Tüneli kaç sene sürdü biliyor musun, bir Bolu Dağı Tüneli?

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Başlangıç bütçesi 4,3 milyar liraymış, 2026 sonuna kadar 85 milyar lira para harcanmış, şimdi, 2026 yılında bitecekti, yapım maliyeti 101 milyar lira olacaktı, geçen sene 15,8 milyar lira ödenek ayrıldı, ilk altı ayda 1,1 milyar lira ancak harcama yapılmış. Yani şimdi bir diyorsunuz ki "Yüzde 55'lerde" Başka şeylere bakıyoruz, fiili bitme oranı yüzde 27'lerde. Durum nedir Sayın Bakan? Yani bu 2020'de bitmeyecek, 2028'de de bitmeyecek, ne zaman bitecek? Bu konuda bir bilgi verirseniz sevinirim.

Şimdi, Sayın Bakanım, biraz evvel Denizli Milletvekilimiz size bir serzenişte bulundu "Denizli diye bir il geçmedi." diye. Vallahi ben de baktım sunumunuza, geçen sene de bunu belirtmiştim, Manisa Milletvekiliyim, ya, koskoca sunumunuzda -yarım saat boyunca sunum yaptınız- memleketin dört bir köşesinden bahsettiniz, bir tane Manisa kelimesi geçmemiş ya! Gerçekten Manisa kelimesi...

MELİHA AKYOL (Yalova) - Demek ki çok yapılmış.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Ya, öyle değil arkadaşlar, Manisa'da yapılması gereken projeler var, yarım kalan projeler var, Bakanım biliyor, bitmesi gereken projeler var.

Yani koca sunumunuzda Manisa'yla alakalı hiçbir şey ne yazık ki yok.

Bir de Sayın Bakanım, vaktim kısıtlı ama Yunanistan'ın bu hava trafik kontrol sistemlerindeki ciddi teknik altyapı sorunları Yunanistan basınında da artık dile getirilmeye başladı; siz takip etmişsinizdir. Bu sistemler 1990'lı yıllara ait sistemler. 15 tane radarın yenilenmesi lazım ancak gecikmeler söz konusu, bu da çeşitli sorunlara sebebiyet veriyor ve Avrupa Komisyonu Yunanistan'ı Avrupa Birliği yükümlülüklerine uymadığı için Avrupa Birliği Adalet Divanına sevk etti. Bu 1950'li yıllarda Ege'nin çok büyük bir kısmındaki FIR sorumluluğu Yunanistan'a aitti. Yunanistan da bu sorumluluğu yerine getiremiyor. Bu durumda Türkiye olarak biz bir adım atmak istiyor muyuz? Bunu sormak istiyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Necmettin Erkan...

NECMETTİN ERKAN (Kırşehir) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Bakanlığımızın kıymetli bürokratları, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sözlerime başlamadan önce, başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, ebediyete intikal etmiş öğretmenlerimizi ve bu vatan, bu millet uğruna canlarını feda eden aziz şehit öğretmenlerimizi rahmet ve minnetle anıyorum. Geleceğimizi emek ve fedakârlıkla yetiştiren tüm öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü kutluyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ulaşım bir ülkenin kılcal damarlarıdır, yol nereye ulaşırsa üretim, ticaret ve eğitim de oraya ulaşır. Dolayısıyla devletin hizmeti de oraya ulaşır. Son yirmi dört yılda Türkiye bu gerçeği sahada gösterdi. Bölünmüş yollar, otoyollar, köprüler, tüneller, limanlar ve hava limanlarıyla ülkemiz bölgesinin lojistik merkezi olma iddiasını somut bir altyapıya dönüştürdü. Bugün Türkiye orta koridorunu ve kalkınma yolunun kilit ülkesi olarak Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin güzergâhını yeniden çizmektedir. Havacılıkta da aynı kararlılık gösterilmektedir. Havalimanı sayımız 2 katına aştı. İstanbul Havalimanı dünyanın sayılı hava ulaşım merkezlerinden biri hâline geldi. Denizcilikte limanlarımızın kapasitesini arttırarak dış ticaretimize güç kattık. Haberleşmede ise millî ve yerli duygularımızla yaygınlaşan fiber altyapımızla dijital dönüşümün zeminini güçlendirdik. Bu tablo kendiliğinden ortaya çıkmadı. Yarım kalmış projelerin, ödeneği olmayan ihalelerin, yapılacak denilip bir türlü yapılamayan yolların Türkiye'sini hepimiz hatırlıyoruz. AK PARTİ olarak biz, ulaşımı seçim dönemlerinde vaat olmaktan çıkarıp bir devlet politikası hâline getirdik. Bu eserlere bir zamanlar "Gerek yok." diyenler, bugün o yolları, köprüleri ve o hava limanlarını kullanıyor. Hizmetin en güçlü savunması da budur.

Değerli milletvekilleri, yapılmayan yatırımın da bir bedeli vardır ve bu bedeli en ağır biçimde Anadolu'nun iç bölgeleri öder. Kırşehir bu bedeli uzun yıllar ödemiş bir şehirdir. Anadolu'nun tam ortasında yer almasına rağmen, uzun süre ana ulaşım akslarının kenarında kaldı. Şehrimiz Anadolu'nun tam ortasında, Ankara'yı Kapadokya'ya, kuzeyi güneye bağlayan kara yollarının kesişim noktasında yer alıyor. Bu coğrafi avantajın ekonomik bir güce dönüşmesi, güçlü bir altyapıyla mümkündür. Memleketimiz, Ahilik kültürünün eşiği, tarım ve hayvancılığın güçlü olduğu, organize sanayi bölgeleriyle üretim kapasitesini büyüten bir şehirdir. Bu şehirde üretilen ürünün pazara daha hızlı ulaşması, yetişen gencin memleketinde iş bulması, gelen yatırımcının lojistik maliyetinin düşürülmesi doğrudan ulaşım altyapısına bağlıdır. Bu nedenle, ulaşım bizim için bir konfor meselesi değil bir kalkınma meselesidir. 2002 yılında yalnızca 20 kilometre olan bölünmüş yol uzunluğumuz bugün 200 kilometreye yaklaştı. Kırşehir-Kırıkkale-Ankara ve Kırşehir-Kayseri yollarının bölünmüş yol standartları tamamlandı. Kaman çevre yolu, Kaman giriş köprülü kavşağı, Kaman şehir geçişi ve Savcılı-Kırşehir kesimi hizmete açıldı. Bu yatırımlar, cevizi ve kültürüyle öne çıkan Kaman'ı bölgenin ulaşım ağına güçlü biçimde bağladı, bayram ve tatil dönemlerinde yaşanan trafik yoğunluğunu da büyük ölçüde giderdi. Bir süre öncesine kadar şehrimiz, çevre yolu olmayan illerimiz arasında anılıyordu. Bugün çevre yolu Bakanlığımızın yatırım programında, çalışmaları başlatılmış bir proje olarak ilerlemektedir. Bu proje, şehir merkezimizi ağır trafik yükünden kurtaracak, sanayimize ve organize sanayi bölgemize hızlı erişim sağlayacaktır. Çevre yolunun bir an önce tamamlanması şehrimizin en öncelikli beklentisidir. Bu yatırımların şehrimize kazandırılmasında Türkiye'yi bir merkez ülke konumuna getiren iradeyi gösteren Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a, sorunların çözümünde her zaman ulaşılabilir olan Ulaşım ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na ve Karayolları Genel Müdürümüz Ahmet Gülşen'e teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, Kırşehir'in geleceğine dair üç beklentimizi de huzurunuzda dile getirmek istiyorum: Birincisi, Kırşehir Kapadokya Havaalanını bağlayacak Tuzköy-Kesikköprü yoludur. Bu yol, yalnızca bir ulaşım projesi değil ilimizin turizmini, tarımsal ihracatını ve yatırım çekme kapasitesini doğrudan etkileyecek stratejik bir bağlantıdır. Kapadokya'ya gelen ziyaretçilerin Kırşehir'e ulaşması, yerel ürünlerimizin hava yoluyla dünya açılması bu yolla karşılanacaktır. İkincisi, Mucur-Karahasanlı yolu başta olmak üzere ilçelerimizi birbirine bağlayan ve çevre yollarını bağlayan yolların standardı yükseltilmektedir. Üçüncüsü, haberleşme altyapımızdır. Kırsal mahallelerimizi ve köylerimizde mobil kapsama alanlarının genişletilmesi, fiber internet yapısının ilçemizin tamamına ulaştırılması bizim için önceliklidir. Bugün, tarım da, ticaret de, eğitim de dijital altyapıya bağlıdır. Köydeki üreticilerimizin, ilçedeki öğrencilerimizin şehir merkezindeki imkânlara eşit biçimde erişmesi ancak güçlü bir haberleşme ağıyla mümkündür. Bu projelerin hızlandırılması, ilimiz için son derece önemlidir. Bizim anlayışımız, iyi bir yol iki şehri değil, iki geleceği birbirine bağlar. Hedefimiz; Kırşehir'i Anadolu'nun ortasında bir kavşak olmaktan çıkarıp Anadolu'nun buluşma merkezi hâline getirmektir.

Değerli milletvekilleri, ulaşım yatırımları bugünü değil gelecek nesilleri ilgilendirir. Bugün açılan her yolda kurulan her bağlantı yarın bir gencin bu topraklarda kalıp üretmesine, bir sanayicinin bu şehre yatırım yapmasına vesile olacaktır. Türkiye Yüzyılı'nı inşa ederken hiçbir şehrimizi, hiçbir ilçemizi geride bırakmama kararlılığını sürdüreceğiz.

Bu vesileyle, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2027 yılı bütçesinin ülkemize, milletimize hayırlı olmasını diliyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederiz.

Sayın Kamuran Tanhan...

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Bakan Yardımcıları, Plan ve Bütçenin değerli üyeleri, basın emekçileri ve Meclis çalışanları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bir eleştiriyle başlamak istiyorum açıkçası. Ulaştırma Bakanlığının böyle bir kitapçık hazırlaması, daha önce de Sanayi ve Ticaret Bakanının böyle bir karekod hazırlamış olması, açıkçası bu bütçenin ve Bakanlığın kısmen de olsa israf ettiğini açıkça gösteriyor. Kaldı ki Orhan Bey zaten kâğıdı en küçük yapıtaşına çeviriyor. Bu konuda önerimiz olacak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığıyla görüşün, gerçekten bu kadar kâğıt israfına gerek yok ki. Şöyle karekodlu yaparsanız -teknoloji gelişti- yeterli olacağı kanaatindeyiz.

Yine, bu bütçeye baktığımızda, ilk göze çarpan, bölgeler arası eşitsizlikler. Sadece şu fotoğrafa baktığımızda, yapımı devam eden, ihalesi tamamlanan ve yapılacak olan yolları görebiliyoruz. Dolayısıyla, bu, bütçenin bir tercih meselesi olduğunu gösteriyor. Daha çok, ülkenin kuzey bölgelerindeki projelerin devam ettiği ve tamamlandığı, orta ve güney yörelerinde ise plan, proje aşamasında olduğunu görebiliyoruz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2027 yılı bütçesi için Meclise getirilen 761,4 milyar liralık bütçe teklifine baktığımızda, yirmi yılı aşkın süredir uygulanan ve yükü topluma, kazancı ise şirketlere bırakılan bir ulaştırma modelinde hiçbir değişiklik olmadığı algısı göze çarpmaktadır. Türkiye'nin içinden geçtiği bu kritik tarihsel eşikte halkların ortak geleceğini güvence altına alacak demokratik cumhuriyet inşasını, barışı ve demokratik toplum perspektifi kaynaklarını da eşitlik, adalet ve toplumsal yarar temelinde yeniden dağıtılmasını zorunlu kılmaktadır.

Sayın Bakan, değerli hazırun; Bakanlığınızın bütçesinin yüzde 61,8'ine denk gelen 470,5 milyar lira doğrudan Karayolları Genel Müdürlüğüne aktarılıyor. Peki, bu para halkın can güvenliği koruyan yollara gidiyor mu? Tabii ki cevabımız hayır olacak. 2027'de şirketlere ödenecek garanti ödemeleri, orta vadeli program öngörünüzü 15,5 milyar lira aşarak 134,6 milyar liraya ulaşıyor. Bugüne dek 268 milyar lira garanti ödediğinizi ifade ettiniz, geleceğimizi bağlayan toplam taahhüt yükü ise 1,15 trilyon lirayı bulmakta. Altı ay önce "Satılmayacak." denilen 2 köprü ve 10 otoyolu otuz yıllığına özelleştirilip gelirleri devredilirken trilyonluk garanti ödeme yükü halkın sırtına yıkıldı maalesef.

Sayın Bakan, ulaştırma politikasını kaç kilometre yol yaptık istatistiğiyle ölçmemeliyiz, asıl soru da şu: Bu yollar hangi bölgede yapıldı, kaç yılda bitti ve halkın can güvenliğini ne kadar korudu? Bizim temel yaklaşımımız bu olacak. Bu sorulara baktığımızda, Türkiye'de mekânsal adaletsizliğin ve bölgesel eşitsizliğin en ağır yaşandığı yerlerin yoğunlukla Kürtlerin yaşadığı iller olduğunu açıkça görebiliyoruz. Batı'da milyonlarca avroluk garantilerle işletilen otoyollar ve yüksek hızlı trenler çalışırken bölge illerinde yurttaşlarımız ölüm yollarında yaşam mücadelesi veriyor ne yazık ki. Oysa, demokratik cumhuriyet, tüm yurttaşların coğrafya, kimlik ve dil ayrımı olmaksızın kamu hizmetlerinden eşit yararlandığı bir ortak yaşam rejimidir.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Sen söylesene, sizin diliniz yok mu, niye işaret ediyorsun? Siz söyleyin, niye işaret ediyorsun; taşeron değiliz biz!

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Yaşamın gerçeği ortadadır. Dikkatinizi çekmek istiyorum, milletvekili arkadaşlarımızın sadece 2026 yılında Bakanlığa vermiş olduğu 177 yazılı soru önergesinin 108'i doğrudan bölgeyle ilgili ve bunların ulaştırma sorunlarına ilişkin. "Ölüm yolları" ve "bitmeyen yollar" başlığıyla 66 önergemizin 63'ü bölge illerinden gelmiştir Sayın Bakan. Van'da Bahçesaray yolu altı yılı aşan bir süredir karın altında kapalı kalmaktadır, 2020'de 42 yurttaşımızın yaşamını yitirdiği bu yolda ve Hakkâri güzergâhında yurttaşlarımız hâlâ cenazelerini kepçe kovalarında taşımak zorunda kalıyor. 2025 ve 2026 yıllarında bölge yollarında, bilinen ama önlem alınmayan riskler nedeniyle maalesef en az 50 yurttaş yaşamını yitirdi. Palandöken Tüneli altmış yıldır, Berçelan yolu yirmi yıldır, Van Çevre Yolu on beş yıldır, Mardin'deki 3 kilometrelik Ortaköy yolunun ise tam yirmi sekiz yıldır bitirilemediği tespiti var.

Seçim bölgem Mardin'e ve Mezopotamya hattına baktığımızda ise bu eşsizlik daha da derin bir boyuta taşıyor. Mardin 30 büyükşehirden bir tanesi ama çevre yolu olmayan tek büyükşehir olarak kayda geçiyor Sayın Bakan. Mardin'de, Şırnak'ta, Van'da ve Hakkâri hattı; Habur, Esendere ve Kapıköy Sınır Kapılarıyla Türkiye'ye milyarlarca dolarlık gümrük geliri kazandırdığı stratejik bir akstır. Siz de açıkçası, sunumunuzda çokça ifade ettiniz bu Kalkınma Yolu'nun önemini ancak ağır tonajlı uluslararası tır trafiğini taşıyan Mardin-Kızıltepe-Nusaybin-Cizre hattında kara yolları yıllardır sadece yamalarla ayakta tutulmaya çalışılıyor. Ayın 16'sında Ankara'da sizin bir açılışta yaptığınız konuşma sırasında ben Kızıltepe ve Viranşehir arasındaydım, gerçekten o yolu görmeniz gerekiyor -bilmiyorum size ne kadar aktarılıyor ama- âdeta köstebek yuvasını andıran çukurlar var, tek şeritten trafik akıyor ve bu da kazalara ve ölümlere davetiye çıkarıyor âdeta.

Yine, yatırımların yüzde 53'ünü demir yollarına ayırdığınızı söylüyorsunuz. Ben Mardin Milletvekiliyim, biliyorsunuz, Bağdat Demiryolu Hattı 1910'lu yıllardan beri aktif iken 2011'den bu yana ne yük taşımacılığı ne de insan taşımacılığı yapılmıyor. Dolayısıyla var olan bir demir yolu var aslında, sadece Bakanlığınızın yapması gereken bir elden geçirme olacaktır. Bir kamulaştırma yok, ayrıca bir bütçe oluşturmanıza gerek yok, sadece Antep'ten ta Bağdat'a kadar bu tren yolunu dizayn ederek, düzenleyerek, reform ederek hayata geçirebilirsiniz ve bunun için çok ciddi bir maliyet de gerekmeyecektir çünkü kamulaştırma söz konusu olmayacaktır.

Yine şu soruyu sormak istiyoruz Sayın Bakan, Ankara'dan Sivas'a, Konya'dan İstanbul'a uzanan hızlı tren ağı neden bölgede tek bir ilde yok? Yani "Neden Konya'da, Sivas'ta, Ankara'da var." demiyoruz. Niye diğer illerde de yok, niye bölge illerinde de yok. Mardin'in, Diyarbakır'ın, Van'ın, Şırnak'ın, Hakkâri'nin halkı bu ülkenin eşit yurttaşları değil midir? Daha acısı, yatırım programına aldığınız projelere dahi ödenek ayıramıyorsunuz Sayın Bakan. Proje tutarı 42,7 milyar lira olan Mardin-Nusaybin-Cizre-Ovaköy Demiryolu Hattı'na Mardin ve Habur lojistik merkezlerine 2024 yılında harcadığınız koca tutar ne yazık ki sıfır, hiçbir ücret, hiçbir tutar ayırmamışsınız. Etüt ve ÇED süreçleriyle yıllarca oyalanan bu hatlar, kalkınma yolu adı altında jeopolitik bir koridor olarak öngörülüyor ama ortada ne döşenmiş bir ray ne de bölge halkına dokunan bir yatırım var. 9 milyar liralık Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan Demiryolu Hattı'nın elektrikli sisteme geçiş projesi nakdi gerçekleşme oranı yüzde 1'de kalmış. Diyarbakır Havalimanı'nın aletli iniş pisti iki yıllık onarıma alınmış, Siirt Havalimanı da on bir ay kapalı kalmış. Uçak biletleri tavan fiyatları dört yılda 7 katına çıkıp 6.990 liraya dayanırken demir yolu alternatifi olmayan ve kara yolu tehlikeli olan bölge halkının seyahati özgür bırakılmıyor mu? Yine ifade ettiğimiz gibi, Mardin büyükşehir olması nedeniyle ve bölgedeki turizm geliri nedeniyle sadece günde tek bir uçak seferi yapılıyor

Sayın Bakan, o da Ankara'dan on bir, oradan da saat birde. Dolayısıyla zaman açısından da sıkıntılı ve turizmi sakatlayan bir durumdur. Mardin'deki yatırımcıları, özellikle turizm yatırımcıları bu hususu gözden geçirmenizi talep ediyor. Daha önce iki uçak seferi yapılıyordu, son iki, üç yıldır sadece tek bir uçak seferi yapılıyor. Bu da bölgenin, ilin turizm gelirlerini sakatlayan bir durumdur.

Yine, ulaşımı sadece asfalt ve demir yolları olarak görmüyoruz tabii ki, aynı zamanda barışın, toplumsal bütünleşmenin ve halkların buluşmasının en temel aracı olarak görüyoruz. Bugün Türkiye'nin ve Orta Doğu'nun içinden geçtiği bu tarihsel dönemde barış ve demokratik toplumun inşasını konuşuyoruz. Kürt sorunu çözümsüzlüğünde kırk yılda harcanan trilyonlarca dolar, bu ülkenin köprülerinden, demir yollarından, okullarından ve hastanelerinden çalınmıştır, siz de sunumumuzun büyük bir bölümünde bunu anlattınız. Güvenlikçi ezberleri terk edip barışın ekonomisini ve altyapısını kurmak, demokratik bir toplum ve demokratik bir cumhuriyetin inşasının en temel somut adımı olacaktır.

Son söz olarak, şirketlere garanti veren bir bütçeyi değil, halkların barışını, yerel demokrasiyi ve eşit yurttaşlığı esas alan demokratik cumhuriyet bütçesini hep birlikte inşa edelim. Barışın egemen olacağı, bölgesel eşitsizliklerin ortadan kaldıracağı bir yıl olması dileğiyle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Evet, teşekkür ederiz.

Sayın Özgür Karabat...

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Aslında çok daha başka bir konuşma hazırladım. Burada sizin bütçe konuşmanız üzerine, bütçe rakamlarınız üzerine bir konuşma yapacaktım ama artık bugün yaşanan gelişmelerden sonra bunun anlamını yitirdiğini görüyorum Sayın Başkanım. Ben size şimdi bir skandaldan bahsedeceğim, HGS'yle ilgili konuşmamı bekliyorsunuz ama ben size HSS'yle ilgili bir skandaldan bahsedeceğim. Ne biliyor musunuz? Hızlı salma sistemi, hızlı salıverme sistemi. Bakın Değerli Bakanım, bir fon skandalının gölgesinde bu bütçe görüşmelerini yapıyoruz ve "Ucu nereye giderse gitsin, dokunacağız." denilen bir ortamda konuşuyoruz. On sekiz günde yaklaşık 2 milyar milletin kaynağını soyan Bakanla ilgili bugün bir salıverme kararı çıktı; hızlı salma sistemi. Bugün o adalet tatile çıktı ve sizinle ilgili bugün adalet yolda kaldı Sayın Bakan. Tüm bunlar konuşulurken, Türkiye'nin milyar milyar dolarları gitmişken ben sizin bütçenizle ilgili şimdi nasıl yorum yapabilirim ya? Nasıl bir vicdanla hareket ediyoruz? Bakın, güne bölsek bir günde 100 milyondan fazla götürmüş -on sekiz günde saldı- güne bölsek bir günden 100 milyon fazla. Lekelenme hakkı Hanımefendiye var, Bakana var; peki, içeride kanser kanser yatanlara, içeride ameliyat olup yatanlara, çocuğunu göremeyenlere bu sistem yok mu? Evet, tutuksuz yargılama esas ama tutuksuz yargılanma sadece bu Bakana mı, sadece fon fon soyanlara mı geçerli? Sayın Bakan, gerçekten rezalet bir durum yaşıyoruz. Bize milletin bölünmez bütünlüğünden bahsediyorlar haklı olarak, vatan bölünmez bir bütündür, çok doğru ama eğer bölücülük arıyorsanız, bu, ikili hukuk sistemidir Sayın Bakanım. Bu ikili hukuk sisteminin olduğu yerde millet de zenginleşmez, devlet de güçlü olamaz. On sekiz günde salındı ya. Şimdi, birisi bana söylesin; kime dokundu ucu da salındı.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - On dokuz, on sekiz değil.

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - On sekiz, on dokuz... Kime dokundu, kime, kime ucu dokundu? Merak ediyorum. Türkiye artık HGS'den sonra HSS'yi icat etti, hızlı salma sistemi.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sen niye kendini yargının yerine koyup hüküm veriyorsun?

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Kimin için? Kimin için? Kimin için? Kimin için?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sen niye kendini yargının yerine koyup hüküm veriyorsun?

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Milleti fon fon soyanlar için.

Savunuyor musun? Savunuyor musun?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Hayır, niye hüküm veriyorsun?

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Eğer tutuksuz yargılanmayı savunuyorsanız tutuksuz yargılanacak onlarca insan orada. Ben şimdi size, bunları anlatırken, "köprüyü satacaksınız" "millî değerleri satacaksınız" "5 milyar dolara satacaksınız" bunlardan mı bahsedeyim? Hangi anlamı kalmış ya? Bunların götürdüğü milyar milyar. Yapacağınız yolların maliyetlerini mi hesaplayayım, yoksa burayı hesaplayayım? Bu adaletsizliğin Türkiye'ye maliyeti büyük Sayın Bakan. Böyle devam ederse ne siz yol yaparsınız ne de millet başka bir şey yapabilir. Bu gerçekten büyük bir vakadır.

Bakın, ya, Çalık, kanser hastası adam ya, on sekiz aydır içeride, kanser hastası, on sekiz aydır, on sekiz aydır ya. Hangi vicdan? Vicdansız bir hukuk olabilir mi? Vicdanı yok etmiş bir hukuk sisteminden bahsedebilir miyiz? Ve biz şimdi hangi rakamları konuşacağız ya, hangi rakamları konuşacağız biz?

Sayın Bakanım, bak, burada köprü var, sansür var, BTK'yle ilgili sansürler var, engellenen hesaplar var ve bakın, burada, değerli arkadaşlar, bakın, bir şeyi görüyoruz "HGS skandalı" deyince neyi görüyoruz: Bakan oğlu, bakan oğlu, BDDK oğlu, belediye başkanı oğlu; hepsi AKP'li oğlu, hepsi AKP'nin oğlu. Başka bir yerde ne çıkıyor: Bakan Yardımcısı, AKP'linin oğlu, AKP'nin ilçe başkanı, AKP'nin il başkanı. Arkadaşlar, eğer bütçe yapacaksak, eğer bütçe yapacaksak vatan evlatlarına yapacağız, vatan; bakan evlatlarına değil, bakan evlatların değil!

Sayın Bakanım, sesimin yükselmesi size değil, asla nezaketsizlik yapmam ama bizim Türkiye'de yaşanan bu gelişmelere karşı duyarsız kalma, sesimizi yükseltmeme şansımız yok. Ve laf belli, "ucu nereye giderse gitsin" demişsiniz. Geçen hafta bir bakanın oğlu adli kontrolle serbest kaldı, bugün en sembol isim tepedeki isim, örgüt üyesi olmakla suçladığınız isim. Burada Sayın Bakan

dedi, ben demedim; isim ne yazık ki ev hapsiyle serbest bırakıldı. Ya, biz adaleti sağlamadan nasıl zengin edeceğiz ya? Adaletin olmadığı yerde hangi yoldan bahsedeceğiz Sayın Bakanım ya, hangi bakımdan bahsedeceğiz?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sen niye adalet kesiyorsun burada?

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Adaleti kesenler belli, adaleti yok edenler de belli. Ben bunu söyleyeceğim, ben bunu söylemeye devam edeceğim.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Sadullah Kısacık, buyurun.

ORHAN YEGİN (Ankara) - İsteyen de onlar, bırakan da onlar kardeşim. Biz niye adalet kesiyoruz?

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Bırakan onlar değil, bıraktıranlara bak, bıraktıranlara.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sadullah Bey'e söz veriyorum.

Buyurun.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Bunu da normalleştiriyorsunuz.

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Normal buluyorsun bunu.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Yapmayın Allah aşkına ya, bu normal bir şey değil arkadaş.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sadullah Bey, siz başlayın lütfen.

Sayın Ayyüce Hanım... Özgür Bey... Tamam.

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Bu kadar niye rahatsız oluyorsun ya. Senin hiçbir yerinde olmadığını biliyorum, sen niye bu işe bu kadar sahip çıkıyorsun?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Tutuklayan da oradaki hâkim, savcı, yargıç, bugün bırakan da o.

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Tabii, inandık mı buna yani inandık mı buna?

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Bu işte bir tuhaflık yok mu işte, onu soruyor.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Bunun açıklamasını ben niye yapayım ya?

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) - Sen yapma zaten.

CAVİT ARI (Antalya) - Karışma o zaman yapmayacaksan, karışma o zaman yapılan konuşmaya. Ne karışıyorsun ya.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sen muhatabım değilsin.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Orhan Bey, Sadullah Bey bekliyor.

Buyurun.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Değerli milletvekilleri ve Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın değerli bürokratları, basınımızın güzide mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Bugün Öğretmenler Günü, geleceğimizi emanet ettiğimiz öğretmenlerimizin de gününü buradan kutluyorum.

Sayın Bakanım, konuşmama bir teşekkürle başlamak istiyorum. Bizim Kozan, Feke, Saimbeyli, Tufanbeyli yolumuz vardı, Adana'yı kuzey ilçelerine bağlayan yol, oradan da Kayseri'ye bağlayan yol. Bu yol unutulmuştu, sık sık kazalar yaşanıyordu, sık sık yine toprak kaymalarından dolayı yola büyük taşlar düşüyordu ve en son 4 öğretmenimizi orada şehit verdiğimiz bir yoldu. Geçen yıl Plan ve Bütçe Komisyonunda bu yolu dile getirmiş, size resimlerini göstermiş, bu yola en azından bir hem müdahale hem de daha sonra duble yol yapılması konusunda sizden destek istemiştik. Şimdi, duble yol desteğini henüz alamadık ama en azından Sülemişli ve Saimbeyli Tünelleri olarak bazı tehlikeli noktaların, zor virajların geçişi sağlandı yani yol unutulmuştu, en azından bir müdahale oldu. Karayollarımız hatırladı böyle bir yol olduğunu, bu anlamda ben size teşekkür ediyorum ama Sayın Bakanım, o yol duble yolu da hak ediyor. Yani Adana'yı şöyle düşünün Kozan, Feke, Saimbeyli, Tufanbeyli, oradan da Kayseri'ye giden bir yol. Bizim kuzey ilçelerimizin nüfusu merkezde de yoğundur göçten dolayı, bu gitme, gelme anlamında da yoğun bir yol, hâlâ da trafik kazaları yaşanan bir yol, hatta geçtiğimiz kış yağmur çok yağdığı için bayağı da bir toprak kayması oldu. Tabii, bu tüneller çare olacaktır ama bizim istediğimiz burada bir duble yolun yapılması Sayın Bakanım. Yani geçen gün Rize'ye bir ziyarete gittik, Trabzon'a vesaireye, maşallah denizi doldurup yapmışsınız Bakanım, daha iyisini, daha güzelini yapın.

MELİHA AKYOL (Yalova) - Yer yok, her yer dağ.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Yani bizim burada en azından toplasanız 100 kilometre bir yol, 4 tane ilçenin yolu Sayın Bakanım, yani burası da artık bir duble yolu hak ediyor. Kozanlı hemşehrilerimiz, Fekeli hemşehrilerimiz, Saimbeylili hemşehrilerimiz, Tufanbeylili hemşehrilerimiz bunu hak ediyor.

Tabii, bir de Sayın Bakanım, bizim Adana Karaisalı ilçemiz var, Karaisalı ilçemiz, merkez ilçe ve merkeze 38 kilometre bir ilçe. Şimdi, bu merkez ilçede dağ da yok, düz ova, yalnız burası da duble yol değil ve burada da çok sık kazalar yaşanıyor maalesef. Yani ya her hafta, her hafta olmasa bile on beş güne bir kesin Adana Karaisalı yolunda bir kaza var. Şimdi, buradan baktığımız zaman, burada bir 12 kilometrelik yolun bir ihalesi tamamlandığı söylendi ama burası merkez Sayın Bakanım, merkez ve aynı zamanda da düz ova, düz ova yolu yani bu bir çırpıda bitirebileceğimiz bir yol, dolayısıyla Adana Karaisalılı hemşehrilerimizin de Adana'da nüfusu yoğun, özellikle hafta sonu gidip gelmeler olsun çok sık kullanılan bir yol, burasının da duble yol olmasını sizden

rica ediyoruz. Geçen yıl kuzey ilçelerimiz müjdeyi aldı, bu sefer de Sayın Bakanım, inşallah Karaisalı ilçemize buradan sizden bir müjde bekliyoruz bu Plan ve Bütçe Komisyonunda.

Şimdi, diğer bir yol durumu Sayın Bakanım, bu Ankara-Niğde Otoyolu'ndan çıkıyorsunuz, Pozantı'ya giriyorsunuz, Pozantı ilçemizi geçiyorsunuz, ondan sonra oradaki otoban otobanlıktan çıkıyor. Son zamanlarda hiç gittiniz mi bilmiyorum, Sayın Bakanım, yol harita gibi olmuş yani biz bu kadar illere gidiyoruz siyasi çalışmalar için, daha Pozantı-Adana Otoyolu gibi bir otoyol görmedim. Görmedim yani çukur deseniz var, birçok yere yama yapılmış, yol bozuk, engebe deseniz var yani otoban otobanlıktan çıkmış. Pozantı-Adana Otoyolu da bizim özellikle yazın yaylacılar... Zaten yani Adana'yı Ankara'ya, Niğde'ye, Nevşehir'e bağlayan yol, o ayrı, bir de bizim özellikle yazın yayla yolumuzdur, yaylacılar bu yolu kullanır, özellikle hafta sonu bayağı bir trafik olur. Bu anlamda da bu yolun yenilenmesiyle ilgili böyle bir planınız var mı? Bununla ilgili de bir bilgi alalım Sayın Bakanım, yoksa da artık yolun aciliyeti var yani dediğim gibi, otobanlıktan çıkmış artık yani otoban konforu yok o yolda.

Şimdi, bir de bizim bu Adana Güney Çevre Yolu Projesi var, bu da yılan hikâyesine döndü Sayın Bakanım ya. Yani önemli bir proje bizim için, bu Mersin'den alta güney kuşakla bu E5 Kara Yolu dediğimiz yolun yükünü alan bir yol. Şimdi 2014-2021 yılları arasında tamamlanacağı bilgisi verilmiş 2019'daki bir soru önergesinde ama hâlâ bu yıl olmuş, geçen baktım, o köprü ayakları için kazılan yerlere köylü artık balya depolamaya başlamış. Yani bu çevre yolu projemizin de durumu nedir, akıbeti nedir? Çok uzadı, çok uzadı. Geçen söylemiştim -herhâlde yol ondan yapıldı- "Adana sahipsiz Sayın Bakanım, Adana'ya bir sahip çıkın." demiştim. Yani unutmayın Sayın Bakanım Adana'yı, Adana gerçekten sahipsiz yani o anlamda. Tekrar teşekkür ediyorum Kuzey Çevre Yolları için, tüneller için.

Şimdi diğer bir şey Sayın Bakanım, bu Adana hafif raylı sistem projesi var, 2024 yılında yatırım programında yer almış, hatta siz 2024 yılı yerel seçim için Adana'ya geldiğinizde bu hafif raylı sistem projesinden bahsetmişsiniz, demişsiniz ki: "Bu Adana metrosu artık istenilen işlevi yerine getirmiyor. Dolayısıyla, bu hafif raylı sistemle bunu tamamlayacağız." gibi. Şimdi orada da şimdi seçimi kaybetti, tabii, Büyükşehiri AK PARTİ. Acaba bu seçim vaadi miydi? Yoksa Sayın Bakanım orada bunun sözü verilmiş, bu bizim hafif raylı sistemimiz ne olacak yani? Yani "Belediyeyi kazanamadık, raylı sistemi de unutun." demeyeceksiniz inşallah Sayın Bakanım. Bak, Adana gerçekten sahipsiz, o anlamda Adana'yı, burayı da size emanet ediyoruz Sayın Bakanım.

Şimdi, Adana'mızın mevcut durumu bu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini analiz ettiğimizde, 761 milyar 412 milyonluk bir bütçe var, çok büyük bir bütçe, en büyük bütçeli Bakanlıklardan biri. Şimdi, bakıyoruz, faize ödeyeceğimiz 2027'deki miktar 3 trilyon 975 milyar yani Ulaştırma Bakanlığı gibi bir Bakanlığın bütçesinin yaklaşık 5,22 katını biz faize veriyoruz. Bu da acı yani düşünün, şimdi siz sabah sunum yaptınız burada, bu kadar demir yolu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu, uzay çalışmaları vesaire, bu kadar bir yıllık yatırımın 5 katını faize veriyoruz. Daha da acısı Ulaştırma Bakanlığının bir yıllık bütçesini bir avuç çete bir kalemde çalmış, 800 milyar çalmış yani bu kadar anlattığınız yatırımların -uzay yolu, hava yolu, deniz yolu, kara yolu- bir yıllık bütçesini bir kalemde çalmış. Onun için yani şu bütçenin de konuşmanın da bir anlamsız olduğu günlerden geçiyoruz.

Bütçeyi analiz ettiğimizde teknik olarak bir sorun var Sayın Bakanım. Şimdi benim burada bir kaygım var. Şimdi bütçeye bakıyoruz: Bütçenin yüzde 36,77si, sermaye transferi, yüzde 34,65'i sermaye gideri, yüzde 27,61'i cari transfer. Mal alım sadece yüzde 0,04, SGK primi yüzde 0,13, personel gideri yüzde 0,79. Şimdi burada Ulaştırma Bakanlığının tüm asli işlerini devrettiğini görüyoruz yani bir nevi Ulaştırma Bakanlığı çoğunu dışarıda iş yaptıran bir kurum hâline gelmiş, tüm işleri taşere eden. Bu, Ulaştırma Bakanlığının teknik kapasitesini düşürmez mi?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SADULLAH KISACIK (Adana) - Ulaştırma Bakanlığımızın o kara yollarındaki, demir yollarındaki “know-how”ı acaba artık şirketlere mi geçiyor? Stratejik olarak bununla ilgili de bir bilgi istiyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Buyurun Sayın Orhan Yegin.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Bakanımızı, salonda bulunan bütün misafirleri, milletvekillerini ve çalışma arkadaşlarımızı; saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Arkadaşlar, AK PARTİ iktidarlarının hizmet anlayışında temel yaklaşımlardan bir tanesi bölgesel farklılıkları giderme gayreti içerisinde olmak, bugüne kadar yapılmış ne varsa kıymetini bilip üzerine daha fazlasını koymanın gayretinde olup memlekete, millete hizmet etmek, milletinin, memleketinin yüzünü güldürmek ve bölgesinde güçlü ve bölgesiyle iletişimini de güçlendirmiş ve bunu sadece akrabalık, soydaşlık, dindaşlık ve benzeri yakınlıklar üzerinden değil, bizatihi ilişkilerle, karşılıklı kazançlarla da daha uzun soluklu yapmayı hedeflemiş bir harekettir ve hamdolsun bunu başardık. İşte, Ulaştırma Bakanlığı yaptığı işlerle, hem içeride hem küresel ölçekte yaptığı işlerle de bu misyona ve vizyona ne kadar önemli katkılar verdiğini gösteriyor. Yani uçağa binmek bizim çocukluğumuzun olduğu dönemlerde belki de bir yarım veya tam aylık maaş bedeline denk gelirdi. İnsanlar uçaklara doğru düzgün binemezdi. Bugün bir hafta, on gün öncesinden biletimizi ayırtırsak eğer otobüs bileti fiyatına ülkenin dört bir tarafını, hatta çok daha ucuz fiyatlara kampanyalarla yurt dışına uçabilir hâle gelmişiz. Hava yolu herkesin yolu olmuş, şehirleri birbirine bağlamışız yollarla, karayollarıyla. İşte, havalimanı sayımızı artırmışız, daha önce 50 ülkeye 60 noktaya uçuşu olan bir ülkeyi, biz bugün 133 ülkeye 370-380 noktaya uçuş yapabilen bir ülke noktasına getirmişiz. Dolayısıyla, dünyayla da iletişimimizi artırdığımız gibi, işte, "Bugün İstanbul'u dünyada yolcu transferleri, uçuş bağlantıları noktasında dünyada 1'inci..." dediniz konuşmanızda. Evet, biz uçuş

bağlantıları noktasında İstanbul dünyada bugün 1'inci hâle getirmişiz; Allah'ın izniyle İstanbul'umuzu da Ankara'mızı da Türkiye'mizi de daha birçok noktada dünyada 1'inci konuma getireceğimizin nişanelerinden birini de orada ortaya koymuşuz; inşallah, çok daha iyisi olacak.

Şimdi, kalkınma yollarıyla, Orta Koridor, Zengezur Koridoruyla ve alternatif ticari yol ve koridorlarla küresel ticaretin lojistik merkezi hâline de ülkemizi bir yandan getirmeye çalışıyoruz ve limanlarıyla sanayi bölgelerine, lojistik merkezlerine, demir yoluyla bağlantılar kurup daha güçlü, daha etkin, daha rekabetçi bir Türkiye oluşturmaya çalışıyoruz. Demir yolları bağlantılarıyla Hicaz'dan Ürdün'e, Suudi Arabistan'a kadar birçok bağlantıyı da bu şekilde hayata geçiriyoruz.

Gerçekten çok büyük işler yapıyoruz. Kitapçıklarımız var, Bakan Bey onları veriyor, kendi anlatıyor ama muhalefetten arkadaşlar konuşmalarına başlarken... Mesela, göz göre göre tablo başkayken birisi şu cümleyle başladı: "Şöyle yönetim kadromuza baktım, içlerinde 1 kadın bile kadın yok." dedi ki burada 3 genel müdür düzeyinde kadın yöneticiniz var. Göz göre göre ya, şurada hepimizin gözü önünde olan bilgiyi saptırmaya kalktı, "Yönetim kadromuza bakıyorum 1 kadın bile yok." dedi; yalan ve yanlış bir bilgiyle başladı konuşmasına.

CEVDET AKAY (Karabük) - "3 var." dediniz Vekilim, 1 yok yani 3 var.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Yani hiç düşünmedim, güzel bir espri, oradan da yaklaşılabilir.

Bir başka konuşmacı, Filo Jet kazasında -ki hepimizi üzen bir kazaydı, 267 vatandaşımız o kazadan etkilendi- "Bugün hâlâ 13 kayıp var." dedi, aslında bugün 28 kişi hayatını kaybetti, henüz bedenine, cesedine ulaşılamayan 3 yaşında 1 yavrumuz var. Ateş düştüğü yeri yakar, biz o acıları anlayamayız, burada mevzu etmek de doğru değil ama yani niçin 1 olan kayıp sayısını burada "13 kayıp var hâlâ bulamadığınız." diyerek ne yapılmaya çalışılıyor, niye yalan bilgilerle hareket ediliyor, niçin herkesin bildiği, göz önünde mevzular bile bile, gözümüzün içine baka baka yalan ve yanlış bir şekilde söyleniyor?

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Hükûmeti düşürmek istiyorlar ya(!)

ORHAN YEGİN (Ankara) - Arkadaşlar, gerçekten anlamak mümkün değil. Gözümüzün gördüğünü yalan söyleyince acaba başka söylediklerinizin hangisi gerçek kuşkusu oluşturuyorsunuz bizde ve millette ve seçmenizde; lütfen, bunun farkına varın.

Terörün maliyeti üzerinden Sayın Bakanımız bir analiz yaptı. Terörün Türkiye'ye maliyetinin ne olduğu yıllarca konuşulmuştur, herkes bir şey söylemiştir, bu olmasaydı şu kadar hastane olurdu, bu kadar bilmem şu olurdu demiştir; bu, sembolik bir benzetmedir. Eğer bu ülkede terör olmasaydı Allahualem bu kadar kaynak, belki kara yollarına, hava yollarına, hastanelere, okullara, başka şeylere yapılırdı demenin, terörü bitirmenin, ülkemiz için hem sosyolojik anlamda hem güvenlik anlamında hem millî birlik ve bütünlük anlamında ne kadar önemli olduğunun yanında, ekonomik olarak da neye mal olduğunu ifade eden yeni bir pencere açmıştır. Daha önceki birçok pencerenin yanına bu kadar gergin bir şekilde yok "Bayrağın dalgalanmasından rahatsız olmak." diye vatanına, milletine bağlı insanlara dönüp bayrağın dalgalanmasından rahatsızlık varmış gibi bir imajla konuşmanız doğru değil. O gerginliği bırakalım, geçelim.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Gerginlik değil o.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şimdi, bir başkası da kalktı sınırlı sayıda basılmış -hani illerinize bir çoğunuz belki gitmiyorsunuz, illerinizde neler yapılıyor, neler ediliyor, haberiniz yoktur- kitapçıkta bazı örnekleri var, yatırımlarda illerinizde neler yapıyoruz, gezseniz haberiniz olur ama ola ki gezmeyenleriniz vardır, bir bakıverin görüverin diye adımlar hazırlanmışlar getirmişler.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - İllerimize gitmesek nasıl milletvekili olacağız?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Arkasına da karekod koymuşlar, bir başkası oradan...

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Ne kadar üstenci bakış açısı ya!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Üstenci değil, Üstadım, böyle yaklaşıyor.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - İllere gitmemek ne demek ya! Biz sizin gibi tepeden bakmıyoruz.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Siz gezmiyorsunuz asıl.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Hepiniz demiyorum, bazılarınız diyorum.

Devam edelim.

Şimdi, bir başkası, döndü, yatırımlar daha derinleşen bölgesel tutum varmış, Hakkâri, Van, Urfa, Bitlis, Siirt ve benzeri yerlerde Şırnak'ta yollar yokmuş, yapılanlar çökmüş gibi gene geldiler burada bir bölgesel ayrımcılık, sanki bölgeye karşı bir tutum varmış gibi böyle bir yaklaşım burada yine ortaya konuldu.

Arkadaşlar...

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkari) - Onu kim söyledi?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Arkadaşlar, Güzeldere Tüneli, Çamlık Viyadüğü nerede yapılıyor? Güzeldere Tüneli, Çamlık Viyadüğü nerede yapılıyor? 2026 Aralık ayında açılacak 14 milyar harcandı oraya. Nerede yapılıyor? Van'da yapılıyor.

Bingöl-Solhan yolu, Karlıova arkadaşlar, 7 adet köprü var orada, 9 milyar maliyeti var.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkari) - Konuşmayı dinlemediniz mi?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Nerede yapılıyor? Bölgede yapılmıyor mu?

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkari) - Cebinizden mi yapıyorsunuz?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Kardeşim, siz "Yapılmıyor." diyorsunuz. Cebimizden yapılmıyor, devletin kaynaklarıyla yapılıyor ama siyasal ayrımcılıktan bahseden insanların bunları bilmesi lazım.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkari) - Yapılmıyor demiyoruz, eksik yapıyorsunuz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ortabağ tünelleri Şırnak- Çukurca yolu nerede yapılıyor? Eruh-Fındıklı yolu nerede yapılıyor aralık ayında bunlar. Bunlar sadece önümüzdeki ay aralık ayında açılacak yerler. Nerede yapılıyor? Arkadaşlar, bunlar doğru şeyler değil.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Eleştirmeyelim mi hiç?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Demiryolu hızlı tren ağının bölgeye yapılmamasını da bir etnik ayrımcılık olarak burada suçlayan arkadaşlara sormak isterim: Bu ülkenin Cumhurbaşkanı Rizelidir. Rize'ye hızlı tren yapılıyor mu? Ulaştırma Bakanı Trabzonludur, ondan önceki de Trabzonluydu, ondan önceki de Trabzonluydu.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Nasıl oluyor o?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Trabzon'a hızlı tren yapılıyor mu?

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Yirmi beş yıldır söz veriyorsunuz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ne bu kardeşim? Her şeyi bir bölgesel ayrımcılık, siyasi ayrımcılık, bir bölgeye, bir etnik kökene karşı tavırlı, bilinçli tutum olarak sunma. Bırakın bu işleri. Lütfen.

SEDA KÂYA ÖSEN (İzmir) - İzmir'e de yapılmıyor.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şimdi, arkadaşlar, sizin adamlar parayla randevu alıp, parayla randevu verdiği için olsa gerek ki Sayın Cumhurbaşkanımızın Trump'la görüşmesi için 250 tane Boeing rüşvetiyle randevu aldığına ilişkin çirkin bir yorum aldı, yapıldı burada o yorumu sahibine ve onu destekleyenlere iade ediyoruz. "Tape"lerde çıktı ifadelerde var, sizin öve öve bitiremediğiniz adamlarla görüşmek için milyon dolar para veren iş adamları var.

Şimdi, "Sayın Bakan, burada hikâye anlattınız, yatırım bakanlığı olmaktan çıkmışsınız, peşkeş bakanlığına dönmüşsünüz." dediler, desinler. Hep böyle diyorlar, diyecekler. Onlar onu görecekler.

"Boşuna dememiş atalarımız 'Baba malı kolay tükenir.' Yüz yıllık Cumhuriyetin kazanımlarını satıp bitirdiniz." diye de eklediler. Evet baba malı gerçekten kolay tükenirmiş. Keşke sadece tüketseydiniz yüz yıllık partiyi yazık ettiniz, ziyan ettiniz. Bir muhteris belediye başkanınızın Cumhurbaşkanı adaylığı çerçevesinde bir partiyi yok ettiniz. Allah'tan birileri sahip çıktı partiyi ele aldı da parti bir şey ayaklanacak inşallah.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Yargıya talimatı veriyorsunuz. Dünyada olmayan bir şey oldu, diploması iptal oldu. Hangi mahkemelerden çıktı bu? Hayret bir şey!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Peşkeşi siz iyi bilirsiniz.

Teşekkür ederim Başkan.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Evet Sayın Ertuğrul Kocacık.

Buyurun.

ERTUĞRUL KOCACIK (Sakarya) - Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyeleri; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Sözlerimin hemen başında, başta Başöğretmen Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere ebediyete irtihal eden ve görevleri başında şehit düşen öğretmenlerimizi rahmetle anıyor, ülkemizin dört bir yanında fedakârca görev yapan tüm öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü gönülden kutluyorum.

Ulaştırma ve haberleşme yatırımları bir ülkenin yalnızca fiziki altyapısını değil, ekonomik gücünü, üretim kabiliyetini, rekabet kapasitesini ve geleceğe ilişkin iddiasını da şekillendirir. Çünkü ulaşım, şehirleri birbirine bağlamanın ötesinde üretimi pazara, sanayiyi limana, insanı hizmete, Türkiye'yi dünyaya entegre etmektir. Son yıllarda ülkemizin dört bir yanında hayata geçirilen yatırımlar ulaşım imkânlarımızı geliştirirken ekonomik ve sosyal kalkınmamıza da katkı sağlamıştır. Havalimanlarımızın sayısının 26'dan 58'e, bölünmüş yol ağımızın 6 bin kilometreden 30 bin kilometrenin üzerine çıkması, demir yollarında yüksek hızlı tren ağımızın genişlemesi ve TÜRKSAT 6A'nın hizmete alınması Türkiye'nin ulaştırma ve haberleşme alanında ulaştığı seviyeyi göstermektedir. Ancak asıl mesele, yatırımların rakamsal büyüklüğünden ziyade milletimizin hayatında oluşturduğu karşılıktır. Bir yatırımın gerçek değeri, harcanan kaynağın ötesinde ülkemize kazandırdığı imkânlarla ölçülür.

Değerli Bakanım, bu anlayışın somut karşılıklarını seçim bölgem Sakarya'daki yatırımlarda da görüyoruz. Sakarya güçlü sanayisi, ihracat kapasitesi, tarımsal üretimi ve stratejik konumuyla ülkemizin önemli üretim merkezlerinden biridir. Şehrimizin ulaştırma altyapısını güçlendiren her yatırım aynı zamanda Türkiye'nin üretim ve lojistik gücüne yapılan bir katkıdır. Bu noktada, özellikle TÜRASAŞ'ın milî raylı sistem araçları üretimine dikkat çekmek istiyorum. Sakarya'da üretilen millî elektrikli trenlerimiz ve geliştirilen millî hızlı trenimiz Türk mühendisliğinin ulaştığı seviyeyi göstermektedir. Saatte 225 kilometre işletme hızına sahip millî hızlı trenin ilk setinin imalatı tamamlanmış, test ve devreye alma çalışmaları sürmektedir. Yapımı devam eden yeni üretim ve test fabrikasıyla bu kabiliyet daha da ileri taşınacaktır. Millî tramvay seti tasarım çalışmaları da yerli üretim birikimimizin kent içi raylı sistemlere taşınması açısından son derece önemlidir. Burada yalnızca tren üretiminden değil, stratejik teknolojilerini geliştiren, yan sanayisini büyüten ve nitelikli istihdam oluşturan bir üretim ekosisteminden bahsediyoruz. Sakarya'nın yalnızca trenlerin geçtiği değil, trenlerin üretildiği bir şehir olması, ülkemizin teknolojik geleceği bakımından çok kıymetlidir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sakarya'nın ekonomik geleceği açısından bir diğer stratejik yatırımımız Adapazarı Karasu Limanı ve sanayi tesisleri demir yolu bağlantısıdır. Yapımına başlanan bu hat, sanayi üretimimizin demir yolu üzerinden

Karasu Limanı'na ulaşmasını sağlayacaktır. Böylece fabrikalarımızın ürünlerini daha verimli taşıması, limanımızın hinterlandının genişlemesi ve ihracatçımızın rekabet gücünün desteklenmesi hedeflenmektedir. Sanayiyi limana bağlayan her hat, Türkiye'nin dünya pazarlarıyla bu alanı da güçlendirir. Şehrimizin kent içi ulaşımında ise Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattı yeni bir dönemin altyapısını oluşturmaktadır. Yapım süreci başlatılan bu proje, şehir merkezimizi üniversitelerimizle ve Serdivan'ın yoğun yaşam alanlarıyla raylı sistem üzerinden buluşturacaktır. Öğrencilerimizin, çalışanlarımızın ve vatandaşlarımızın daha konforlu ulaşım imkânlarına kavuşması, trafik yoğunluğunun azaltılması ve toplu taşımanın güçlendirilmesi bakımından bu yatırımı oldukça önemsiyoruz.

Değerli hazırun, kara yolu yatırımlarımız da Sakarya'nın ekonomik ve sosyal gelişimini tamamlayan önemli unsurlardır. Kaynarca-Karasu Yolu Karadeniz kıyısındaki ilçelerimizin ulaşım bağlantılarını güçlendirirken liman, sanayi ve turizm hareketliliğine de katkı sağlayacaktır. Mekece-Adapazarı Yolu şehrimizin güney yönündeki ulaşım güvenliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Sakarya Şehir Hastanesi bağlantı yolu ise, vatandaşlarımızın sağlık hizmetlerine güvenli ve kolay erişimi açısından özel önem taşımaktadır. Çünkü bir hastaneye ulaşımı kolaylaştıran yol, yalnızca bir ulaşım yatırımı değil, insan hayatına dokunan bir kamu hizmetidir. Sayın Bakanım, şehir hastanemizin Ocak 2027'de hasta kabulüne başlaması planlanmaktadır. Ancak bağlantı yolunun çalışmaları hâlen devam etmektedir. Karasu-Akçakoca güzergâhında devam eden çalışmalar da Batı Karadeniz sahili bağlantısını, bölgesel ticareti ve turizmi destekleyecektir.

Sayın Bakanımız ve Bakan Yardımcımızın bizzat teşrifleriyle açılışı gerçekleştirilen Pamukova Yüksek Hızlı Tren İstasyonu ilçemizin ulusal demir yolu ağına erişimini güçlendirmiştir. Alifuatpaşa Köprülü Kavşağı ağır taşıt trafiğinin yerleşim alanlarından uzaklaştırılmasına, Bekirpaşa Otoyol Kavşağı ise otoyol ve bölgesel yol bağlantılarının geliştirilmesine katkı sağlamaktadır. Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı üzerindeki T26 tüneli ve Doğançay ripajı çalışmaları da seyahat sürelerinin kısaltılmasını hedeflemektedir. Serdivan ilçemizde bulunan yaklaşık bin beş yüz yıllık tarihî Sangarius Köprüsü'nün restorasyonu ise, tarihî mirasımızın korunarak gelecek nesillere aktarılması bakımından çok anlamlıdır. Çünkü kalkınma yalnızca geleceğin altyapısını kurmak değil, geçmişin emanetlerini de koruyabilmektedir.

Sayın Bakanım, size ve tüm ekibinize tamamlanan ve devam eden yatırımlar için şükranlarımı arz ediyorum. Ayrıca Sakarya'mızın geleceği açısından önem taşıyan iki önemli projeyi de dikkatlerinize sunmak istiyorum. İlki, Arifiye-Sapanca alternatif yoludur. Yaklaşık 11 kilometrelik bu yeni bölünmüş yol projesinin onaylanmış olmasını çok önemsiyoruz. Sapanca'nın artan nüfusu ve turizm hareketliliği mevcut ulaşım altyapısı üzerinde ciddi bir baskı oluşturmaktadır. Bu nedenle, projenin gerekli protokol ve kamulaştırma süreçlerinin tamamlanarak en kısa sürede yapım aşamasına geçirilmesini arzu ediyoruz. İkinci ve özellikle üzerinde durmak istediğim konu ise D650 Kara Yolu'dur. Adapazarı'ndan Geyve ve Pamukova üzerinden Bilecik'e uzanan bu güzergâh Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar, Burdur ve Antalya istikametine ulaşım sağlayan çok önemli bir koridordur. Özellikle yaz aylarında artan araç yoğunluğu, yol yapım ve bakım çalışmaları, meydana gelen trafik kazaları, zaman zaman kilometrelerce araç kuyruğuna ve ciddi ulaşım aksamalarına neden olmaktadır. Bu durum, yalnızca şehirlerarası yolculukları değil, Geyve ve Pamukova'daki vatandaşlarımızın günlük hayatını ve bölgesel ticareti de olumsuz etkilemektedir.

Sayın Bakanım, talebimiz açıktır: D650 Kara Yolu'nun Adapazarı-Geyve-Pamukova-Bilecik bağlantısına alternatif oluşturacak yeni bir ulaşım koridorunun etüt ve fizibilite çalışmalarının başlatılmasını, uygun güzergâhın projelendirilmesini ve yatırım programına alınmasını sizlerden talep ediyoruz. Amacımız, yalnızca mevcut yolun kapasitesini artırmak değil, kaza, bakım çalışması veya doğal afet durumunda ulaşımın sürekliliğini sağlayacak güvenli bir ikinci güzergâh oluşturmaktır. Bu adımın yalnızca Sakarya'mıza değil, bu ulaşım koridorunu kullanan bütün bölgemize ve tüm vatandaşlarımıza hizmet edeceğine inanıyorum. Sözlerimi tamamlarken ülkemizin ulaştırma ve altyapı alanında gerçekleştirdiği büyük dönüşümün öncüsü olan Genel Başkanımız ve Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a güçlü liderliği ve vizyonu için şükranlarımı sunuyorum. Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na, Bakanlığımızın tüm kıymetli yöneticilerine, bağlı kuruluşlarımıza ve ülkemizin dört bir yanında fedakarca çalışan, görev yapan tüm çalışanlarımıza emekleri ve gayretleri için teşekkür ediyorum.

2027 yılı bütçemizin ülkemize, milletimize ve ulaştırma camiamıza hayırlı olmasını diliyor, Komisyonumuzun değerli üyelerini saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Hüseyin Altınsoy, buyurun.

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, kıymetli bürokratlarımız, sevgili basın mensuplarımız; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, küresel ekonomide insan ve emtia dolaşımını sağlayan lojistik hatların önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Bölgemizde son dönemde yaşanan gerilimler, Hürmüz Boğazı'nda yaşanan olaylar, hava sahalarında ortaya çıkan belirsizlikler, yeni ve güvenli ulaştırma güzergâhların ne kadar kıymetli olduğunu bizlere bir kez daha göstermiştir. Tarihte olduğu gibi günümüzde de ulaşım imkânlarını geliştiren ülkeler toplumlarının sadece refahına katkıda bulunmakla kalmıyor, aynı zamanda kültürel ve bilimsel gelişmelerini de sağlıyor. Bu anlamda, ulaştırma ve haberleşme alanında planlı bir yaklaşımla sürdürülebilir ulaşım ve iletişim yapısının oluşturulması, ulaşım yatırımlarının koridor yaklaşımıyla önceliklendirilmesi ve uluslararası bağlantıların güçlendirilmesi, demir yolu yük ve yolcu taşımacılığını artırarak çok çeşitli ve dengeli ulaşımın desteklenmesi, uluslararası tehditlere

karşı Türkiye'nin siber güvenliğinin sağlanması gibi temel politikalara öncelik verildiğini görmekteyiz. Bakanlığımızın yatırımları insan, yük ve veri odaklı bir yaklaşımla hayata geçirilmektedir. Akıllı, güvenli ve entegre ulaştırma sistemleri ve hızlı iletişim ağlarıyla dünyada öncü olmak temel amaçlarımızdandır. Bugün kara yolu yatırımlarımızla ülkemizin ulaşım altyapısını dönüştüren, şehirlerimiz arasındaki bağlantıları güçlendiren ve vatandaşlarımızın seyahat konforunu artıran önemli başarılara imza attık. Bölünmüş yol ağımız 2026 Ekim ayı sonu itibarıyla 30.292 kilometreye ulaşarak 77 ilimizin birbiriyle bağlantısı sağlanmıştır. Bölünmüş yollar ülkemizin yol ağının yüzde 44'ünü oluşturmasına rağmen, bütün yol ağımızda hareket eden trafiğin yüzde 84'üne hizmet vermektedir. Kara yollarına yapılan yatırımlar ulaşımda sağladığı kolaylıkların yanı sıra ülke ekonomimize de önemli kazanımlar sunmaktadır. 2002 yılında trafiğe kayıtlı araç sayısı 8 milyon 655 bin iken 2026 Ağustos ayı itibarıyla yüzde 303 artışla 34 milyon 912 bin adede ulaşmıştır. Bölünmüş yol ağımız sayesinde yıllık 134 milyar lira akaryakıt ve 274 milyar lira iş gücü tasarrufu olmak üzere toplam 408 milyar liralık yıllık tasarruf sağlanmaktadır. Ayrıca bu yatırımlarımızla emisyon salımını 6,6 milyon ton azaltarak çevreye de önemli katkıda bulunulmuştur.

2026 yılı Eylül ayı sonu itibarıyla aktif havalimanı sayısı 58'e yükselmiş, 133 ülke ve 356 noktaya hava yolu bağlantısı sağlanmaktadır. Hava yolunu halkın yolu hâline getirmenin mutluluğunu aziz milletimizle birlikte yaşıyoruz. Toplam hava aracı sayısı 2026 yılı Eylül ayı sonu itibarıyla 2.562'ye ulaşmıştır. Hava ulaştırmaları işletme sayısı ise toplamda 247 olmuştur. Bununla birlikte, toplam yolcu sayısının 2026 yılı sonu itibarıyla 258 milyon kişiyi geçmesi beklenmektedir. Sektör cirosuna baktığımızda, 2025 yılı sonunda 2 trilyon 464 milyar lira seviyelerine yükseldiğini görüyoruz. Havacılık sektöründe gerçekleştirdiğimiz yatırımlar ve kapasite artışlarıyla ülkemizin hava ulaşımında kaydettiği büyümeyi sürdürüyoruz. Hava yolu taşımacılığında yalnızca yolcu kapasitemizi değil hava kargo taşımacılığındaki gücümüzü de önemli ölçüde artırdık.

Demir yolu ağımızı 2026 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla 14.272 kilometreye ulaştırdık. Bununla birlikte, son yirmi beş yılda cumhuriyet döneminden devraldığımız demir yolu ağının tamamını yenileyerek demir yolu altyapımızın modernizasyonunda önemli bir aşamayı da geride bıraktık. Yapılan yatırımlarla hem yolcu hem de yük taşımacılığı güçlendirilmiş, 2025 yılında 353 milyon yolcu ve 31 milyon ton yük taşınmıştır.

Yapılan yatırımlar ve yeni düzenlemelerle denizcilik sektörümüz büyümeye devam etmektedir. Mavi vatanımızın deniz yetki alanlarında ülkemizin çıkarlarını korumaktan asla taviz vermeyeceğiz.

Haberleşmede ülkemizin, çağın gereklerine uygun yatırımlar yaparak ülkemizi dijital dünyanın merkezine taşıyoruz. Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojileri pazar büyüklüğü gelişen teknolojiler ve yapılan yatırımlarla 2025 yılı sonu itibarıyla 2 trilyon 129 milyar liraya yükselmiştir. Mobil abone sayısı 2026 yılı ikinci çeyrek verilerine göre 102 milyonu aşmıştır. Yüzde 80 yerlilik oranıyla üretilen ilk millî haberleşme uydumuz TÜRKSAT 6A 9 Temmuz 2024 tarihinde uzaya fırlatılmış, Türkiye kendi haberleşme uydusunu üretebilen sayılı ülkeler arasına girmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı olarak, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde pek çok eseri, yatırımı, vizyon projeleri ülkemizin kazanç hanesine başarıyla yazdırdık, şehirlerimizi yakınlaştırdık, bölgelerimizi kalkınma ağlarıyla birbirine bağladık.

Barış ve huzurun tüm dünyaya egemen olmasının ancak insanlığın bir bütün hâlinde kalkınmasıyla mümkün olacağına inanıyoruz. İşte bu nedenle artık Türkiye'nin sadece jeopolitik konumundan değil jeostratejik güven adası olması özelliğinden de söz ediyoruz. Bu iddiamızın altını ise ulaştırma yatırımlarımızla, insani yardımlarımızla, girişimci dış politikamızla, dünyada takdir toplayan vicdanlı duruşumuzla ve bölgelerimizin refahına yaptığımız katkılarla dolduruyoruz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sadece yol, köprü, tünel, havalimanı, demir yolu yapan bir kurum değildir; üretimi büyüten, ticareti hızlandıran, şehirlerimizi birbirine bağlayan, vatandaşlarımızın refahını ve güvenliğini teminat altına alan stratejik hizmetleri yerine getiren önemli bir kurumumuzdur. Bu anlayışla, doğudan batıya, kuzeyden güneye her ilimizin potansiyelini açığa çıkaracak, bağlantıları güçlendirecek, kalkınmayı yurt geneline yaymak için tüm gayretlerimizle çalışmaya devam edeceğiz.

Sözlerime son verirken, ülkemizin dört bir yanında büyük bir fedakârlık ve özveriyle görev yapan, geleceğimize yön veren tüm öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü kutluyorum. Görevleri başında şehit edilen kahraman öğretmenlerimizi rahmet ve minnetle anıyorum.

Sayın Bakanım, Aksaray-Ortaköy yolu, Ortaköy-Balcı yolu, Aksaray-Nevşehir yolu ve Kireçlik yolunun yapım çalışmaları nedeniyle, ayrıca Aksaray-Ulukışla-Yenice Demir Yolu Hattı ihalesinin yapımı nedeniyle size ve Bakanlığınız bürokratlarına teşekkür ediyor, Sarıyahşi ve Ağaçören ilçelerimizin il bağlantı yollarının bir an önce yapılması hususunda desteklerinizi talep ediyorum.

2027 bütçenizin ülkemiz, milletimiz ve Bakanlığımız için hayırlara vesile olmasını temenni ediyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Hakkı Saruhan Oluç...

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın vekiller, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; hoş geldiniz.

Şimdi, bu bütçe tartışmalarının anlamlı bir yanı, Bakanların bürokrasiyle beraber buraya gelmesi ve bizim eleştirilerimizi, önerilerimizi, eksik gördüklerimizi kendilerine anlatmamızdır. Bunun için buradayız ve belki de yılda bir kere yapılan en önemli işlerden bir tanesidir çünkü öbür türlü tek tek bakanlara ulaşmak vesaire bir sürü şey anlatmak zor oluyor. O nedenle, yani Orhan Bey'in eleştirilerini asla kabul etmediğimi söyleyeyim. Hani kendisi gitti söyledikten sonra lafını, yüzüne de söylerim geldiği zaman. Kabul

etmiyorum çünkü yani eksikleri söylemek, eleştirmek, bunun ayırımcılıkla ne alakası var Allah aşkına, böyle bir şey olabilir mi? Yani kusura bakmasın Orhan Bey, bu konulara girmeyecektim ama madem konuştu, girelim. Yani bakın Sayın Bakan, siz de biliyorsunuz, şu harita, bu, bizim yarattığımız bir harita değil. Şu, kırmızıyla işaretlediğim yer var ya, bu, Sanayi Bakanlığının yayınladığı gelişmişlik kademeleri haritası ve şu, kırmızıyla işaret ettiğim şey, gelişmişlik kademeleri içinde 6'ncı kademe. Sanayi Bakanlığının haritası bu, biz yaratmadık bunu. Şimdi, burada demek ki sanayi açısından baktığımızda, ulaştırma açısından baktığımızda, istihdam imkânı yaratma açısından baktığımızda birçok konuda çok büyük eksiklikler ve eşitsizlikler var yani bölgesel eşitsizlik...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Neden öyleydi?

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Ona... Şimdi, iyi ki geldiniz, arkanızdan konuşmamış oluyorum böylece. Bölgesel eşitsizlik tabii ki Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarının yarattığı bir şey değil, bütün cumhuriyet...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Terör vardı orada, yatırımcı gitmedi.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Bırakın şimdi onu, bırakın. Bütün cumhuriyet tarihi boyunca...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Otobüsler yakıldı orada.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Orhan Bey, bakın, bütün verileri sizin önünüze koyarım, 1915'ten 2025'e kadar.

ORHAN YEGİN (Ankara) - İnsanlar seyahat edemedi, otobüsler durduruldu.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Şu 15-25 arasında bu bölgedeki gelir adaletsizliğine dair bütün veriler ortadadır. Bu, cumhuriyet tarihinin bir sorunudur. Siz tarih bilincinden yoksunsunuz belli ki. Cumhuriyet tarihinin bir sorunu bu ve biz, Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarının bu sorunun aşılması doğrultusunda adımlar atması için eksikleri, gedikleri tabii ki söyleyeceğiz yani bunu söylemeyeceğiz, konuşmayacağız da ne yapacağız?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Atıyoruz, büyük bir gayretle atıyoruz, büyük bir gayretle.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Ve arkadaşlarımın yaptığı konuşmaları, o açıdan yerel sorunlara değinmesini, Hakkâri'den Siirt'e, Diyarbakır'dan Van'a kadar değinmelerini çok anlamlı ve önemli görüyorum.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Hayır, bunun politik bir tercih olduğunun söylenmesine itiraz ediyoruz biz de.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Bire bir size bunları anlatıyoruz ve bürokrasinin de bu konudaki verileri elde etmesini sağlıyoruz, herkesin gidip görmesi mümkün değil çünkü.

Şimdi, dolayısıyla, bu tarihin yarattığı haritadır, bu haritayı değiştirmemiz gerekiyor yani burası, şu gördüğünüz kırmızıdaki bölge, 6'ncı kademe değişmeli. Gelir adaletsizliği açısından, vergi adaletsizliği açısından, işsizlik açısından, genç işsizliği açısından, kadın işsizliği açısından, sanayisizlik açısından buranın değişmesi gerekiyor. Biz o nedenle bunları tartışıyoruz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Saruhan Bey, en yüksek teşvikleri biz o bölgeye veriyoruz, politik bir tercih değil yani.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Orhan Bey, bunları sizinle daha sonra tartışırız. Şimdi, Bakan Beye ben anlatmaya çalışıyorum.

Bakın, aynı bu söylediklerimin bir kısmını Sanayi Bakanlığında da konuştum. Neden? Çünkü Sanayi Bakanlığında da Sanayi Bakanı geçen yıl da geldiğinde buraya önemli bir sunum yapmıştı ve çeşitli koridorlarla ilgili planları, projeleri anlatmıştı ve ondan sonra, 2026 başında dört koridordan bir tanesinin açıldığını Resmî Gazete'de de gördük; Samsun-Mersin koridoru. Diğer koridorlardan bir tanesi Mersin-Şırnak, bir tanesi Sivas-Iğdır, bir tanesi Trabzon-Şırnak koridoruydu fakat bu koridorların açılması belirsiz bir zamana ertelendi. Biz o zaman Sanayi Bakanına da burada söyledik; bunun ertelenmesi doğru değildir. Bakın, siz Trabzonlusunuz, çok güzel. Neden Trabzon-Şırnak koridoru da açılmıyor yani bunun açılması demek Trabzon'dan Şırnak'a gidene kadarki bütün iller açısından baktığımızda, önemli yatırımların gerçekleşmesi, istihdamın artması, işsizliğin azalması, insanların refahının artması anlamına gelir aynı zamanda. Dolayısıyla bunları tabii ki talep ediyoruz, bunun yapılmasına, hızlı olarak gerçekleştirilmesinin önemine vurgu yapıyoruz ve yapmaya da devam edeceğiz, bu bizim hakkımız. Dolayısıyla bu bölgesel eşitsizliğin sonuçlarını ortadan kaldıracak adımların mutlaka atılması gerekiyor Sayın Bakan. Söylediklerimiz, hani, eksiklere işaret etmemiz ya da bazı eleştirilerimiz bu şekilde anlaşılmalıdır, onun ötesinde bir ayırımcılıkla falan hiçbir alakası yoktur, onu belirtmiş olayım.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Etnik vurgu yoksa bizim de itirazımız yok ama politik tercih denilince itirazımız var.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Etnik vurgu cumhuriyet tarihi boyunca var. Bütün cumhuriyet tarihi boyunca yapılmış olanlar bu haritayı ortaya çıkardı.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Yoksa, oradaki noksanlıkları biz de görüyoruz, 1915'ten bugüne kadar bütün yapılmış olanlar.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Ben bunların hepsini çok uzun tartışırım, konuşurum, hiç kaçınmam bundan...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Biz de tartışırız, biz de kaçınmayız.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - ...ama bu cumhuriyet tarihinin sorunudur ve şimdi, bu sorunu aşmanın eşiğine gelmiş vaziyetteyiz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Biz bunları aşmak için mücadele ediyoruz.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Onun için, iktidarın bu bilinçle davranmasının önemli olduğunu düşünüyoruz böyle bir dönemde.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Aynen öyle davranıyoruz.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Şimdi, Sayın Bakan, bir konu daha var, hani, elçiye zeval olmaz, onu da söyleyeyim: Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası, Cizre Ticaret ve Sanayi Odası, Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi ve Sur Belediyesi birlikte bir rapor hazırlamışlar 2027 yılı bütçesine dair. Tek tek bakanlıklardan taleplerini de sıralamışlar detaylı bir şekilde. Size yönelik de bir bölüm var "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına" diye. Belki bu size ulaşmamıştır, size de iletirim, onlar adına bunu söylemiş olayım çünkü burada gerçekten Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası da Cizre Ticaret ve Sanayi Odası da çok önemli noktalara parmak basmışlar. O yüzden bunları size iletmek isterim doğrusu.

Sayın Bakan, konuşmak istediğim bir diğer konu -yine elçiye zeval olmaz, bunu da söyleyeyim- kamu mühendislerinden ciddi bir talep var, epeydir bu konuda bize çeşitli taleplerini ilettiler. Daha önceki, sizden önceki Bakanın da bu konuda verdiği sözler varmış, onları da bize ilettiler fakat maalesef bu sözler yerine getirilmemiş ve kamu mühendisleri gerçekten önemli bir iş yapıyorlar biliyorsunuz. Hani ben de bir mühendis olarak onların ruh hâlini anlıyorum. Kamu adına imza yetkisi kullanıyorlar, adli, idari ve teknik sorumluluklar taşıyorlar aynı zamanda ve dolayısıyla kamu mühendislerinin, mimarlarının ve şehir plancılarının son derece ciddi sosyal hak eksikleri var, aldıkları ücret açısından ciddi sıkıntıları var. Yaklaşık ortalama 90 bin Türk lirası maaşla çalıştıklarını söylüyorlar ve yoksulluk sınırıyla karşılaştırıldığında bunun çok eksik olduğuna işaret ediyorlar. Dolayısıyla kamu mühendislerinin emekli olduklarında da ciddi hak kayıplarıyla karşı karşıya olduklarını ifade ediyorlar ve çok eski bir kanuna 1930'lu yıllardan kalan bir kanuna dayalı olarak bütün işlemlerin görüldüğünü anlatıyorlar. Dolayısıyla mühendislik ve mimarlık meslek kanununun çıkarılması doğrultusunda da talepleri var, özlük haklarının iyileştirilmesi doğrultusunda da talepleri var. Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde de kamu mühendislerinin, şehir planlamacıların ve mimarların çalıştığını göz önünde bulundurursak size de bu taleplerini, eleştirilerini iletmiş olayım.

Bir diğer önemli nokta -bunu da pozitif bir şey olarak söylemek istiyorum, sizin sunumumuzu dinlerken dikkatimi çekti- demir yolunun toplam yük trafiğindeki payının artırılmasına yönelik çeşitli projelerden bahsettiniz, veriler sundunuz. Gerçekten Türkiye'de bu konu çok eksik kalan bir konu. Daha çok bu yük trafiğini karayolu yoluyla hallediyoruz ve tabii ki enerji açısından da baktığımızda son derece ciddi sonuçlar yaratan bir konu. Yani Türkiye'nin enerji ihtiyacı belli, ortada, bunu ancak ülke dışından elde edebiliyoruz ağırlıklı olarak ve bunun yarattığı cari açık vesaire gibi meseleler hepimizin bildiği konular. Dolayısıyla demir yolunun toplam yük trafiğindeki payının artırılması hem Avrupa Birliğiyle ilişkiler açısından baktığımızda hem de Türkiye'nin ekonomisi açısından baktığımızda önemli bir adım ve gerçekten bunun geliştirilmesinin iyi sonuçlar yaratacağı kanaatindeyiz.

Son elli saniyemde de bir konuya değineyim. Daha uzun konuşmak istiyordum o konuda fakat sizin uhdenizden çıktığı için artık çok fazla bir şey söylemek istemedim. O da BTK'nın çalışmalarına ilişkindi fakat BTK'nın yaptıkları, burada çıkan bir kanunla beraber aslında Siber Güvenlik Başkanlığına devredildiği için artık bu konuda sizi eleştirmemin belki çok fazla bir anlamı kalmadı ama BTK'nın bu devir anına kadar yaptıklarının da basın özgürlüğü, düşünce ve ifade özgürlüğü açısından son derece sorunlu olduğunu, bu evrensel ilkeleri çiğnediklerini doğrusu düşünüyorduk ama artık bu sizin uhdenizden -yanlış bilmiyorsam- çıktı. Biz de bu konuda burada bir tartışma sürdürdük o zaman.

Dinlediğiniz için teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Tahsin Ocaklı...

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, değerli heyet; hoş geldiniz, sefa getirdiniz.

Bugün Karadeniz'den bir grup üretici geldi, çay üreticisi; kendi sorunlarını ifade etmemizi istediler, Mecliste onların adına biz konuştuk, onlar konuşsa Meclise giriş yasakları var biliyorsunuz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Tarım yarın.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Dolayısıyla, yarın da Tarım Bakanlığında onlardan söz edeceğiz. Bunu niye söz ettim? Orada gelen insanlar bir şikâyette bulundular; özellikle Türkiye'nin gündeminde yer alan, bu 220 milyar lira olarak...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şimdi Ulaştırma.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Hiç konuşulmasını istemezsin Orhan Yegin ama bu fon vurgunu için çok ciddi uyarılar var, vatandaştan bize çok ciddi uyarılar var.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Çayı nasıl fona bağlayacak diye bekliyordum.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Mesela, neden Mustafa Yazıcı'nın mal varlığına tedbir konulup tekrar kaldırıldığı? Neden Hayati Yazıcı'nın herhangi bir ifadesinin alınmadığı? Neden HABAŞ'ta 19 işçinin canına kasteden, ölümüne neden olan insanın yalısında, öyle ayağında kelepçeyle bırakıldığı? Bugün Fatma Betül Sayan Kaya'nın niçin bırakıldığı? Ve bunun gibi sayabileceğim; Niyaz Zeybek'in, Şamil Tayyar'ın ifadeye çağırıldığı, İlyas Kaya'nın ifadeye çağırıldığı neden bu insanların, hep Hükûmet kanadında olan insanların ya adli kontrolle serbest ya da neden tutuksuz olduğu konusunda bir isyan var ülkede. Bunu dillendirmeden hiçbir bütçeyi konuşamıyoruz, geçemiyoruz. Sayın Bakan, geldik sizin bütçenize... Son cümlem onunla ilgili: Gerçekten de listenin açıklanmasını bir yandan "İstiyoruz." Diyenler, işte sizi demin övenler, arkadaşlar, karşıda oturanlar; biz de sizi eleştirenler, yerenler /öyle söyleyelim/ ama biliyoruz, bizim istediğimiz şey de bir grup AK PARTİ milletvekilinin de istediği şey de bu listenin açıklanması. Listenin açıklanmasını isteyenler çoğunlukta; bunu haber yapan gazeteciler tutuklu ama işte, içinde olanlar bildiğiniz serbest insanlar.

Şimdi, gelelim bütçe meselesine Sayın Bakanım. Yol ve köprü meselesinde uzun kilometrelerle iş yaptığınızı biliyoruz ama biz şuna bakıyoruz: O yolda, yaptığınız yolda, köprüde vatandaşın; bir, geçiş sıkıntısı; iki, geçim sıkıntısı, ikisini birlikte değerlendirdiğimizde durumu nedir diye bakıyoruz. Şimdi, 77 adet yap-işlet-devret modelinde 40 milyar dolara yakın maliyeti olan, avantaj sağlayan bir proje varlığından söz ediyorsunuz. Bunların içinde muhtemelen de Orhangazi köprüsü de var ama Orhangazi köprüsünün maliyetini herkes biliyor; 1,2 milyar TL iken on dört yıl boyunca oraya sanıyorum...

MELİHA AKYOL (Yalova) - Osmangazi Köprüsü.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Osmangazi Köprüsü; affedersiniz. Düzelttiğiniz için teşekkür ederim, bazen doğru şeyler de oluyor yani .

Orada, Osmangazi Köprüsü'nde biz on dört yıl boyunca ciddi paralar ödeyeceğiz. Dolayısıyla, 1,2 milyara mal edilebilecek olan bir köprüye niçin o kadar para ödeyerek üstümüze yük alalım diye düşünüyoruz.

2027 yılı bütçesinde köprü, otoyol ve şirketlere 134 milyar lira ayırdınız; önümüzdeki üç yılda 467 milyar. Ha, buna karşılık trafik güvenliğine de 26,5 milyar ayırmışsınız yani yollarda can güvenliğine ayırdığınız 1 liraya karşılık şirketlere 5 lira geçiş garantili bir bütçe ayırdınız. Sizin önceliğiniz yurttaşın can güvenliği mi, yoksa şirketlerin kazancı, getirisi mi? Buna bakmak lazım. Bugünkü ödemeleri vatandaş yapıyor, gelecekte gelirleri siz "başarı" diye anlatıyorsunuz.

Sayın Bakanım, şimdi gelelim HGS meselesine -bunu çok konuştu herkes ama- tarih 25 Kasım 2024, siz orada oturuyorsunuz, ben en arkada oturuyor. O zaman size "Ya, Sayın Bakanım, burada bir şey var, bu köprü geçişinde benden 13 bin lira para aldılar." dedim size. Siz de dediniz ki: "Olur mu ya öyle şey? Baktıralım, ettirelim." dediniz, "İnceleyeceğiz." dediniz. Ben o parayı ödedim o gün. Şimdi, 2026 yılının sonundayız, Ardeşen'den bizim "Sunay Bilir" isimli bir kardeşimiz "Bir defa Osmangazi Köprüsü'nden geçtim, Trabzon'dan bir avukat beni aradı '13 bin lira ödersen bu işi tatlıya bağlarız.' dedi; korktum, ödedim." diyor. Bunun gibi onlarca örnek var, çoğalabilir. Biliyoruz, siz hani Karayolları Genel Müdürüne bir talimat verdiniz vesaire ama bu aradan geçen zaman içinde korkmuş ve ödemesini yapmış olan vatandaşların durumu ne olacak, bunların hakları ne olacak? Bunlarla ilgili bir tedbiriniz, bir şeyiniz var mıdır? Bizim o gün düzeltilmesini istediğimiz sistem bugünün travması aslında; bu, birçok yurttaşta önemli ölçüde var. HGS üzerinden haksız borçlandırma ve icra işlemleri iddialarıyla ilgili savcılık soruşturması başlatıldı ama biz, bu ödemiş olanların paralarını nasıl geri alabileceğini size soruyoruz. Bununla ilgili bir düzenleme var mı? Tıpkı fon soygununda paralarını geri alamayan vatandaşlar gibi. Ve bunların icra dosyalarını takip eden avukatların da 3 AK PARTİ'li Bakanın yakını, çocukları olduğu ortaya çıktı. Dolayısıyla, bu icra tehdidiyle ödeme yapan vatandaşların durumu önemli bir şey.

Sayın Bakan, 2025 yılında demir yolunda taşınacak yük için 43 milyon ton hedef koydunuz ama gerçekleşme oranı böyle olmadı, 31 milyon ton oldu. Mesela, demin deniz taşımacılığı meselesiyle ilgili de geçen yılki notlarıma baktım, geçen yıl 12 milyon DWT bir taşıma yapılırken 6,5 milyon DWT'ye düşmüş yani deniz taşımacılığında da durum düşüyor aslında. Dolayısıyla, 8.400 kilometrelik bir kıyı şeridine sahip olan bir ülkede deniz taşımacılığına ayırdığınız pay ya da gösterdiğiniz ilgi demek ki az. Yük taşımacılığında demir yolunun payı hâlâ yüzde 4'ün altında. 2028 yılı için daha önce açıkladığınız ağ yeni bütçe hedeflerinde geriye düşmüş durumda.

Bir de 509 kilometrelik Samsun-Doğu Karadeniz Hızlı Tren Projesi'ni uzun zamandır konuşuyoruz ama bununla ilgili bir somut tarih yok; ihale var mı, ne zaman başlayacak, ne zaman tamamlanacak? İyidere Lojistik Limanı'yla ilgili biliyorsunuz -daha evvel de bunları konuşmuştum ben yine- güney hattına doğru bir demir yolu bağlantısı yapmadan o lojistik limanın açılmasının da herhangi bir faydası olmaz, onu söyleyeyim.

Salarha Tüneli'yle ilgili -aradan beş yıl geçti, orada bir açılışı yapıldı onun- vatandaşların ciddi talebi var, hâlâ duble yol çalışmalarının bitmediği, bağlantı yollarının hiç olmadığı şeklinde özellikle bölgem Rize'den şikâyet var. Derepazarı-Kendirli yolu yine yılan hikâyesine döndü, orası da neredeyse on yıldır tamamlanmamış durumda.

Bir sorum da sizinle ilgili, tabii, Rize-Artvin Havalimanı; 4,9 milyon yolcuyu taşıyan havalimanı için şimdi size çok ciddi bir şey söyleyeceğim Sayın Bakan: "Taşınan yolcular tehlike ve tehdit altında." Bunu kim söylüyor biliyor musunuz? Bunu havalimanının müdürü söylüyor. Orada kurulan kafesler, kafes balıkçılığı nedeniyle bu taşınacak olan yolcu uçaklarının motorlarına kuş girme tehlikesi yüzünden uçakların düşme tehlikesine işaret ettiği resmî bir yazı var. Niye buna müdahale etmiyorsunuz Sayın Bakanım, uçuş güvenliği size ait? Allah korusun ya, hiç yaşamayalım ama ya böyle bir şey olursa, birileri, şirketler ticaret yapacak diye o uçağın düşmesinden kaybettiğimiz insanların acısını ve değerini hangimiz çekebiliriz ya? Sayın Bakan, bunu, Rize'deki uçuş güvenliğini size burada -tarih önünde kayıtlara geçsin- bir daha hatırlatıyorum. Özellikle bu alanda şirketler kâr etsin diye uçuş güvenliğini terk edemeyiz, onun başka nedenleri de var elbette yani.

Sürem bitiyor, Silivri açıklarında yaşanan deniz faciasında Tuğberk İmamoğlu gemisindeki 2 denizcimizin naaşına ulaşıldı ama orada da hâlâ ne yazık ki aile fertleri arama çalışmalarının bittiğini, bundan dolayı da ayrıntılı teknik raporların kendileriyle paylaşılmadığı için çok sıkıntıları var ve şikâyetleri var. Yakınlarının naaşlarını ve onları toprağa verebilmeyi istiyorlar, hepsi bu kadar. Sayın Bakan, bizim itirazımız, şu: Yol yapılmasına değil, yolun şirketlerin kazanç garantisine dönüştürülmesine itiraz ediyoruz, köprü yapılmasına değil. Köprüden geçen vatandaşın yüksek ücretlerle, tartışmalı ceza uygulamalarıyla karşı karşıya bırakılmasına itiraz ediyoruz. Yol insanları birbirine kavuşturmak içindir, insanları borçlandırmak, icralık etmek için değildir. Bu ülkenin yolları, köprüleri, limanları, demir yolları halkın ortak varlığıdır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Halkın parasıyla yapılan yatırımların hesabını halka siz vermek zorundasınız.

Bütçeniz hayırlı olsun.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ejder Açıkkapı...

EJDER AÇIKKAPI (Elazığ) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, kıymetli bürokratlarımız; hepinizi öncelikle saygıyla selamlıyorum.

Mesleğe bir öğretmen olarak başlamış bir kardeşiniz olarak tüm öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü tebrik ediyorum. Vefat eden öğretmenlerimize, Allah'tan rahmet diliyorum.

Bir ulaştırma yatırımının vatandaş için ne ifade ettiğini biz Ağın'da görürüz, Maden'de görürüz; Keban'da, Palu'da görürüz, kısacası Elâzığ'ın her bir noktasında görürüz. Keban Baraj Gölü eski yolu kapatılınca hemşehrilerimiz ya feribot bekledi ya Arapgir'den dolaştı. 520 metrelik Ağın Köprüsü'nü 2015'te tamamlayınca, 18 Şubat 2017'de de resmen açınca Arapgir güzergâhına göre kısalan 44 kilometreyi biliriz. Bugün Ağınlı hemşehrimiz hastane randevusunu feribot saatine göre ayarlamıyorsa artık biz bunun ne nimet olduğunu daha iyi biliriz. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde AK PARTİ iktidarları döneminde bölünmüş yol ağımızın 6.101 kilometreden 30.292 kilometreye çıkarıldığını, Elazığ'ımızda da yine 33 kilometreden nasıl 367 kilometreye çıkarıldığını en iyi orada yaşayanlar olarak bizler biliriz. Otoyol ağımızın 1.714 kilometreden 3.848 kilometreye ulaştığı, İstanbul-İzmir, Kuzey Marmara, Ankara-Niğde, Malkara-Çanakkale ve Aydın-Denizli otoyollarını bu yıl da Mersin'de Çeşmeli-Kızkalesi kesimini açtık, bu nimeti burada yaşayanlar bilir. 14,6 kilometrelik güney çevre yolunu, 2010'da 45 kilometrelik Elâzığ-Keban yolunu, 2013'te Elâzığ Maden'deki 80 kilometrelik çalışmayı 2015'te tamamladığımızda o dönemde orada yaşayanlar bunun nasıl bir nimet olduğunu çok iyi bilirler. İlimiz sınırlarında Elâzığ-Malatya yolunun 52 kilometresinin sıcak asfaltlı bölünmüş yola, Elâzığ-Bingöl yolunun 114 kilometresi bölünmüş yola dönüştürüldüğünde, yine 2025'te Harput il yolunu ve Hazar Dağı yeni nesil kavşağını açtığımızda buradaki bu nimeti burada yaşayanlar çok iyi bilir. Köprü ve viyadük uzunluğumuz 311 kilometreden 838 kilometreye çıktı. Osmangazi Yavuz Sultan Selim, 1915 Çanakkale, Nissibi, Beğendik, Botan, Hasankeyf-2 ve Adana 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nü hizmete aldık. Bunun kıymetini bu millet çok iyi bilir. Eğiste-Hadimi, Bitlis Çayı, Derevenk ve Yusufeli merkez viyadükleriyle geçişleri kolaylaştırdık. Elâzığ-Bingöl yoluna Yeni Gülüşkür Köprüsü'nü kazandırdık. Burada yaşayan insanlar bunun kıymetini çok iyi bilir. Tünel uzunluğumuz 50 kilometreden 898 kilometreye ulaştı. Bolu Dağı, Ilgaz, Ovit Cankurtaran, Eğribel ve Yeni Zigana'da kış geçişlerini kolaylaştırdığımız için bunun nimetini orada yaşayanlar çok iyi bilir. İstanbul'da Avrasya'yı, Çanakkale'de Assos ve Troya'yı, Konya-Antalya yolunda Demirkapı'yı açtık ve bunun kıymetini orada yaşayanlar çok iyi bilir. Muhalefet sıralarındaki arkadaşlarımıza zaman zaman sormak isteriz, hadi bakalım, Demirkapı açılınca basına yansıyan rakamlara göre, Konya-Antalya yolculuğu dört saatten kaç saate inecek? İki buçuk saate inecek. Bunu takdir edecek misiniz, bunun için dua edecek misiniz? Seydişehir-Akseki güzergâhındaki Alacabel Tüneli'ni Aralık 2026'da açmayı planlıyoruz. Her biri 7.420 metre olan 2 tüp ve bağlantı yollarıyla yol 7 kilometre, yolculuk yirmi dakika kısalacak, bunun nimetini elbette orada yaşayanlar çok iyi bilecekler. Elâzığ'da 487 metrelik Maden Tüneli'ni 2013'te tamamladık, 2 Ocak 2021'de 660 metrelik Kömürhan Köprüsü'nü ve 2,4 kilometrelik çift tüplü Kömürhan Tüneli'ni birlikte açtık. Ağın, Dutluca Karakoçan, Çan, Palu, Beyhan, Alacakaya, Arıcak ve Gözeli, Sivrice bağlantılarını tamamladık. Baskil geçişi, Baskil'in Elâzığ-Malatya yoluna bağlantısı, Hıdırbaba ve Çemişgezek feribot iskelesi yollarını bitirdik ve bundan dolayı da buranın nimetini burada yaşayanlar çok iyi bilir.

Sayın Bakanım, bu arada, Pertek Köprüsü'yle ilgili proje çalışmasının bitmek üzere olduğunu veya bittiğini biliyoruz. Burada Elâzığ'ımızın beklentisi Pertek Köprüsü yatırım programına ne zaman alınacak? Bu konuda zaman zaman açıklamalarınız olmuştu, Elazığ'mız bu konuda müjde bekliyor.

Yine, Sayın Bakanım, Elâzığ-Baskil yolunda Ancuzu Köprüsü'nü içeren 6,1 kilometrelik ilk etap hangi aşamada? 31,3 kilometrelik güzergâhın kalanı ne zaman yapılacak? Baskil yol beklentimiz, bölünmüş yol beklentimiz çok yüksek. Bu konuda, 2027 yılında, Baskil Yolu konusunda ilerleme olacak mı? Bu konuda Baskilli hemşehrilerimiz gerçekten bir destek ve talimatınızı bekliyor Sayın Bakanım.

Yine, yeni Palu Köprüsü'nün proje ihalesi 30 Kasımda yapılacak Sayın Bakanım, diğer köprümüz hasarlıydı, bu konuda ben sizlere teşekkür ediyorum. İnşallah, 30 Kasımda proje ihalemiz yapılacak, daha sonra da inşallah, yapım ihalesine gireceğiz. Bundan dolayı size, Sayın Genel Müdürüme çok teşekkür ediyorum, Allah razı olsun.

Demir yolu ağımız 2002'de 10 bin 948 kilometreydi, bugün 14 bin 272 kilometre. Aslında, yenilemeleri dikkate aldığımızda bu çok daha fazla bir şey ifade ediyor. Ankara-Konya, Ankara-İstanbul, Ankara-Sivas hatlarıyla büyüyen ağımız 2.604 kilometreye ulaştı. Sinyalli hat 2.500 kilometreden 8.924 kilometreye, elektrikli hat 2.122 kilometreden 7.627 kilometreye çıktı. Marmaray Bakü-Tiflis-Kars ve bu yıl açılan Çerkezköy-Kapıkule yolcu ve yük bağlantılarımızı güçlendirdiniz, Elâzığ'da 314 kilometrelik mevcut hatta yenileme ve kapsamlı bakımlar yapıldı, teşekkür ediyoruz. Palu-Genç-Muş demir yolunu yeni güzergâha ı aldık, Muratbağı istasyonuna hat ekledik, Malatya-Elâzığ-Diyarbakır Hızlı Tren Projesi bitti diye biliyoruz Sayın Bakanım, bu konuda da yine Elâzığlı hemşehrilerimizin Elâzığ'ın da yüksek hızlı tren hattına projesine, yatırımına alınması gibi bir beklentisi var, Malatya'ya kadar inşallah gelecek, ondan sonra da Elâzığ'a gelecektir diye düşünüyoruz. Malatya-Elâzığ sinyalizasyon ve sertifikasyonu ne zaman işletmeye alacak Sayın Bakanım? Bu konuda da bilgi alabilirsek çok seviniriz.

Ben, 2027 bütçemizin aziz milletimize, devletimize, şehirlerimize hayırlı olmasını diliyorum. Verdiğiniz emekler için başta size ve tüm bürokrat arkadaşlarımıza, genel müdürlerimize, daire başkanımıza, mühendislerimize emeği geçen tüm işçi kardeşlerime, emekçilerimize şükranlarımı sunuyorum, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Nilgün Hanım'a söz vermeden parti sözcülerimizin bir talebi oldu.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın CHP eski Genel Başkanı, Türkiye Millet Meclisi Başkanlığı yapan eski Dışişleri Bakanı Hikmet Çetin vefat etmiştir, ailesine, Cumhuriyet Halk Partisi ailesine biz de başsağlığı dileklerimizi iletiyoruz.

Buyurun Cavit Bey.

CAVİT ARI (Antalya) - Sizin de ifade ettiğiniz gibi, ülkemizin önemli devlet adamlarından, Cumhuriyet Halk Partisinin önceki Genel Başkanlarından, Dışişleri Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Türkiye Büyük Millet Meclisinin yine önceki Başkanlarından Hikmet Çetin'in görmekte olduğu tedavi sürecinde vefat ettiğini öğrendik. Öncelikle, ülkemiz adına başsağlığı diliyorum, ailesine ve sevenlerine başsağlığı diliyorum, Hikmet Çetin'e de Allah'tan rahmet diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Oluç...

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Biz de üzüntüyle öğrendik Sayın Hikmet Çetin'in vefatını, kendisine Allah'tan rahmet diliyorum, ailesine, sevenlerine ve Cumhuriyet Halk Partisi ve Yeni Parti camiasına başsağlığı diliyorum. Siyaset ve diplomasi alanında çok önemli katkıları olmuş bir kişiydi hem ulusal alanda hem uluslararası alanda siyasete getirdiği nezaket ve politik kültüre yaptığı katkılardan dolayı unutulmayacaklar arasına girmiştir. Tekrar kendisine rahmet, ailesine ve sevenlerine başsağlığı diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Akay...

CEVDET AKAY (Karabük) - Ben de devletimizin önemli birimlerinde çok önemli görevler yapan Dışişleri Bakanlığı, Başbakan Yardımcılığı, Meclis Başkanlığı ve Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanlığını yapan devlet adamı Sayın Hikmet Çetin'e Allah'tan rahmet diliyorum, ailesine ve Cumhuriyet Halk Partisi camiasına ve tüm sevenlerine de sabırlar diliyorum. Mekânı cennet olsun inşallah.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Nilgün Ök...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Ben de öncelikle Sayın Hikmet Çetin'e başsağlığı diliyorum, vefatından dolayı çok büyük üzüntü duyduğumuzu ifade etmek istiyorum, Cumhuriyet Halk Partisine, ailesine, sevenlerine başsağlığı diliyorum. Gerçekten, devletin önemli kademelerinde görev almış çok önemli bir siyasetçi, üzüntülerimi bir kez daha ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, çok değerli bürokratlar, basınımızın değerli...

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ök, ben atladım, tekrar söz vereceğim.

Sayın Taş, buyurun.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Biz de ülkemize uzun yıllar hizmet etmiş, devlet ve siyaset hayatımızda önemli bir iz bırakmış olan, aynı zamanda babam Başbuğ Alparslan Türkeş'le de beraber siyaset yapmış olan TBMM Başkanımız, Dışişleri Bakanımız, devlet adamı Sayın Hikmet Çetin'e rahmet diliyoruz Allah'tan, kederli ailesine, tüm camiasına ve Türk milletine başsağlığı diliyoruz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Buyurun Sayın Kısacık.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Türkiye Büyük Millet Meclisi eski Başkanı, önceki dönem Dışişleri Bakanlarımızdan, aynı zamanda Cumhuriyet Halk Partisinin Genel Başkanlığını yapmış, nezaketiyle, diplomasi diliyle, bilgeliğiyle örnek bir siyasetçi ve devlet adamı olan Hikmet Çetin'e de Allah'tan rahmet diliyorum, yakınlarına sabır diliyorum. Türkiye önemli bir devlet adamını kaybetti, başımız sağ olsun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ersoy...

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) - Devletimizin birçok kademesinde önemli görevlerde bulunmuş, Sayın Hikmet Çetin Beyefendi'ye Allah'tan rahmet diliyorum, ailesine ve sevenlerine sabırlar diliyorum, camiasının ve ailesinin başı sağ olsun diyorum.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Tekrar ailesine ve sevenlerine, Cumhuriyet Halk Partisine başsağlığı diliyoruz.

Sayın Nilgün Ök...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Değerli Bakanım, çok Değerli Bakan Yardımcım, çok değerli bürokratlar, değerli milletvekilleri; ben de hepinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

Ben de öncelikle bugün 24 Kasım Öğretmenler Günü, başta Başöğretmen Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tüm öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü kutluyorum ve önlerinde saygıyla eğiliyorum.

Tabii, bugün, burada, AK PARTİ iktidarlarımızın en önemli icraatçı bakanlıklarından birini, Ulaştırma Bakanlığı bütçemizi görüşüyoruz. Gerçekten, şöyle baktığımızda, bir sahada gittiğimizde en çok ulaştırmayla ilgili, kara yollarıyla ilgili, demir yollarıyla ilgili, hava yollarıyla ilgili birçok konuda Bakanlığımız ve bürokratlarımızı, genel müdürlerimizi arayaraktan sahadan gelen talepleri kendilerine iletiyoruz. Ulaştırma Bakanlığının aslında faaliyetleri demek Türkiye'nin kalkınma yolculuğu olarak görüyorum çünkü yol varsa ticaret var, ulaşım varsa üretim var, bir çiftçinin ürününü pazara ulaştırması var, bir sanayicinin ürettiğini dünyaya satması var, bir öğrencinin okuluna gidebilmesi var, bir hastanın sağlık hizmetine sağlıklı yollardan ulaşabilmesi var. Tabii, bütün bunların arkasında da Ulaştırma Bakanlığımızın altyapısı var. Tabii, bizim amacımız sadece şehirleri birbirine bağlamak değil ama üretimi, pazarı, emeği, kazancı, insanımızı hizmete ve Türkiye'yi dünyaya bağlamak oldu bugüne kadar Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde. Aslında, şöyle rakamlara da baktığımızda, bölünmüş yol uzunluğunda 6 bin kilometrelerden bugün 30 bin kilometrenin üstüne çıkan bir Türkiye'den bahsediyoruz, tam tamına yani neredeyse 25 bin kilometrelik yeni bölünmüş yol yapmışız, birbirine bağlanan il sayısı 6'dan 77'ye ulaşmış. Sadece "bölünmüş yol" deyip geçmemek lazım çünkü yolların bölünmesiyle birlikte trafik kazalarındaki azalmalar da açıkçası ortaya çıktı. Bugün, sabahleyin, Sayın Bakanımız söylemişti, 100 milyon taşıtta kilometre başına düşen insan can kaybımız da yüzde 85'lere varan bir azalmadan söz ediyoruz çünkü çok önemli, ben de küçükken tek şeritli yolda gece yarısı bir trafik kazası geçirmiş ve bunun sonucunda çok ağır bir yaralanma geçirmiş birisi olarak bunun da önemli olduğunu düşünüyorum. Tabii, sadece bu da değil, aynı zamanda, yakıttan tasarruf var, esnafımızın malının hızlı bir şekilde ulaşabilmesi var, üreticinin ürününü zamanında teslim alabilmesi var, bir ailenin sevdiklerine zamanında ulaşabilmesi var. Böyle baktığımızda bile bugün, 134 milyar liralık akaryakıt, 274 milyar liralık iş gücü tasarrufu olduğu hesaplanmış ve toplam 408 milyar liralık da bir tasarruftan bahsediliyor, sunum da Sayın Bakanımız da bahsetti. Karbon emisyonunundaki azalmaya baktığımızda ise, 6,6 milyon ton azalma, çok önemli. Bugün, Sayın Bakanım, sunumunuzda net sıfır emisyon yol haritasını belirlediğinizi söylediniz ve bakanlıklar arasındaki ilk olduğunuzu ifade ettiniz, gerçekten çok önemli, bu anlamda da sizi tebrik ediyorum.

Yine, sunumda tabii birçok rakamlar var yani yollar, köprüler ama şu çok güzel bir şey: Artık kendi trenimizi kendimiz üretiyor olmamız, hızlı trenlerimizle 23 ile hizmet ediyor olmuş olmamız çok önemli. Aynı zamanda, saatte 225 kilometre hıza sahip yeni hızlı trenin millî üretim, seri üretime başlamış olmasıyla gurur duyduk. Gerçekten, sizi ve ekibinizi tebrik ediyorum. Tabii, tüneller... Şimdi, 2002'de 83 tünel vardı, bugün 552 tünel oldu. Ben, Zirai Don Araştırma Komisyonu üyesiydim, onunla birlikte birçok ile gitme fırsatı oldu, Karadeniz bölgesinde de gittik ve Doğu'da da oldu ve o köprüleri, o tünelleri görünce Fethi Gürer Bey burada olsaydı şöyle bir söylemi oldu "Ben anladım şimdi size niye oy verdiklerini bu milletin" dedi o tünellerden geçerken. Gerçekten öyle, zor işler, kolay işler değil. Denizli'mizde de 1 tane tünelimiz var, biraz bizimki zorlu bir süreçte oldu ama sonuçta Cankurtaran Tüneli'ni hayata geçirdik, ben bunun için de çok teşekkür ediyorum.

Yine, zorlu bir süreçti. Denizli'nin en büyük hayaliydi bizim İzmir-Denizli Otobanı yani otuz yıllık bir süreçti, evet, otoban hayata geçti. Var mı aksaklıklar? Evet, vardır ama çok önemli.

Kamu-özel iş birlikleriyle ilgili bir şey söylemek istiyorum. Bu bir finansman modeli yani eğer biz bunları yapmasaydık, bu finansman modelini tercih etmeseydik diyelim ki bizim bugüne kadar bu yaptığımız köprüler, işte, 552 tünel, 896 kilometre tünel uzunlukları, 18 kata yaklaşmış kara yolları vesaire yani bunları nasıl yapabilirdik? Bu bir tercihti, bunda da kamu-özel iş birliğini tercih ettik. Yani bu ülkenin AK PARTİ iktidara geldiğinde yol yapması gerekiyordu, kaliteli hastaneyi, yatak sayısını artırması gerekiyordu, eğitime destek olması gerekiyordu, sosyal güvenlik sistemini düzeltmesi gerekiyordu, faiz bütçesini düzeltmesi gerekiyordu. Hani hep söylüyorsunuz ya yani toplanan vergilerin yüzde 85'i faize giderken bugünkü bu oranlar yüzde 15'lere gelmiş, yüzde 17'lere gelmiş durumda, kolay olmadı dolayısıyla. Dolayısıyla bu finansman metotunu biz tercih ettik, iyi ki de etmişiz. Sayın Bakanımız sunumunda söyledi, bu yapmış olduğunuz bu 77 projede yaklaşık 40 milyar dolarlık -yanlış söylemiyorsam- ülkeye kazanımda bulunduğumuzdan bahsetti. Ha, yapmayabilirdik, yapmasak ne olacaktı? Bu sefer ulaşamayacaktık. Bugün bütün milletvekillerimiz sabahtan beri taleplerde bulundu, yollarla ilgili taleplerde bulundu, demir yoluyla ilgili taleplerde bulundu, köprüyle ilgili talepte bulundu, biraz sonra ben de kendi ilimle ilgili talepte bulunacağım, biraz önce Gülizar Biçer Karaca Vekilimiz de talepte bulundu hatta hızlı trenle ilgili bir talepte bulundu. Ben diyorum bence biz hızlı trende de fizibil mı, değil mi ama bence hızlı tren metodunda da kamu-özel iş birliği metoduna gidebilir, isterse kırk yıl olsun. Sonuçta kırk yılın sonunda çünkü bu devletin oluyor, yıl dediğiniz çabuk geçiyor. Bakın, Denizli-İzmir'deki o otoban bir yılı geçti, yirmi yılın sonunda yani bu yirmi yıllığına yap-işlet devret yapıldı, yirmi yılın sonunda ne olacak? Bizim olacak. Bununla birlikte ne olacak? Buradan elde edilen gelirler hepimize, milletimize katkı sağlayacak. Dolayısıyla, bunlara karşı çıkmanın doğru olduğunu düşünmüyorum.

Tabii, sabahtan beri aslında birçok üzüntü verici söylemler oldu. Ben bunu tekrar söylemek istiyorum, not da aldım, buraya not almıştım dendi ki: "Siz bu projelerle tamamen peşkeş bakanlığı oldunuz." Ben kesinlikle kınıyorum, o kadar ayıp ki. Şimdi, "5'li çete." diyorsunuz, "3'lü çete." diyorsunuz ya da "15'li çete." diyorsunuz ne diyorsunuz bilmiyorum ama bunlar... Şunu söylemek istiyorum: 1990'lardan beri benim ailem hırdavatçıdır, hırdavat sektöründedir o 5'li çete içinde dediğiniz şirketler, vereyim ismini Limak, Fernas onlara biz 1996 senesinde malzeme satardık, hırdavat malzemesi kesici, delici. Şunu söylemek istiyorum: O zaman

AK PARTİ var mıydı? Yoktu. Demek ki bunlar kolay değil, bu şirketler bu ihaleleri niye oluyor? Yeterli bir yeterliliğe sahip olmaları gerekiyor, belli bir birikim olması gerekiyor, belli bir büyüklüğe sahip olması gerekiyor. İllaki bizden olunca çete oluyor da sizden olunca ne oluyor? O zaman aynı şeyi ben Özgür Karabat'a sormak istiyorum. Biz de aynı şekilde ona davranalım, ki doğru bulmadığım için kendisi burada yok ama orada ne dendi? "Mali müşavirliğini yapmış olduğu şirket gitmiş İstanbul Belediyesinin otobüs ihalesini almış. Linç edildi, niye? O zaman ne diyeceğiz? Karabat'ın çetesi mi diyeceğiz? Doğru şeyler değil hayır, bakın doğru şeyler değil. İllaki şöyle bir algı var: Hükûmet birisine bir şey verdiğinde ya da bir şeyi ihale ettiğinde illaki çeteye yapıyor, yandaşa yaptırıyorsunuz varsa belgeler, varsa deliller söylersiniz.

CAVİT ARI (Antalya) - Arkasından konuşmayın.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Bu zihniyetten kurtulmak gerekiyor. Yapmadınız mı? Belediyelerde asansör ihalelerini aynı şekilde sizinkiler yapmadı mı?

CAVİT ARI (Antalya) - İftira atarak konuşmayın, iftira atıyorsunuz, uyduruyorsunuz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Cavit Bey, şimdi söz vereceğim size.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Adam gerekli şartları sağlıyorsa, gerekli yeterliliği sağlıyorsa, ihale şartlarını sağlıyorsa niçin yapmasın? Yani sağlıyorsa tabii ki bunlara girebilir, kesinlikle bunlarla ilgili yatırımlarda bulunabilir.

Şunu söylemek istiyorum: Köprüler, vesaireler niye yapıldı? Şimdi, baktığımızda, ne üzücü biliyor musunuz? Hiç değişmemiş ya, zihniyet değişmemiş. Boğaziçi Köprüsü yapıldığında bakın, vakti zamanında denmiş ki: "Buradan zenginler geçecek, bu köprünün maliyeti çok fazla, çok yüksek bunun yerine başka şeyler yapılabilirdi." Bugün geldiğimizde bakın köprü yetti mi? 1'inci, 2'nci, 3'üncü köprü yapıldı. Aynı zamanda aynı şeylerin tekrar söyleniyor olması ne kadar acı. İşte, İstanbul Havalimanı yapıldığında söylenmedi mi? "Koskocaman bir fil, devlete fil çökerttiniz." dendi. Bugün geldiğinizde İstanbul Havalimanı'ndaki uçuş sayıları, oradan uçan yolcuların sayılarında rekorlar kırılmıyor mu? Dolayısıyla, bence bunları yaparken siyasi söylemden öte.

CAVİT ARI (Antalya) - 73 yılında devlet kendi imkânlarıyla yapmış.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - O zaman biz size soralım yani nedir sizin ulaşımdan beklediğiniz? Yol yapma, köprü yapma, ihale yapma, KÖİ yapma nasıl yapacaksınız, nasıl bir finansmanla yapacaksın? Bu rakamlar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Geçen sene vergi ödemediğiniz ortaya çıktı, ödediniz mi vergilerinizi? Yollar vergiyle yapılır, halkın vergileriyle yapılır, sen ödedin mi vergilerini?

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sevda Hanım, zaten söz alacaksınız yirmi dakika sonra.

Yaşar Bey, buyurun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, çok saygıdeğer Bakanım, kıymetli Bakan Yardımcılarımız, değerli bürokratlar, basınımızın kıymetli mensupları; ben de hepinizi saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

Bugün 24 Kasım Öğretmenler Günü bütün öğretmenlerimizin öğretmenler gününü kutluyorum.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; son yirmi dört yılda kara yollarından demir yollarına, havacılıktan denizciliğe ve geçtiğimiz nisan ayında da devreye aldığımız 5G ile fiber haberleşme altyapısına kadar Türkiye'ye AK PARTİ iktidarları döneminde her alanda olduğu gibi ulaştırma ve iletişim alanında çağ atlattık, özellikle bunu ifade etmek istiyorum. Bu büyük yatırım hamlesinden seçim bölgem olan İzmir'de çok önemli paylar aldı. Özellikle başta İzmir İstanbul Otoyolu olmak üzere, İZBAN, Konak Tüneli, Sabuncubeli Tüneli ve 30 ilçemizin yolları ve bağlantı yolları bunlar için teşekkür ediyoruz.

Sayın, Bakanım, tabii, İzmir büyüyen ve gelişen bir il, ulaşım ve altyapı geleceğini daha ileriye taşımak zorundayız İzmir'imizi. Siz de İzmir'i en az bizim kadar biliyorsunuz, biz sizi İzmirli olarak sayıyoruz. Şehrimizin kronikleşen trafik sorunlarını kökten çözecek, Ege Bölgesi'nin ihracat ve lojistik kapasitesini zirveye çıkaracak yatırımların hızlandırılması da bizim en temel önceliğimiz. Bu kapsamda İzmir'imizin hem şehir içi ulaşımını rahatlatacak hem de ticaret hacmimizi büyütecek somut beklentilerimizi Komisyonumuzun huzurunda da size bir kere daha ifade etmek istiyorum. Proje çalışmaları tamamlanan İzmir ikinci çevre yolunun inşallah önümüzdeki süreçte beklentimiz 2027 yılının yatırım programına alınması talebimiz var.

Yine, Türkiye'de merkezi hükûmetle yerel yönetimlerin birlikte iş birliğiyle yapmış olduğu çok önemli bir proje, İzmir'imizde bundan çok faydalandı. 136 kilometrelik İZBAN hattı, sinyalizasyon sisteminin modernize edilmesi, yeni setlerin devreye alınması ve sefer sıklığının artırılmasına yönelik adımların da yine ivedilikle atılması noktasında bir talebimiz var.

Onun yanı sıra, Halkapınar Otogar Metro Hattı projesinin süratle ilerlemesi kent içi ulaşımımız açısından çok büyük bir önem arz ediyor. Diğer taraftan, körfez geçişimizi rahatlatacak, Mavişehir'den Gaziemir'e kadar kesintisiz aks ulaşımını oluşturacak Konak-Karşıyaka Denizaltı Raylı Sistemin tüp geçit projesinin de fizibilite çalışmalarının tamamlanması ve önümüzdeki süreçlerde bunun da planlamasının devreye alınmasını talep ediyoruz.

Yine, genel fiziki ilerlemesi, sabahleyin sizin de ifade ettiğiniz gibi, yüzde 70'lerin üzerine çıkan ve ilk etabı inşallah 30 Ağustos 2027'de açılacak olan Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren hattının İzmir etabının da aynı kararlılıkla tamamlanarak iki şehir arasındaki mesafenin üç buçuk saate indirilmesi de yine İzmirlilerin en büyük beklentileri içerisinde yer alıyor.

Yine, bu yapılırken İzmir'in girişi olan Kemalpaşa ilçemize de güzel bir istasyon beklentimizi de bu arada hazırunun huzurunda size ifade etmek istiyorum. Üst yapı süreçleri devam eden Kemalpaşa Lojistik Merkezi demir yolu bağlantısıyla birlikte

tam kapasite hizmete alınması sanayicimizin beklentileri arasındadır, bunu da dikkatlerinize sunmak istiyorum. Başta Çandarlı Limanı olmak üzere, İzmir Limanı'mız küresel ticarette payını artıracak bütüncül planların hızlandırılması şehrimizin ihracat gücüne büyük bir ivme katacaktır.

Sayın Bakanım, son olarak da biz Türk Hava Yollarının İzmir'e sefer koymasını hep arzu ediyorduk, bütün ulaştırma bakanlarımızdan bunu arzu ediyorduk, istiyorduk. Daha önce Ajet'in İzmir'e saat 22.00'de, 00.00'da uçuşları vardı. Bir yıla yakın bir süredir 19.30'dan sonra uçuşumuz yok, çok ciddi bir yığılma olduğunu sizin inşallah buradan bize müjde vereceğiniz kanaatimi de ifade etmek istiyorum.

Değerli Komisyon üyeleri, Bakanlığımız bir yandan İzmir'imizin yaralarını inşa edecek bu dev ulaşım projelerini hayata geçirirken diğer yandan da tarihimize ve kültürel mirasımıza aynı hassasiyetle sahip çıkıyor. Yine, bunun en güzel örneklerini Sayın Bakanım, eylül ayında sizin teşriflerinizle açılışını gerçekleştirdiğimiz erken cumhuriyet dönemimizin kıymetli eseri Menemen tarihi Gediz Köprüsü'nün hep birlikte açılışını gerçekleştirdik, onun için teşekkür ediyoruz. Özgün doku korunarak yeniden ulaşımımıza ve şehrimize kazandırılan bu nadir eser inşallah İzmir'imiz için bir simge eser olmuştur, buna inanıyoruz.

İzmir'imiz sayenizde ve Sayın Cumhurbaşkanımızın sayesinde inşallah arzu ettiğimiz hizmetlere kavuşacaktır. Tabii, az önce ifade ettiğim, saydığım İzmir'e beklediğimiz bu hizmetler inşallah Sayın Bakanım sizin bakanlığınız döneminde gerçekleşecek. Dolayısıyla, biz 2027 yılının İzmir için ulaşım ve iletişim yılı olmasını da buradan sizin vasıtanızla temenni ediyorum.

Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım; bugüne kadar yapmış olduğunuz hizmetlerden dolayı sizin şahsınızda bütün ekibinizi kutluyorum, tebrik ediyorum.

Bütçenizin her kuruşunun bereketli ve hayırlı olmasını temenni ediyor, hazırunu saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Cavit Arı'da.

Buyurun lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakan, ülkemizde her geçen gün yeni olayların yaşandığını siz de yaşayarak görüyorsunuz. Daha iki aylık süreç içerisinde bu ülke 456 bin vatandaşımızın mağduriyetini yaşadığı bir fon olayını hep birlikte gördü ve gerçekten bir taraftan fonda, bir taraftan borsada milyonları aşan vatandaşımız mağdur edildi.

Bu yetmiyormuş gibi yine sizin bakanlığınızı çok yakından ilgilendiren bir HGS meselesi gündeme geldi. Şimdi, geçtiğimiz bakanlık bütçe görüşmesinde ben tam da burada oturarak size bir icra tebligatı ve ödeme evrakını göstermiştim geçen yıllarda, dedim ki: "Sayın Bakan, bakın, 280 TL'lik bir geçiş ücreti var ve bu ücretin ödenmediği anlaşılmış ve sonrasında icra takibi yapılmış ve 3.400 TL olarak ödenmiş. Burada bir risk bizi bekliyor, bu konuya el atmanızda fayda var." Gelinen noktada HGS meselesi, adına kamuoyunda "HGS vurgunu." diye de ifade edildi ama gerçekten önemli bir sorunla karşı karşıyayız. Çok sayıda vatandaşımız bu anlamda mağdur. Şimdi, burada bir kanun teklifi görüşülmüştü 2022 yılında ve bu kanun teklifinde geçiş ücretleriyle ilgili ödeme yapılmadığında 4 katına kadar ceza, ilk önce on beş güne kadar ücretsiz ödeme, kırk beş güne kadar 1 katı ceza, kırk beş günü aşarsa da 4 katına kadar ceza getirildi. Ben o kanun teklifi burada görüşülürken aynen şunu söylemiştim: "Bakın, bu 4 katına kadar ceza çok da adil değil yani nerede 4 katına kadar ceza var?" demiştik, bu yüksek bir rakamdı.

İkincisi de geçiş yapana ödemeden geçtiğine dair bildirimin yapılması Kanun'da "Kısa mesaj, e-posta, ihbarname, e-devlet bildirimi." Ben avukatım Sayın Bakan, biz bir tebligatın yazılı şekilde muhataba ulaşması gerektiğini yaşayarak gören, bilen bir meslek grubuyuz ve bizim milletimiz de kendisine gönderilen bir tebligatla bundan haberdar olur. Yani kısa mesajla, e-postayla, ihbarnameyle ve e-devlet üzerinden yapılacak bildirimlerden haberdar olması mümkün değil. Kaldı ki bir de iddia edildiği gibi bu sistemin önüne geçilmişse eğer yani buralardan da bilgi alınmasının önüne geçilmişse eğer katlamalı cezalar ve yetmiyormuş gibi de üstüne icra takibi, avukatlık ücreti gibi ilave masraflarla büyük vurgunlar ortaya çıktı. Ha, benden önceki konuşmacı arkadaşlar bu şirketlerin avukatlarının kimler olduğunu, hangi siyasilerin, bakanların çocukları olduğunu anlattı ama ben ilave olarak şunu da söyleyeyim: Bugün ülkemizde kamu kurumlarının hemen hemen çoğunluğunda, kamu bankalarının hemen hemen çoğunluğunda zaten avukatlık yapanların neredeyse tamamı ya AKP'de görev yapmış, yöneticilik yapmış avukatlardır ya da onların çocuklarıdır, bunu da ilave olarak söylüyorum. İşte, geçiş yapmış, yetersiz bakiye, farkında olmadan geçişte PTT tarafından ulaşılamamış vesaire böylelikle katlamalı cezalar. Bu uygulamalardan derhâl vazgeçilmesi, tebligat yönteminin değiştirilmesi gerekir. Sayın Bakan, siz bu Komisyonun olacağını bildiğiniz için en azından olayı soğutmak adına işte, "İcra takiplerini durdurduk." diye açıklama yaptınız. Peki, ben size soruyorum: Şimdi, durmuş olan bu icra takipleriyle ilgili yani alacaklarla ilgili ne yapacaksınız? Takip durdu, sonrası ne olacak? Eğer samimiyseniz bugün Genel Kurulda bir kanun teklifi görüşülecek, yine kamu alacaklarını da ilgilendiren bazı düzenlemeler var; gelin o teklifte düzenlemeler yapılsın, burada mantıklı öneriler sunulsun ve vatandaşımızın yaşadığı bu mağduriyetin önüne geçilsin yani bu sorunun kaynağı olan konular halledilsin yani 4 katı cezadan vazgeçilsin, tebligat uygulamasından vazgeçilsin ve vatandaş mağduriyetinin önüne bu şekilde geçilmiş olsun.

Sayın Bakanım, şimdi "Yol yaptık, köprü yaptık." diye övünen bir iktidarla karşı karşıyayız. Bununla ilgili çok sayıda yaşanmış örnekler var. Bakın, her iktidar döneminde yine o dönemin teknolojik imkânlarıyla bağlantılı olmak üzere yollar yapılır, köprüler yapılır. Biraz önce, benden önce konuşan arkadaşımız 73'lü yıllarda ve 86'lı yıllarda yapılan köprülerden bahsetti, evet, o köprüler devletin imkânlarıyla, vatandaştan toplanan vergilerle yapılan köprülerdi. Şimdi, geçtiğimiz tarihte Antalya'da İbradı ilçemiz var biliyorsunuz, burada Antalya-Konya yolunu kısalttığı ifade edilen ve yaklaşık 5 kilometrelik bir tüneli de olan yoldan bahsedildi.

Ben de o yolla ilgili şunu söyleyeyim: Sayın Bakan, geçen sene burada öyle bir mühendislik harikası yapmışsınız ki geçen sene bu yol su sel altında kaldı ve belki de iki ay, üç ay buradan araç geçemedi. Yani bu projeyi çizen mühendis arkadaşlarımızın nasıl bir okuldan mezun olduğunu ben çok merak ediyorum, onay verenlerin de lisansını merak ediyorum. Ya, burası adı üstünde bir göl Sayın Bakan, bu göle siz gelmişsiniz, bir yol yapmışsınız, sırf "Yol yaptık, köprü yaptık." alın size yol. İki ay boyunca orası magazin konusu oldu yani artık kullanılmayan bir yol. Şimdi, bu projeyi nasıl çizdiğinizi yine sorgulamakla beraber bir kenara koyuyorum ancak şimdi bu yolu baypas etmek ve yeni bir alternatif yaratmak adına şimdi 9 kilometrelik bir yol yapılacağı yani ilave bir yol yapılacağından bahsediliyor. Aslında, Çukurviran Mahallesi'nden ana yoldaki mühendislik hatalarının yeni yol güzergâhıyla düzeltilmesi yol eski güzergâhından yani yıllardır kullanılan güzergâhtan yapılırsa oradaki vatandaşımız diyor ki: "İşte, 2 kilometrelik bir güzergâhla bu yol yapılabilir, tamamlanabilir." Yani şimdi ilave düzenlemeyle 20 kilometrelik bir yoldan bahsediliyor. Bu yol oradaki mahalle halkını gerçekten rahatsız eden çünkü vatandaşın arazisinden geçecek, kamulaştırmayı gerektirecek bir yol niteliğinde. Yanlış bir güzergâhtan yine bir hata yapmayın Sayın Bakan, oradaki vatandaş bununla ilgili daha öncesinde de açıklamalarını yaptı.

Sayın Bakan, buradan geçtiğimiz dönemlerde size çok söyledik. Bakın, Akçay, Gömbe, Kaş, Kalkan güzergâhı acilen yeni bir yola ihtiyacı olan bir hattır. Burası bir tarım bölgesi, tarım ürünlerinin bolca yetiştiği bir bölgedir, o nedenle çok yoğun bir trafiğe sahiptir. Ayrıca, Antalya'dan Kaş'a doğru kullanılan en önemli alternatif yollardan biridir. Dolayısıyla, bu yolun acilen yapılması gerekir çünkü ölümlü kazalar çok sıklaştı. Yine, aynı şekilde, Elmalı-Eskihisar yolu 12 kilometrelik bir yol, bu yolla ilgili daha önce de taleplerimizi çok defalarca söyledik. Burası da bir üretim bölgesi ancak hâlâ burası yapılmadı. Gerek can güvenliği açısından gerekse ürünlerin sağlıklı ulaşabilmesi, ulaştırılabilmesi adına çok önemli bir bölge.

Korkuteli-Tefenni kara yolunun projesinin hazırlandığı ifade edildi. Sayın Bakan, bu yolun yine acilen yapılması gerekir. Korkuteli'nde Naldöken yolu sapağı var, bu yolun, sapağın emniyetli hâle getirilmesinde fayda var.

Serik'te her seçimde verilen bir söz var, Serik sanayi kavşağı ve Kadıoğlu kavşağı her seçim gelir, burada bir alt geçit ya da üst geçit yapılır, sözde yapılır ancak bugüne kadar bu iş çözülemedi. Sadece bir akıllı kavşak uygulaması yapıldı, o da çare olmadı Sayın Bakan. En çok trafik sıkışıklığı da burada ama sizin Antalya-Alanya çevre yolu projeniz maalesef ki daha ileriden başlıyor. Maalesef, o proje amacına uygun bir proje değil.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Arı.

Şimdi de söz sırası Sayın Ümit Özlale'de.

CAVİT ARI (Antalya) - Şimdi, Demre-Finike arasındaki yol ve devamı, Demre-Kaş hattı yanlış projelendirilmiş bir yol. Bu yolla ilgili sağlıklı bir çözüm olmayacak, mevcut yolun genişletilmesinde fayda var, bunun da çözüm bulması mümkün Sayın Bakanım.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkürler.

Sayın Özlale, buyurunuz lütfen.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, Bakanlığımızın değerli bürokratları, basınımızın emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

İlk önce, geçen sene de bu sene de aynı slaytla başlamak istiyorum: Çorlu tren katliamı, hepimizin içini yakan bir katliam. Karayolları Genel Müdürlüğü Gülnar-Aydıncık ve Silifke-Mut, Ayr-Gülnar yolu yapımı için ihaleye çıkıyor. Bu ihaleyi 1 milyar 658 milyon 514 bin lirayla Deha Altyapı Anonim Şirketi alıyor. Şirketin yöneticileri arasında o dönem Çorlu tren katliamının sorumlularından birisi olan Devlet Demiryolları Genel Müdürü İsa Apaydın da yer alıyor. Aynı şirket Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, belediyeler ve ilçe belediyeleri gibi birçok kurumdan şu ana kadar 16 milyar 677 milyon tutarında 38 kamu ihalesi alıyor. Şimdi, ben burada gerçekten burada bizi dinleyenlerin vicdanına seslenmek istiyorum: Kusuru kesin olan, netleşmiş olan ve daha sonrasında da zaten bulunduğu mevkiden istifa ederek ayrılan İsa Apaydın'ın hem yönetimde olduğu hem de ortaklarından bir tanesi olduğu şirkete hepimizin içini yakan bu kazada acılarımız çok tazeyken 16 milyar 677 milyon tutarında 38 tane kamu ihalesi vermek hakikaten içinize siniyor mu? İlk olarak bununla başlayacağım, seneye de aynı soruyu soracağım, ondan sonraki sene de aynı soruyu soracağım, bu şirket ve İsa Apaydın kamudan bu ihaleleri aldığı sürece aynı soruyu soracağım.

Şimdi, bütçeniz çok büyük bir bütçe. Şöyle söyleyeyim size: sadece Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi bile Gençlik ve Spor Bakanlığının bütçesinin yaklaşık yüzde 20 üzerinde. Sadece KGM bütçeniz 514,7 milyar, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığının bütçesine yakın bir Karayolları Genel Müdürlüğü bütçeniz var. Şimdi, tabii, bu bütçeyi neden böyle söyledim? Çünkü bu bütçenin çok önemli bir kısmı Sayın Bakanım, sermaye gideri ve sermaye transferine gidiyor ve biz burada, bütçede bu sermaye gideri ve sermaye transferi hakkında detaylı bir bilgiye sahip olamıyoruz. Şimdi, bunun detaylarına geleceğim: Karayolu bütçesinin beşte 1'i şirketlere gidiyor. 2025'ten KGM'den işletmelere yapılan transfer tam 85 milyar lira, 2027 garanti ve katkı ödeneği tam 136 milyar lira, 2024-28 tahminî garanti tutarı 832 milyar; büyük bir bakanlığın bütçesi kadar biz garantiye para veriyoruz ve o yüzden de bütün bu verdiğimiz bu garantili yolların bize olan maliyetini, devletimize olan maliyetini sormak zorundayız. Mesela, bakın şimdi, Karayolları Genel Müdürlüğünün kendi yollarından topladığı ücret geçen sene 23,6 milyarmış, Karayolları Genel Müdürlüğünden işletmelere yapılan transfer -büyük kısmı bunun yap-işlet-devret- tam 85 milyar yani 2,7 katı. Yani burada sizce bir yanlışlık yok mudur?

Şimdi, bir başka şeye gelmek istiyorum, Osmangazi Köprüsü, hepimizin kullandığı çünkü alternatifin oldukça uzun sürdüğü bir yol. 2025'te 795 lira, otomobil tek yön, 1 Ocak 2026'da 995 lira, yüzde 25 artış, ondan sonra Sayın Bakanım, 1 Temmuz 2026'da bir ara zam yapılıyor ve şu anda 1.170 lira. Bir yılda toplam yüzde 47 zam yapılıyor enflasyonun yüzde 30 olduğu yerde. Eğer derseniz ki "Dolar bazında maliyetler arttı." ya da "Dolar bazında işletme." bu dönemde dolarda da bir artış yok, dolar sabit. Yani enflasyonun yüzde 30 olduğu bir yerde Osmangazi'den biz neden bir sene içerisinde ara zamla beraber yüzde 47 zamlı geçiyoruz? Bir örnekle anlatmak gerekirse, ben İzmir milletvekiliyim, eşim de İstanbul'da oturuyor, İzmir-İstanbul otoyol parasına baktık, uçakla 2 bin-2.500 lira. Araçla tek kişi gidecek olursak yani gişelere 2.895 lira bırakıyorum, yakıt 2.415 lira. Yani bana bir otoyol söyleyin, geçiş ücreti yakıttan daha fazla olsun. Yani hakikaten dünyada iyi kötü bu projeleri de bilen birisi olarak geçiş ücretinin yakıtın daha üstünde olduğu ve 2 tane şehir arasında bu kadar yüksek bir geçiş ücreti olduğu ben başka bir yol bilmiyorum dünyada, siz biliyorsanız söylersiniz.

Devam ediyorum, demir yolu, 2027 hedefimiz yüzde 7. Bunu artırmaya dair ben sizin konuşmanızda çok fazla bir şey bulamadım ama bizim daha fazla demir yoluyla yolcu taşımaya ihtiyacımız var ama daha da önemlisi, özellikle demir yoluyla bizim lojistik altyapımızı geliştirmemiz gerekiyor. Lojistik performans endeksinde sizin stratejik planınız bizim orta vadeli programımızda, kalkınma planımızda şöyle geçiyor: İlk 25 ülke arasında olmamız hedefleniyor lojistik performans endeksinde, bizler 38'inci sıradayız yıllardır. Dolayısıyla, burada sunumunuzda lojistik performans endeksinde bizim o kalkınma planında söylendiği gibi ilk 25'e girmek için hangi yatırımları yapmamız gerekiyor, bundan da bahsederseniz seviniriz.

Bir başka nokta da şu, yine sunumunuzda bulamadım: Limanla demir yollarının bağlantılaştırıp ondan sonra sanayi bölgelerinin, OSB'lerin limana erişimlerini demir yolu üzerinden yapmak oldukça fizibilitesi yüksek ve bizim için özellikle nakliye ücreti ve taşıma süresi açısından çok önemli bir proje. Burada bize bununla ilgili sunumunuzda çok fazla bilgi vermediniz, sizden ricamız Sayın Bakanım, bize bu demir yolu ve liman bağlantısıyla ilgili hangi çalışmaları yapıyorsunuz... Çünkü biz hangi sanayi bölgesine gidersek gidelim en temel beklentilerden bir tanesi lojistik altyapısının geliştirilmesi, bu sanayi bölgeleri ile liman arasındaki o demir yolu bağlantısının birbirine entegre edilmesi. Bu, inanın, hem taşıma sürelerini hem de aynı zamanda maliyetleri sanayicimiz için son derece uygun bir miktara getirecektir.

Ankara-İzmir hızlı treni bizim kanayan yaramız. Yani burada 2013'te temel atıldı, "2016'da bitecek." dendi sizden önce. 2023'te "Bir yıl erken, 2027'de hizmette." dendi bundan üç sene önce. 2026 başında "Afyon'a 2026'da, tamamı 2027'de." dendi. Temmuz 2026'da dört ay önce fiziki ilerlemede sadece yüzde 24 olduğu görüldü ve 2027 programında Afyon kesimi bile 2027'ye kaydı. Ankara-İzmir arası hızlı tren ya da Ankara-İzmir arasındaki o tren bağlantısının daha iyi hâle getirilmesi hayati önem taşıyor Sayın Bakanım. İzmir bir ticaret ve sanayi merkezi, Ege Bölgesi ticaret ve sanayi merkezi, burada çok büyük bir talep var. İzmir-Ankara arası çok az sayıda uçak seferi var, hızlı tren çok büyük bir açığı giderecektir ama bakın, 2013'te, 2016'da biteceğinin sözünü verdiğiniz programı 2027'de artık tarih yok diye öteliyorsunuz, bu açıdan biz de bilgilendirirseniz çok seviniriz.

Çandarlı Limanı, sizlerle konuşan ve sanayicilerle bu konuda iletişiminizin iyi olduğunu biliyorum, bunu çok pozitif bir şey olarak söylüyorum ve Çandarlı Limanı'nı öneriyorsunuz ama Çandarlı Limanı doğal bir liman değil, Çandarlı Limanı çok fazla rüzgâr alan bir liman ve gerekli yatırım şu ana kadar yapılmadığı için şirketler Çandarlı Limanı'nı mümkün olduğunca daha az tercih ediyorlar. Orada Aliağa Limanı daha uygun ama Aliağa Limanı'nda da kapasite doldu. Bunu neden önemsiyorum? Çünkü şöyle, aynı eksene baktığınız zaman, bu bölge ile Pire aynı yolda. Orta kuşak yol projesinden bahsettiniz, ben bunu çok önemli buluyorum. Orta kuşak yol projesinde Pire Limanı'nın kapasitesi dolduğu için Çinliler tarafından işletilen, o Aliağa-Çandarlı tarafında liman altyapısı geliştirilirse eğer orada bizim için çok büyük bir potansiyel var ama Çandarlı'da şu ana kadar bizim görebildiğimiz kadarıyla on beş yılda yapılan dalgakıran dışında herhangi bir şey yok. Sizler sanayicileri oraya yönlendiriyorsunuz, biz de bizim bölgemize gelen sanayicilerle konuşuyoruz ama hiçbiri Çandarlı Limanı'na daha fazla yatırım yapmak istemediğini söylüyor. Bu konuda bilgilendirirseniz seviniriz.

İzmir Körfezi, Büyükşehir Belediyesi size transfer olduktan sonra -transferden çok daha nazik bir şey bulamıyorum yani şeyde- umarım Körfez çalışmalarını biraz daha yoğunlaştırırsınız çünkü geçen sene sizin değil ama Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının İzmir Körfezi temizleme çalışmaları için ayırdığı para 24 milyon liraydı. 24 milyona Narlıdere'de apartman dairesi alamazsınız.

Hepinizin bildiği gibi orası, Alsancak Limanı bir doğal limandır. Doğal liman olduğu için de zaten tarihler boyu hep İzmir bir liman kenti olarak anılmıştır. Şimdi bu, Varlık Fonundan -Albayrak tarafına- herhangi bir şekilde İzmir'e sorulmadan, bizlere sorulmadan, fikrimiz alınmadan Albayrak'a devredildi. Alsancak Limanı hayati önem taşıyor, İzmir'i İzmir yapan değerlerden, iktisadi ve tarihî değerlerden bir tanesidir. Bununla ilgili siz de İzmir'de zamanında görev yapmış birisi olarak bizlere bu konuda bilgi verirseniz sevinirim. Alsancak Limanı'nı devrettiğiniz Albayrak Grup bunu ne yapmak istiyor? Yük limanı hâline mi getirecek, orada hangi rehabilitasyon çalışmalarını yapacak, körfez derinleştirildikten sonra başka bir misyon mu üstlenecek? Bu konu İzmir için oldukça önem taşıyor.

Bu, geçen sene de bu sene de bahsettiğim bir şey: Biz bölgesel kalkınmayı bilgiye erişimin hızıyla da ölçüyoruz. Bakınız, sadece İstanbul ve Marmara Bölgesi odaklı bir kalkınma programı olmaz; fiber penetrasyon arasında, iller arasında çok büyük bir eşitsizlik var. Bu konuda da ekstradan bir yatırım programı açıklarsanız seviniriz diyorum, hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Evet, böylece Komisyon üyesi milletvekillerimizin konuşmalarını tamamlamış bulunmaktayız.

Şimdiyse Komisyon üyesi olmayan milletvekillerinin konuşmaları gerçekleşecek ama öncesinde ben sırayı sizlerle paylaşmak istiyorum: Sevda Karaca, Halil Öztürk, Nail Çiler, Mustafa Sezgin Tanrıkulu, Perihan Koca, Jale Nur Süllü, Hakan Şeref Olgun, Mehmet Emin Ekmen, Mehmet Celal Fendoğlu, Süleyman Karaman, Gökan Zeybek, Seyit Torun, George Arslan, Cem Avşar, Turan Yaldır, Elif Esen, Tamer Osmanağaoğlu, Erol Keleş, Bilal Bilici, Eylem Ertuğ Ertuğrul, Mahmut Dindar, İlhami Özcan Aygun, Hüsmen Kırkpınar, Semih Işıkver, Meliha Akyol, Aykut Kaya, Aliye Coşar, Hüseyin Olan, Hasan Toktaş, Lütfi Kaşıkçı, Seda Kâya Ösen, Elvan Işık Gezmiş, Ömer Faruk Gergerlioğlu, Levent Uysal, Gürsel Erol...

Evet, Sayın Sevda Karaca, buyurunuz lütfen.

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, bugün hiç yeni bir konuşma yapamayacağım çünkü size günlerce, aylarca, yıllarca aynı soruları soruyoruz ama maalesef hiç cevap alamıyoruz. Mesela seksen üç gündür bir soru soruyoruz size, Marmara Denizi Silivri açıklarında meydana gelen gemi kazasında kaybolan işçilerle ilgili, denizcilerle ilgili... 8 denizcinin naaşı 720 metre derinlikte hâlâ enkazda bekliyor; seksen üç gün! Şimdi, bir sürü teknik soru sorduk size, cevap vermediniz. Ben artık şu soruyu sormak istiyorum, bari buna cevap verin: 8 işçi, 8 insan yerine 8 kilo altın olsaydı eğer orada, enkazda kalan seksen üç gündür denizin dibinde bekletir miydiniz onu? Ailelerin cevabı "Bekletmezlerdi." oluyor. Ben bunun çok utanç verici olduğunu düşünüyorum gerçekten de. Bu soruya verilen cevap "Hayır, beklemezlerdi; her türlü olanağı ayaklarımızın dibine sererlerdi." olmalıydı.

Bakın, Mukavemet gemisi yaklaşık on gün çalıştıktan sonra operasyondan çekildi, ailelere teknik bir bilgi, rapor verilmedi. Mesela enkazda hangi çalışmalar yapıldı, ROV görüntülerinde ne görüldü, naaşlara ulaşmak için hangi müdahaleler denendi, operasyon neden sonlandırıldı? Bunlar çok basit sorular. Çok sorduk bunları size, cevap vermediniz. Yeniden burada sormak zorunda hissediyorum kendimi.

Bakın, Kıbrıs açıklarında 650 metre derinlikte kırk günde 13 naaşın çıkarılmasını sağlayan Optimus Prime gemisinin neden görevlendirilmediğini aileler soruyor. Aileler bunu bilmek zorunda mı Sayın Bakan? Beklenen parçaların temin edilip edilmediğini soruyorlar, aileler bunu bilmek zorunda mı? "Başka gemi ve uluslararası teknik destek neden devreye sokulmadı?" diye soruyorlar, bunları bilmek zorunda mı acılı aileler? Bir de kazanın öncesi, sonrası sorumluluklar var elbette. Burada, özellikle kaza 03.13'te meydana gelmişken ALSU gemisi Gemi Trafik Hizmetlerine 03.41'de haber veriyor, yirmi sekiz dakikalık bir fark var. Gemi Trafik Hizmetlerinin bu süre boyunca ne yaptığını açıklayacak mısınız bize? Gemilerin rotalarını ve birbirlerine yaklaşmalarını izleyip izlemediğini açıklayacak mısınız? Kamu kurumlarının sorumluluğu konusunda seksen üç gündür bir noktaya varmışsınızdır diye düşünüyoruz. Bu hangi noktaysa biz onu burada bilmek istiyoruz.

Sayın Bakan, "Bütçe sadece liman, yol, köprü, ticaret rakamlarından ibaret değildir." diye herkes ortak bir cümle söyledi; "İnsan hayatına verdiğimiz değerin göstergesidir." Ben o yüzden ailelerin şu acılı sorusuna cevap vermenizi bekliyorum: "8 kilo altın olsaydı bütün imkânları seferber eder miydiniz?" Birazdan tabii konuşalım. Bunları da daha önce defalarca sorduk ama yanıt alamadık.

Yüz binlerce işçinin çalıştığı sanayi bölgesi burası, ulaşım hâlâ işçilerin sırtında bir yük. İşçiler işe ulaşmak için saatlerini yollarda geçiriyor. Gaziray'ın günlük yolcu sayısının 15 binden 60 bine çıkarılmasını hedeflediğinizi söylüyorsunuz çok uzun zamandır, ne zaman gerçekleşeceğini merak ediyor Antepli işçiler? Bakın, üretilen malı limana ulaştırmak için çok büyük özen gösteriyorsunuz, büyük yatırımlar yapıyorsunuz; o malı üreten işçinin fabrikasına ulaşması için neden biz böyle bir özen görmüyoruz?

Antep tabii sadece fabrikalardan ibaret değil; Araban var, Yavuzeli var, Oğuzeli var, Nizip var, Karkamış var; burada tarlasıyla, bağıyla, bahçesiyle geçinmeye çalışan insanlar var. Araban'ın Elif, Hisar Mahalleleriyle Yavuzeli, Rumkale yol ayrımı arasındaki 12 kilometrelik yol... Ya, sadece 12 kilometre, yıllardır, aylardır talepte bulunuyoruz size. Araban'ın Sarıkaya, Yaylacık ve Gökçepayam Mahallelerinin yollarında yenileme çalışmaları için defalarca başvuruda bulundu halk. Gaziantep-Yavuzeli-Araban yolunda Karayollarının kayıtlarına göre hâlâ üstyapı çalışmaları nedeniyle trafik kontrollü sağlanıyor.

Sayın Bakan, bakın, sene 2026; İslâhiye'de, Nur Dağı'nda hâlâ iki damla kar yağdığında 37 kırsal mahalle yolu ulaşıma kapanıyor. Düşünün, 2026 yılında insanlar köylerinden çıkamıyor, sağlık hizmetine ulaşamıyor, okula, pazara gidemiyor. 2027 bütçesinde bu ilçelerin...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ambulans helikopterle alıyoruz biz onları, ambulans helikopterle!

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Ya, sen önce bir yolu yap da!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Kar yağmasın mı?

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Allah aşkına, atıp durma oradan ya, gerçekten ya!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ambulans helikopterle alıyoruz onları biz oradan Hanımefendi!

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Sadece hasta olduklarında mı alıyorsunuz? Bu insanları pazara götürmek için de mi helikopter gönderiyorsun sen?

ORHAN YEGİN (Ankara) - İhtiyaç olduğunda. Sarı çizmeli Mehmet Ağa'nın çocuğunu alıyoruz orada üstelik.

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Sen bu insanlar pazara gitsin, ürünlerini satsın diye de helikopter bir kere gönder, ben de bineceğim o helikopterde senin yanına, tartışacağız orada!

Nur Dağı yolu bir ölüm yolu; yılların sorunu, onlarca insanı kaybettik orada, yıllardır "ölüm yolu" diye anılan bu yolu ne zaman bitireceksiniz?

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Süreniz sona erdi.

Şimdi de söz sırası Sayın Halil Öztürk'te.

Buyurunuz lütfen.

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Benim sözüm kesildiği için...

Nilgün Hanım, sözüm kesildiği için sözümü tamamlamak durumundayım.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) - Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri...

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Nilgün Hanım, Nilgün Hanım...

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) - Bir dakika, tamam, sözünüz bitti Hanımefendi ya!

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Şöyle: Öyle bir usulümüz yok, siz devam edin.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Usul onlara göre olacak, onlara özel usul olacak!

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Sen konuşma, o öyle değil!

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) - Başkanım, benim süreyi baştan başlatın; böyle şey olmaz ya!

Hanımefendi, siz konuşurken biz sustuk.

ORHAN YEGİN (Ankara) - İmtiyazlı bir usul olacak onlara!

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Orhan Yegin helikopterle seni Antep'e bekliyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Süreniz başladı, buyurunuz.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; bölünmüş yollar, tüneller, köprüler ve demir yolu yatırımları sayesinde Türkiye'nin ulaşım ağı büyük ölçüde gelişmiştir.

Kara yolu ve demir yolunun birbirini tamamlayan bir anlayışla güçlendirilmesini, üretim merkezlerimizin pazarlara ve limanlara daha güvenli ve hızla ulaşmasını ülkemizin rekabet gücü açısından çok önemli buluyoruz. Konuşmamın başında Sayın Bakanım; zatıalinizin vizyoner, sahayı yakından takip eden, projelerin teknik ayrıntılarına hâkim ve milletvekillerinin seçim bölgelerine dair gelen açık taleplerine karşı açık çalışma tarzınızı takdir ettiğimizi baştan belirtmek istiyorum.

Sayın Bakanım, bilindiği üzere Kırıkkale, Anadolu'nun birçok istikameti açısından önemli bir ulaşım kavşağıdır. Ankara'ya yakınlığı şehrimiz için büyük bir avantaj olmakla birlikte yoğun, ağır vasıta trafiği ve giderek artan yolcu hareketliliği, ulaşım altyapımızın güçlendirilmesini ve planlanan yatırımların bir an önce hayata geçirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu doğrultuda Ankara-Kırıkkale-Delice otoyolundaki yapım çalışmalarının büyük bir süratle ilerlemesini memnuniyetle karşılıyoruz.

Diğer taraftan Kırıkkale-Delice-Samsun yolunun 11 kilometrelik bölünmüş yol kesiminde her iki yönde üstyapının yenilenerek binder asfalt seviyesiyle trafiğe açılmasını da önemli bir kazanım olarak görmekteyiz.

Yine Gölbaşı-Kulu ayrımı, Balâ-Karakeçili yolundaki 5 kilometrelik bölünmüş yol kesiminin yine binder asfalt seviyesinde tamamlanarak trafiğe kazandırılmasını da memnuniyetle karşılıyoruz.

Diğer taraftan kendi ilçem olan Balışeyh-Sulakyurt arasındaki 32 kilometrelik yolun da Eldelek Kavşağı ve çevre düzenlemeleriyle birlikte aşınma asfaltı seviyesinde tamamlanarak önümüzdeki hafta içerisinde bütünüyle hizmete sunulacak olması şehrimiz adına çok önemli ve sevindirici bir gelişmedir. Sayın Bakanım, zatıalinizin bu konuda çok büyük emeği vardır; biz Kırıkkaleliler olarak bunu biliyoruz, farkındayız ve inşallah bu yolun açılması için de zatıalinizi en kısa zamanda ilçemize, ilimize açılış yapmak üzere davet ediyoruz.

Yine, Sayın Bakanım, Tadım Kavşağı ve Kalecik kavşakları da biliyorsunuz, büyük bir acil çözüm beklemektedir. Bu konuda zatıalinizle ve Karayolları Genel Müdürlüğümüzle yapmış olduğumuz görüşmelerde proje kapsamına alındı, ihaleleri sanırım yapıldı ve yapım aşamasında ama bu konuda bir gecikme yaşanmaması adına -çünkü trafik çok yoğun kilitleniyor orada- biraz hassasiyet göstermenizi istirham ederim.

Yine, ulaştırma altyapısının güçlenmesi, Kırıkkale'deki sanayi yatırımlarının sürdürülebilirliği açısından da oldukça önemlidir. Makine kimya fabrikalarımız ve organize sanayi bölgelerimiz ağır ve hacimli yük taşımacılığına ihtiyaç duymaktadır. Sanayi tesislerimizin demir yolu bağlantılarıyla desteklenmesi, nakliye maliyetlerini ve kara yollarındaki yükü azaltacaktır. Bu nedenle sanayi bölgelerimizin ana ulaşım hatlarıyla bağlantılarını birlikte değerlendirmeliyiz.

Yine, demir yolunda ise Ankara-Kırıkkale-Çorum hızlı tren projesi kapsamında Delice-Çorum kesiminde çalışmaların süratle ilerlemesini memnuniyetle karşılıyoruz. Bu vesileyle Sayın Genel Müdürüm de konuyu yakından takip ediyor, kendisine de teşekkür ediyorum Sayın Bakanım. Kırıkkale'mizin sanayi ve lojistik imkânlarını güçlendirecek bu yatırım için Sayın Bakanımız zatıalinize, Devlet Demiryollarının yönetimine ve emeği geçenlere teşekkür ediyoruz; diğer kesimlerin de aynı kararlılıkla ilerlemesini temenni ediyoruz. Bunun yanı sıra Ankara-Kırıkkale arasında ise gidiş dönüş saatlerine uygun, düzenli, bölgesel tren ve banliyö bağlantısının değerlendirilmesini de talep ediyoruz Sayın Bakanım. Böyle bir imkânın Ankara'da çalışıp Kırıkkale'de yaşamak isteyen hemşehrilerimize -ki sayıları binlerce, belki on binlerce- kolaylık sağlayacak ve göçün azaltılmasına ilimiz adına katkı koyacaktır.

Sayın Bakanım, bir başka husus ise bugün bize iletildi: PTT bünyesinde 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'ye tabi personelin diğer kurumlara nakli sürecinde idari hizmet sözleşmeli personelimizin çalışma şartları ve özlük haklarına ilişkin

beklentilerinin de değerlendirilmesini önemli buluyoruz. Personel ihtiyacının gözetilmesi ve hizmetlerin etkin ve sürdürülebilir bir şekilde yapılması için gerekli tedbirlerin alınacağına inanıyoruz.

Sözlerimize son verirken ifade etmeliyim ki Sayın Bakanım, bugünün ihtiyaçlarını karşılamakla yetinmeyen, Türkiye'nin geleceğini gözeten vizyonunuzla ülkemizin kalkınma hamlesine güçlü bir istikamet kazandırmaktasınız. Bizler de milletimiz de sizden razıyız, Allah da sizden razı olsun. Kırıkkale'mize yönelik hizmetleriniz için şahsınıza ve yönetici bütün arkadaşlara teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, stratejik bakış açısını, yatırım kararlılığını ve icraat odaklı yönetim anlayışını takdirle karşılıyoruz. Bu vizyonun sahaya yansımasında önemli sorumluluk üstlenen Karayolları Genel Müdürümüze ve diğer çalışma arkadaşlarınıza da çok teşekkür ediyorum.

Bu duygu ve düşüncelerle Bakanlık bütçesini desteklediğimizi ifade ediyor, ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Nail Çiler'de.

Buyurunuz lütfen.

NAİL ÇİLER (Kocaeli) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; ben de hepinizi saygı sevgiyle selamlıyorum.

Kocaeli Türkiye'nin üretim merkezlerinden biri; 14 tane organize sanayi bölgesi, 2 serbest bölge, 3 üniversite, 37 liman, 5 teknoloji geliştirme bölgesi, AR-GE ve tasarım merkezlerinin yoğun olduğu, kuluçka merkezlerinin yoğun olduğu, 2 milyon 300 bin yerleşik nüfusu, günlük nüfusu da 4 milyon olan; sanayisiyle, ihracatıyla ülke ekonomisine büyük katkı sağlayan bir kent. Kocaeli'de 1,2 trilyon TL vergi tahakkuk etmiş, bunun 1,1 trilyon TL'si tahsil edilmiştir ancak böylesine önemli bir üretim merkezinin ulaşım altyapısında ciddi eksiklikler bulunuyor. Birincisi Cengiz Topel Havalimanı. Kocaeli'nin sanayisi var, ihracatı var, limanı var, binlerce işletmesi var ancak bu şehrin dünyaya açılan kapısı olması gereken havalimanı etkin şekilde kullanılmıyor. 100'den fazla kişinin istihdam edildiği kurum atıl durumda. 2011 yılında büyük umutlarla açılan Cengiz Topel Havalimanı bugün tarifeli seferi olmayan bir alan. 2025 yılında havalimanında iç hat yolcu taşımacılığı gerçekleşmedi. 2026 yılının ilk yedi ayında ise toplam yolcu sayısı yalnızca 1.369 oldu. Soruyorum Sayın Bakanım: Türkiye'nin sanayi başkentlerinden birinin havalimanı neden bu durumda? Cengiz Topel Havalimanı için artık somut bir eylem planı hazırlanmalı, tarifeli seferler yeniden başlatılmalı ve bu yatırım ekonomiye kazandırılmalıdır.

Bir, diğer konu, sekiz yılda 15 kilometrelik Gebze-Darıca metro hattını bitiremediniz, bitmeyen metronun hikâyesini anlatacağım Sayın Bakanım. 2018 yılında Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından başlanan proje 2019 yılında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına devredildi. O zaman, 2023 yılında açılacağı söylenmişti ancak yıllardır devam eden bu yatırımın açılışı 12 sefer ertelendi; burada var, verebilirim. Samsun'da son açıklamanızda açılış için "yakın zamanda" dediniz. Gebze'de her gün işe gitmek için saatlerini trafikte geçiren emekçilerimiz, esnafımız, öğrencilerimiz artık bu projenin tamamlanmasını bekliyor. Üstelik, bu metro hattı yalnızca bir ulaşım projesi değildir; bölgenin sanayi alanlarını, hastanelerini, yerleşim merkezlerini birbirine bağlayan stratejik bir yatırımdır. Ancak "Akse Sapağı metro" dediğimizde, bu projenin çok daha acı bir yönünü de hatırlatmak zorundayız. 29 Ekim 2025 tarihinde Gebze Akse Sapağı'nda yaşanan faciada 4 vatandaşımız hayatını kaybetti. Metro inşaatının olduğu alanda 7 katlı bir bina çöktü. 25 bina, 55 iş yeri, 91 bağımsız konut neden tahliye edildi? Daha olay çok yeniyken, siz 5 Kasım 2025'te "Olayın metroyla alakası yok." diye açıklama yaptınız. Siz "Otuz günde soruşturmayı tamamlarız." dediniz, aradan on üç ay geçti yani bir yıldan fazla oldu, 3 tane bilirkişi raporu hazırlandı, hepsi birbirinden farklı, bugün yeni bir bilirkişi raporu daha hazırlandı, henüz elimize geçmedi. Facianın üzerinden bir hafta geçmeden, hiçbir veriye dayanmadan siz kimleri yönlendirmek için bu açıklamaları yaptınız Sayın Bakanım? Bir yıldan fazla zaman geçti, bu olayla alakalı ne yaptınız, bilmek istiyoruz. Facianın ardından bölgedeki binaların altını sağlamlaştırmak için çimento enjeksiyonuyla zemin iyileştirme ihalelerine çıkılmak zorunda kalındıysa bu durum bölgedeki zemin riskinin ve yer altı müdahalelerinin etkisinin en çok göstergesi değil midir? Sizin göreviniz "Kusurumuz yok." diyerek sorumluluktan sıyrılmak ya da felaket yaşandıktan sonra ihale açmak değil tehlikeyi önlemektir. Bilirkişi raporlarını kamuoyuyla paylaşın, ihmali bulunanları ortaya çıkarın ya da o koltuğu bırakın Sayın Bakanım.

Ulaşım yatırımı yapmak kadar insan hayatını korumak, denetimi sağlamak ve hesap vermek de devletin sorumluluğudur. Sizin yaptığınız metronun üstünde duran bir bina çöktü, 4 vatandaşımız yaşamını yitirdi, bir aile yok oldu. 25 bina, 55 iş yeri, bağımsız bölüm tahliye edildi; insanlar evlerinden, esnaf, tüccar işinden oldu. Kocaeli sizden laf değil çözüm istiyor.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Sezgin Tanrıkulu'nun.

Buyurunuz lütfen.

MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU (Diyarbakır) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, sevgili milletvekilleri; hepinizi saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

Sayın Bakanım, barışın yolu Diyarbakır'dan geçer demokrasinin yolu Diyarbakır'dan geçer ama Bakanlığınızın yolu ve sizin yolunuz Diyarbakır'dan geçmiyor; ne otoban var ne hızlı tren var ne raylı sistem var. Ben de Google'dan bir araştırma yaptım -

Diyarbakır Milletvekiliyim- en son Mart 2024'te gelmişsiniz Diyarbakır'a, yerel seçimlerden önce gelmişsiniz ve şu sözü vermişsiniz "İnşallah, 2024 Nisan ayında geleceğiz, raylı sistemin de temelini atacağız." O günden bugüne gelmemişsiniz Diyarbakır'a, onu öncelikle söyleyeyim.

Diyarbakır'da neredeyse bana şey diyorlar "Otobancı Sezgin, hava kontrol memuru. Uçuşlar var mı, yok mu?" falan. Nedeni şu: Sizin yatırımlarınızın Diyarbakır'da olmaması. Bakın, bugün Diyarbakır'a uçak inmedi. Burada sizin cevabınız var, diyorsunuz ki " ILS sistemi, 2026'nın ilk yarısında bitecek." ilk yarısı haziranda biter, 1 Kasımda açıklama yaptınız, bugün kasım ayının 24'ü henüz daha o ILS sistemi bağlanmadı Diyarbakır'a ya da tam hizmete girmedi. Fakat şunu düşünmeliydiniz bürokratlarınızla beraber: Yedek pisti aldığınız zaman ILS sistemini de oraya aktaracaktınız. Geçen yıl Diyarbakır'a uçak inemedi, binlerce insan perişan oldu. Bizim uyarılarımızdan sonra, çalışmalarımızdan sonra siz açıklama yaptınız, işte "Alınacak." dediniz ve o da alınamadı henüz. Bakın, en başta planlanması lazımdı, planlanamadı; bu sorun hâlen devam ediyor.

Bakın, Diyarbakır'ın Urfa bağlantısı, Diyarbakır'ın Mardin bağlantısı, Diyarbakır'ın Elâzığ bağlantısı, Diyarbakır'ın Van bağlantısı Karayollarının denetimi altında olan yollar, tam şehrin ortası, tümü Ulaştırma Bakanlığının sorumluluğu altında. 2013'ten beri yapılan yatırım yok bu yollara, en son 2010'da Seyrantepe Kavşağı yapılmış, Urfa istikametinde 4 ya da 5 tane battıçıktı yapılmış, ondan sonra şehir neredeyse 2 katına çıkmış ne Elâzığ yolunda, ne Urfa yolunda, ne de diğer yollarda bir battıçıktı veya bir çalışma yok. Her gün, inanın, her gün Bakanlığınızla ilgili olarak ağır eleştiriler var Diyarbakır'da, bunu bilmenizi isterim, bu konuda bir yatırım yok Diyarbakır'da. Karayolları Bölge Müdürünü arıyoruz, iyi niyetle cevaplar veriyorlar fakat gerçekten iyi işlemeyen şeyler, sorun var. Diğer yollar da berbat durumda. Ben size Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ve Ticaret Odasının hazırladığı notları vereceğim, onlardan da yazılı cevap isteyeceğim.

Hızla şunları söyleyeyim, raylı sistem... Bakın, şu anda barış dönemi ya da işte bir diyalog dönemi, çatışma yok, silah yok, şiddet yok. Eskiden yerel yönetimle şey arasında bir bağ yoktu, şimdi o bağ da var, seçilmiş belediye başkanları var Diyarbakır'da, görüştünüz ama somuta indirgenmiş bir proje yok Diyarbakır'da. Sonuçta, Diyarbakır Türkiye'nin 10'uncu büyük kenti ama bu yatırımlardan en az payı alan kent. Bakın, bütün bu kitapta, Diyarbakır'la ilgili olarak sadece Bağlar'da yapılan konutlara ilişkin yatırım var, o da "2026'nın sonunda açılacak." deniliyor, onun dışında, otoban yatırımı 2027, raylı sistem yatırımı, hızlı tren yatırımıyla ilgili herhangi bir taahhüt yok bunda. Ne isteyelim sizden? Deniz yolu mu isteyelim Diyarbakır'a? Bunları isteyeceğiz yani "otoban" diyeceğiz, başka şey diyeceğiz ama yok, burada yok, artı bir planlama da yok.

Bakın, burada sonuçta, şiddetin, terörün neye mal olduğunu açıklamışsınız. Kırk yıl, evet, kırk yıl kötü bir dönem vardı ve o dönemi hep birlikte burada aşacağız, bu Parlamentonun çatısı altında da aşacağız. İlk yıldan itibaren güven verici adımları sizlerin atması lazım. Eskiden, tamam, devlet diyordu ki: "Terör var, yatırım yapamıyorum." Ama şimdi, bakın, iki yıl geçti aradan, gerçekten yol bakımından ve Ulaştırma Bakanlığı yatırımları bakımından güven verici bir adım yok.

Ben sizi Diyarbakır Milletvekili olarak sabah etrafınızda koruma olmadan, herhangi bir araçla Diyarbakır'ın herhangi bir yerinden yani batısından doğusuna, doğusundan batısına gitmeye davet ediyorum, ya akşam mesai çıkışında veya sabah gelin. Sonra da gelin beraber ciğer yiyelim Diyarbakır'da, bu sorunları kendiniz görün, siz neden yatırım yapılmadığını falan açıklamış olursunuz. Efendim, bunları ben sizlere vereceğim. Gerçekten birçok sorun var, yazılı olarak bize verilmiş ilgili kurumlar tarafından; eğer bunlara yazılı cevap verirseniz çok seviniriz.

En son şunu söyleyeceğim: Devlet Demiryolları Ofis ile Bağlar arasında bir alt geçit yapmıştı, orada engelli engelliler için asansör var, iki ay boyunca çalışmamıştı, bakın, iki ay boyunca. Ben gittim, orada bir video çektim, paylaştım, yine yapılmadı. Şimdi sordum, benim videomdan sonra "Yapıldı." dediler ama hâlen arızalı. Bakın, Diyarbakır'da bir asansörün yapılması için bile bizim devreye girmemiz gerekiyor. Bütün bunların daha düzenli, daha tertipli yapılması lazım ve Diyarbakır'ın bu ulaştırma altyapısıyla ilgili sorunlarının daha kapsayıcı çözülmesi lazım.

Sizi Diyarbakır'a davet ediyoruz.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Koca'nın.

Buyurun lütfen.

PERİHAN KOCA (Mersin) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, ben de bir soruyla başlamak istiyorum: "La Casa de Papel" dizisini duydunuz mu hiç Sayın Bakan? İspanya Merkez Bankasını soymak için plan yapan profesyonel hırsızların hikâyesini anlatan bir dizi bu dizi. Sayın Bakan, biz bu diziyi izlerken böylesi bir soygunun ancak ve ancak dizilerde olabileceğini düşünürdük, meğerse gerçek hayatta çok daha büyük bir vurgun hikâyesinin içerisinde yaşıyormuşuz. Öyle ki, bugün karşımızda en hit filmlerin, dizilerin senaryolarını bile zorlayacak olan fonundan ihalesine, HGS'sine, devletin her kurumunu halkı soyup soğana çevirmek üzerine ele geçirmiş bir AKP gerçekliği var Sayın Bakan. 40 Haramiler gibi her yeri soygun ve vurgun mahalline dönüştürmüş bir iktidar gerçekliği var. Bakın, şimdi, fon vurgunu ardına bir de bu HGS vurgunu ifşa oldu. Orada da yine ne hikmetse AKP'liler ve AKP'lilerin akrabalık ilişkileri üzerine kurulmuş bir soygun düzeneği açığa çıktı. Gerçekten maşallahınız var, eski bakanları otoyol şirketlerine CEO yapmışsınız, AKP'lilerin çocuklarıysa yurttaşa HGS icrası gönderen avukatlar olarak yerleştirilmiş. "Nasıl olsa bize dokunulmaz, nasıl olsa bedel ödemeyiz." diye "Bu halkı daha fazla nasıl soyarız?"ın hesabını yapmışsınız, milletin boğazına çökmüşsünüz Sayın Bakan, size söylüyorum. Bakın, HGS vurgununda yine AKP'lilerin aile mensuplarının isimleri ortalarda dolaşıyor: Eski İçişleri Bakanınız Abdülkadir Aksu'nun oğlu Murat Aksu, eski Ulaştırma

Bakanı Lütfi Elvan'ın oğlu Ahmet Nuri Elvan, BDDK eski Başkanı Şahap Kavcıoğlu'nun oğlu Halit Buğra Kavcıoğlu, Esenler Belediye Başkanı Tevfik Göksu'nun yeğeni ve oğlu, eski Cumhurbaşkanı Genel Sekreteri Mustafa İsen'in oğlu Mehmet Murat İsen. Tesadüfe bakın ki vatandaşın cebine uzanan icra dosyalarının etrafındaki avukatlar topluluğunun hemen hepsi AKP'lilerin çocukları. Bakın, değerli arkadaşlar, normal bir ülkede en vasat, en berbat siyasi parti için bile olacak iş değil bu ama AKP artık bir siyasi parti olmaktan çoktan çıktığı için devletin tüm kurumlarına çöküp, kendi çıkar ağlarını kurup, memleketin tüm kaynaklarını yağmaladıkları için AKP'nin normali bu. Dolayısıyla artık gelinen aşamada böylesi bir düzeni yalnızca yolsuzlukla açıklamak mümkün değildir. Karşımızda açık ve net bir şekilde bir suç örgütü, bir suç çetesi vardır.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Bu çirkin ifadeleri iade ediyoruz, misliyle iade ediyoruz.

PERİHAN KOCA (Mersin) - Sayın Bakan, buradan başka bir konuya geçeceğim. 2 Eylülde Tuğberk İmamoğlu gemisi, ALSU tanker gemisinin çarpması sonucu Marmara Denizi'nde 10 mürettebatla birlikte battı. Yaşar Kayhan'ın naaşı 14 Eylülde su üstünde bulundu, 8 denizcimiz ise hâlâ kayıp. Gözü yaşlı, acılı ailelere 11 Kasımda Bakanlık yetkilileriniz naaşları çıkarmak için bütçe olmadığını söylemişler, "makul kurtarma ümidi yok" kararıyla arama kurtarma çalışmalarını durdurmuşsunuz. Bakın, ben hem dün hem bugün hem de hafta sonu hayatını kaybeden denizcilerimizin aileleriyle birlikteydim, bir aradaydım. Ailelerin çağrısıyla 8 denizciye ses olmak için bir basın açıklaması düzenlendi, bende oradaydım. Bakın, aileler arama kurtarma çalışmalarının yeniden başlatılması, naaşların çıkartılması, sevdiklerinin bir mezarı olması için feryat ederek ne yazık ki mücadele ediyorlar, mücadele etmek durumunda kalıyorlar ancak siz onlara randevu bile vermemişsiniz Sayın Bakan. Kıbrıs'ta 650 metredeki Filo Jet batığından 13 naaşı çıkartan Derinsu Sualtı firmasıyla aileleri görüştürme sözü vermişsiniz, bu sözü bile yerine getirmemişsiniz, bu sözünüzü de tutmamışsınız. Bakın, aileler günlerdir buradalar, gözü yaşlı bir şekilde bugün kapıda bekliyorlar. Sizin göreviniz sadece Allah'tan rahmet dilemek değildir, sorumluluk almanızı, ailelerle derhâl görüşmenizi ve arama kurtarma çalışmalarını yeniden başlatmanızı buradan ifade ediyorum.

Teşekkürler.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Elif Esen'in.

Buyurunuz lütfen.

ELİF ESEN (İstanbul) - Sayın Başkan, teşekkürler.

Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar; hoş geldiniz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2027 bütçesinde haberleşme hizmetlerini, vatandaşın ödediği faturadan ve aldığı hizmetten başlayarak değerlendirmek istiyorum. Sunumunuzda 5G abone sayısının 44,5 milyona ulaştığını söylüyorsunuz. BTK için 70 milyar liralık bütçe öneriyorsunuz. Peki, bu kapasite vatandaşın daha uygun fiyatla daha güvenilir hizmet almasına nasıl yansıyacak? Vatandaş paketinin beklediğinden hızlı tükendiğinden, ödediği ücretin karşılığında yeterli hız alamadığından, daha ucuz tarifeye geçerken engellerle karşılaştığından şikâyet ediyor. Siz teknoloji hedeflerini anlatıyorsunuz, bu şikâyetleri yıllardır neden çözemiyorsunuz? Her kota şikâyeti şirketin yanlış ölçüm yaptığı anlamına gelmez ama vatandaş kullanımını doğrulayamıyor, cihazındaki sayaçla operatörün kaydı arasındaki farkı anlayamıyorsa operatörün bu farkı açıklaması, BTK'nin de ölçüm ve faturalandırmanın doğruluğunu düzenli denetlemesi gerekir. Hangi ölçüm yöntemi kullanılıyor, hata tespit edildiğinde para nasıl iade ediliyor, öğrenmek istiyoruz. Mevcut mevzuat tüketiciyi koruma görevi veriyor. O hâlde, vatandaşı şirketin müşteri hizmetleriyle baş başa bırakmak yerine denetimin nerede aksadığını ortaya koymalısınız. Vatandaşın hizmet kalitesini doğrulayabildiği, sonucunu itirazında kullanabildiği ölçüm mekanizmalarını nasıl güçlendireceksiniz, öğrenmek istiyoruz.

Sayın Bakan, çözüm önerimizi de sunduk. 5 Kasımda verdiğim (2/4028) esas numaralı Kanun Teklifi, abonenin aynı operatörde koşullarını taşıdığı daha ucuz tarifeye ek işlem ücreti ödemeden geçmesini, uygun seçeneklerin yılda en az bir kez karşılaştırmalı bildirilmesini, internet kullanımının ölçümü ve faturalandırılmasında şeffaflığın güçlendirilmesini amaçlıyor. Teklifimiz komisyonda. Bakanlığınız bu düzenlemeyi destekleyecek mi? Desteklemiyorsa hangi hükmüne, hangi gerekçeyle karşı çıkıyorsunuz? Bunu öğrenmek istiyoruz. Vatandaşın ihtiyacından pahalı pakette kalmasını önleyecek kendi çözümünüz nedir? Bunu da duymak istiyoruz.

Hazırladığımız araştırma önergesinde de sözleşmelerden cayma bedellerine, kota ölçümünden hız ve kapsama sorunlarına kadar bütün sürecin incelenmesini öngörüyoruz. Özellikle öğrencilerin, dar gelirli ailelerin, engelli vatandaşların ve kırsalda yaşayanların hizmete erişimini ayrıca ele alıyoruz. Yurt dışında ise başka bir maliyet var. AB'nin ek dolaşım ücretlerini kaldıran sistemine Ukrayna ve Moldova bu yıl katıldı. Biz neden dışarıdayız? Bunu da soruyoruz size.

Grup Başkan Vekilimiz Selçuk Özdağ mart ayında sordu "Türkiye'ye teklif geldi mi, reddedildi mi?" diye Bakanlığınızın cevabında operatörlerin uluslararası dolaşım gelirlerinin giderlerini açtığını anlattınız fakat teklifin gelip gelmediğini, Türkiye'nin ne cevap verdiğini açıklamadınız. Şimdi, 3 büyük operatörün gelir kaybı endişesiyle karşı çıktığı iddiası yeniden gündemde. Bu iddia doğru mudur? Doğruysa Hükûmet hangi tutumu aldı? Doğru değilse gerçek engeli açıklayın lütfen. Vatandaşın ne kadar fazla ödediğini, katılım hâlinde ne kadar tasarruf sağlayacağını hesapladınız mı? Tam katılım zaman alacaksa karşılıklı ücret indirimleri için ne yaptınız? Öğrencinin, çalışanın, ailesini ziyaret eden vatandaşın haberleşme giderini azaltacak bir sonuç neden alınamıyor soruyoruz size.

Sayın Bakan, internet artık eğitim, çalışma ve kamu hizmetlerine erişimin temel araçlarından biri. Yüksek faturanın yükü aile bütçesine biliyor. Yetersiz bağlantının bedelini de öğrenciler ve çalışanlar ödüyor ve aynı zamanda hizmet alanlar. 2027 bütçesinde BTK'nin tüketici denetimi için hangi hedefleri var? Kaç şikâyet haklı bulundu? Ne kadar iade sağlandı? Tekrarlanan ihlallere hangi yaptırım uygulandı? Bunları kamuoyuna düzenli açıklayacak mısınız, sormak istiyoruz. Bakanlığınızın ve BTK'nin yetkileri varken çözümün sürekli ertelenmesinin siyasi sorumluluğunu kim üstleniyor? Kanun teklifimize yaklaşımınızı, dolaşım görüşmelerinin sonucunu ve tüketiciyi koruyacak adımların takvimini bu Komisyonda açıkça duymak istiyoruz sizden.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Hakan Şeref Olgun'da.

Buyurun lütfen.

HAKAN ŞEREF OLGUN (Afyonkarahisar) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri; sözlerime seçim bölgem Afyonkarahisar'dan başlamak istiyorum. Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'nin Ttemeli 2013'te atıldı ve "1.080 günde bitecek." denildi. Aradan on üç yıl geçti, tren hâlâ Afyonkarahisar'a ulaşamadı. Proje bedeli 4,3 milyar liradan 101,4 milyar liraya çıktı. Proje 5 bakan eskitti. Sayın Bakan, ocak ayında Meclise verdiğiniz yazılı cevapta projenin yüzde 53'ünün tamamlandığını söylediniz. Temmuz ayındaki kamu yatırım verileri ise fiziki gerçekleşmeyi yüzde 24 olarak gösteriyor. Hangisi doğru, kime inanalım? Nisanda Afyonkarahisar'a gelip Polatlı-Afyon kesiminin 2026 sonunda biteceğini söylediniz. Yılın bitmesine beş hafta kaldı, bu hatta henüz tek bir yolcu taşınmadı. Bu yıl projeye 15,7 milyar lira ayrıldı. İlk altı ayda ancak 1,4 milyar lirası harcandı yani yüzde 9 para var, dış kredi var, takvim yok. Üstelik Afyonkarahisar'daki yeni gar şehir merkezinin dışında yapılıyor. Gara şehirden nasıl ulaşılacağına dair ne bir proje ne de bir bütçe var. Mevcut Ali Çetinkaya Garı'nda ise engelli yurttaşlarımız için bir rampa dahi bulunmuyor.

Sayın Bakan, Afyonkarahisarlı hemşehrilerimiz bu trene zaman binecek? Bugün bir tarih verin ve o tarihin arkasında durun.

Yine, Sayın Bakan, 2024 yılında önce Meclisteki nöbetinizde Trabzon Milletvekilimiz Yavuz Aydın'la birlikte, sonrasında 2024 bütçe görüşmelerinde Genel Kurulda, yine 2025 yılı bütçe görüşmelerinde bizzat şahsınızla Komisyonda ve Genel Kurulda ve son olarak da sizi makamınızda Bursa Milletvekilimiz Hasan Toktaş'la ziyaretimizde Çay ve Dereçine Belediyelerinin yol çalışma taleplerinde bulundum. Siz de her defasında söz verdiniz. Bu sözünüzü artık ne zaman tutmayı düşünüyorsunuz? Düşünmüyorsanız da söyleyin, biz de başımızın çaresine bakalım.

Sayın Bakan, ikinci konu, milyonlarca sürücüyü ilgilendiren HGS rezaletidir. Vatandaşın hesabında bakiye var, gişedeki okuyucu hata yapıyor. Cezasız ödeme süresi olan ilk on beş gün boyunca vatandaşa ne mesaj gidiyor ne borç e-Devlette görünüyor. 45'inci günden sonra borç 4 katına çıkıp şirketin anlaşmalı hukuk bürosuna devrediliyor. 15 Ekimde borç sorgulamasını plakadan e-Devletten girişine taşıdınız. Vatandaş kendi borcunu öğrenmekte bile zorlanıyor. 54,5 liralık geçiş icrada 26 bin liraya ulaşıyor. Bu bir tahsilat değildir Sayın Bakan. Bu vatandaşa kurulmuş bir tuzaktır.

2008'deki düzenlemeyle cezaların hazine payı kaldırıldı, tamamı işletmeciye bırakıldı. Devlet, şirkete geçiş garantisi ödüyor, vatandaşın cezasını da şirketin kasasına aktarıyor. Ceza, kamu düzeninin aracıdır, şirketin gelir kalemi olamaz. Tebligatsız katlanan bu borçla Anayasa'nın 35'inci maddesindeki mülkiyet hakkını, 36'ncı maddesindeki hak arama hürriyetini ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne Ek 2 No.lu Protokol'ün öngördüğü ölçülülük ilkesini çiğnemektedir.

Yine, Sayın, Bakan, 20 Kasımda icraları durdurdunuz ve sorunun geçişlerin yalnızca yüzde 0,43'ü olduğunu söylediniz. Oysa Karayolları Genel Müdürlüğü Meclise beş yılda 800 bin araçla 1,4 milyar liralık alacak bildirdi. Bu bir küsurat değil, 800 bin ailedir. Kampanya başlatan bir avukatın hesabına ise erişim engeli getirildi. Sorunu dile getirerin susturmak sorunu çözmek değildir. İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı soruşturma başlattı. Demek ki ortada basit bir idari aksaklık değil, ciddi bir hukuka aykırılık şüphesi var. Bakanlığınız yıllarca neden denetlemedi? Soruyorum: Hangi şirketler hangi hukuk bürolarıyla, hangi avukatlarla çalıştı, bunlara ne ödendi? Tebligatsız tahsil edilen paralar iade edilecek mi? 4 kat cezai ve şirketlere bırakılan ceza gelirini kaldıracak teklifi ne zaman Türkiye Büyük Millet Meclisine getireceksiniz? Afyonkarahisar'ın treni gecikiyor, vatandaşın cezası ise bir gün bile gecikmiyor.

Bu bütçe şirketlerin değil, milletin bütçesi olmalıdır. Afyonkarahisar adına, milletimiz adına cevap bekliyor, Komisyonu saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi söz sırası Sayın Mehmet Emin Ekmen'de.

Buyurunuz lüften.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Mersin'imizin o kadar çok sorunu var ki, hangi birinden başlayayım bilmiyorum ama, galiba Bakanlığınızın Mersin'le ilgili yaklaşımı şu: Meseleleri mesele etmezseniz ortada mesele kalmaz. Çünkü Mersin'in çok önemli 2 projesi tam iki yıldır artık Plan Bütçe sunumlarınızda bile kendine yer bulamıyor. Birincisi, ana konteyner limanı; 2024 ve 23 sunumlarınız da vardı. Daha sonra Adana'da bir çalışma yapılacağı belirtildi. Ben burada dedim ki: Biz Adana'yla rekabet hâlinde değiliz. Bakanlığınız bir karar versin, desin ki, bu işin doğrusu şurasıdır ve çalışmalara başlasın. Elbette biz Mersin'iz, Mersin'in daha faydalı olacağına inanıyoruz ama artık Çukurova bölgesine, daha doğrusu Doğu Akdeniz'e bir ana konteyner limanını getirin, yerleştirin.

İkinci mevzu, lojistik köyü. Bırakınız 2024'ü, 2020'e, 2021'de yatırım programlarında yer alan Mersin Lojistik Köyü'yle ilgili son beş yıldır hiçbir belgede artık emare yok.

Üçüncü önemli konu yani görmezden gelerek yönetmeyi düşündüğünüz üçüncü önemli konu, Akdeniz Sahil Yolu. Bizzat Bakanlığınızın burada 2024 sunumunda, hatta 2025 bütçesinde yer bulan, bizim için değil, Türkiye'nin en büyük akslarından biri olan Akdeniz Sahil Yolu'yla ilgili artık verilere ulaşamıyoruz. Soru önergelerimize tam cevap verilemiyor. Bizim bildiğimiz, 2025 Bakanlığınızın sunumuna göre tünel, köprü ve viyadükler yüzde 31 seviyesinde tamamlanmıştı. Aradan yaklaşık üç yıl geçti. Bugün itibarıyla Akdeniz Sahil Yolu'nda tünel, viyadük, köprü ve bölünmüş yoldaki tamamlanma oranı nedir? Bu rakamı rica ediyoruz ve 2027 bütçesinde bunu nasıl tamamlamayı düşünüyorsunuz? Buna ne kadar bütçe ayırmayı düşünüyorsunuz?

Sayın Bakanım, Mersin'e yaptığınız her 1 liralık yatırım 10 liralık vergi olarak size geri dönüyor çünkü bütün Türkiye'nin mecburen kullandığı bir hat olarak ortaya çıkıyor.

Sayın Bakanım, Mersin Tarsus OSB'sinin demir yolu iltisak hattıyla, Çukurova Havalimanı'nın demir yolu iltisak hatlarıyla ilgili elimizde yine kayda değer bir durum yok. Yani durum nedir, 2027'de nasıl bir fotoğrafla karşılaşacağız?

Tabii ki Bakanlığınızın güzel hizmetleri de var. Çukurova Havalimanı on beş yıl sonra tamamlandı. Teşekkür ediyoruz. Çeşmeli-Taşucu yolu neredeyse yine on beş yılı bulan... çünkü Sayın Lütfü Elvan zamanında ilk ihaleleri yapıldı.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - İki buçuk yılda bitti.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Tamam, iki buçuk yılda son ihale. Sayın Bakanım, Lütfi Elvan Bey'in yaptığı ihaleleri nereye koyacağız?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ondan önce yok.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Var. Lütfü Elvan Bey döneminde ilana çıkmış ihaleler var. Arkadaşlarımız hızlıca Google'a baksınlar, hiç Bakanlık kaydına gerek yok, göreceksiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - İlana çıkmış sözleşme yok.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Neyse, vaktimden gidiyor Sayın Bakanım.

Peki, Çeşmeli-Taşucu bitti, Allah sizden razı olsun. Adam Ankara'dan bindi arabasına Niğde Otoyolu'ndan tam 330 kilometre geçti, 925 lira ödedi yani kilometresine 2,8 lira; Mersin'e geldi, Adana bölgesinden 45 kilometre geçti, kilometresine 1 lira ödedik, 45 lira 44 kilometre; Çeşmeli yoluna girdi, girmez olaydı, kilometresine 4,8 lira ödüyor. Türkiye'nin en pahalı geçiş ücreti yolu Mersin-Çeşmeli-Taşucu Otobanı'dır.

Sayın Bakanım, bu, affedersiniz yolunacak kaz gibi tatile gelen insanlardan tahsil edilen bir para değil. Adam sabah Erdemli'den çıkıyor, Mersin'e geliyor, günde 3 defa gidip geliyor. Günde 1 lafa gidip gelse ayda 7-8 bin lira yapıyor. Bu ücretin ücretin 220 liralık yani tek yön geçiş ücretinin gerçekten adil olduğunu düşünüyor musunuz? Bakınız, Bakanlığımızın bütün ücretli geçiş yollarını ortaya koyun ve buna bir formül üretin diyoruz. Bir de Mersinlilere özel bir abonman kartı üretmeniz gerekiyor. Plakayı mı tanımlarsınız, ne yaparsınız? Adamcağız Erdemli-Mersin arasında günde 3 defa gidip gelecekse günde 220x2; 440x3, efendim, 1.500 lira para mı ödeyecek? Böyle bir rakam size makul geliyor mu? Lütfen, bu Çeşmeli-Taşucu'nu... Zaten biz artık Silifke kısmının tamamlanması talebinden neredeyse vazgeçeceğiz. Bu parayla o yolu biz kullanamayız ki. Günlük geçiş hattı verilen taahhütler, gerçekleşme oranları sizin talebinizi karşılamıyor olabilir ama Mersinliler açısından baktığınızda gerçekten olağanüstü yüksek bir ücret var.

Sayın Bakanım, lütfen Akdeniz Sahil Yolu, demir yolu, bağlantılarımız, Ankara hızlı tren bağlantımız ve lojistik köyümüzle ilgili taleplerimizi bugün yazılı olarak da olsa cevaplamanızı rica ediyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Mehmet Celal Fendoğlu'nda.

Buyurunuz lütfen.

MEHMET CELAL FENDOĞLU (Malatya) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım ve değerli bürokratlar; Türkiye'nin en uzun çevre yolu batıdan Malatya'mızı doğuya bağlayan 53,5 kilometrelik yolumuz tamamlandı. Malatya Havalimanı'mızın yeni terminal binası tamamlandı; modern altyapısı, genişleyen kapasitesi ve teknik imkânlarıyla şehrimiz adına önemli bir yatırım hayata geçirildi ve resmî açılışını sizlerden bekliyoruz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın Malatya'mıza kazandırdığı yatırımlardan dolayı da Sayın Bakanımıza ve emeği geçen tüm Bakanlık personeline teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, burada çok önemli bir çelişkiyi de sizinle paylaşmak istiyorum. Havalimanını büyütüyoruz ama uçuş imkânlarını aynı ölçüde büyütemiyoruz; terminali yapıyoruz, yolcu kapasitesini artırıyoruz ama vatandaşımızın uçağa erişimini kolaylaştıramıyoruz. Şimdi, ben buradan özellikle de Ajet yönetimine 6 Malatya milletvekili, 1 büyükşehir 13 ilçe belediye başkanı, ticaret sanayi odası, STK'lerimiz ve Malatyalı hemşehrilerimiz adına seslenmek istiyorum: Bu şirketin görevi yalnızca ticari hesap yapmak değildir Anadolu'nun şehirlerini birbirine bağlamak, vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak ve ülkenin her bölgesine hizmet götürmek de onların sorumluluğundadır. Malatya'mız sıradan bir şehir değildir Sayın Bakanım, Malatya 6 Şubat depremlerinde ağır yara almış, yeniden ayağa kalkmak için mücadele eden; üretimiyle, ticaretiyle, sanayisiyle, tarımıyla bölgesine hizmet veren büyük bir şehirdir. Üstelik Malatya Havalimanı yalnızca Malatya'mıza da hizmet vermiyor, Adıyaman'dan Sivas'ın Gürün ilçesine, Elbistan'dan Afşin'e kadar geniş bir coğrafyanın ulaşım ihtiyacını karşılıyor. Şimdi soruyorum efendim: Bu kadar büyük bir bölgeye hizmet veren bir havalimanının uçuş kapasitesi vatandaşın ihtiyacını karşılamıyorsa burada bir planlama hatası yok mudur?

Ankara'ya gitmek isteyen vatandaşlarımız sabah 03.00 ile 06.00 arasındaki saatlere mahkûm ediliyor. İstanbul'a gitmek isteyen iş insanımız, esnafımız, öğrencimiz ve hastası olan vatandaşlarımız uygun uçuş bulmakta zorlanıyor. Uçuş saatleri insanların günlük hayatına ve iş programlarına uygun olmayabiliyor. Her gün başka şehirlerin havalimanlarını kullanmak zorunda kalıyoruz. Sayın Bakanım, Malatyalı vatandaşımızın başka şehirlerin havalimanlarına mahkûm edilmesini kabul edemeyiz, siz etmezsiniz. Biz yeni havalimanını istemedik mi? İstedik sizden. Sizler de devletimiz de yatırım yaptı mı? Yaptı. Milyonlarca dolarlık kaynaklar ayrıldı mı? Ayrıldı. Peki, bu yatırımın karşılığını vatandaşımız ulaşım kolaylığı olarak görebiliyor mu? İşte, asıl sorunumuz bu. Benim AJet yönetimine itirazım tam da bu noktadadır. Bir hava yolu şirketi Malatya gibi bölgesel öneme sahip bir şehrin ulaşım ihtiyacını yalnızca kendi ticari konforuna göre değerlendiremez. Yolcu talebini doğru analiz etmek, seferlerini artırmak ve uçuş saatlerini vatandaşın ihtiyacına göre düzenlemek zorundadır. Havalimanı yapmak o devletin yatırımıdır ancak o havalimanını uçakla buluşturmak da hava yolu işletmeciliğinin sorumluluğundadır. Sayın Bakanım, bu mesele sadece Malatya'nın meselesi değildir, bu mesele deprem bölgesinin yeniden ayağa kalkması, ticaretin gelişmesi, yatırımcının şehre ulaşması ve vatandaşın kamu hizmetlerinden eşit şekilde yararlanması meselesidir.

Ben buradan Bakanlığımıza ve AJet yönetimine açıkça taleplerimi iletiyorum: Birincisi, Malatya-Ankara hattında haftalık sefer sayısı en az 10 frekans olarak düzenlenmeli ve kesintisiz olarak uygulanmalı, bunun da en az 3'ü pazartesi, perşembe ve cumartesi günleri gündüz öğleden sonraki saatlerde gerçekleştirilmelidir. İkincisi, Malatya ve ilçelerini de kapsayan engebeli ve dağlık bölgelerimizde köyler ve mezralarımızda -ki 32 köyümüz var- şebeke ve kapsama alanı sorunları vardır. Üçüncüsü, özellikle yıllarca yapılmasını arzu ve talep ettiğimiz Arapgir-Malatya arasının duble yol yapılmasına yönelik projenin yatırım programına önümüzdeki yıl alınması. Dördüncüsü ise Malatya Kuluncak ilçemiz ile Sivas'ın Alacahan ilçesinin arasındaki 48 kilometre yol olup bunun 0 ile 28 kilometresi kış şartlarında olumsuz olmakta, yolumuz kapanmakta olup bu 28 kilometrenin de yol kapsamına alınmasını arz ederim.

Sayın Bakanım, sizden bu taleplerimizi hayata geçirmek için somut bir çalışma ve takvim bekliyoruz. AJet yönetimiyle gerekli görüşmeleri yaptığınıza inanıyorum, yapacağınıza da inanıyorum. Malatya'nın uçuş taleplerinin masaya yatırılmasını ve sefer artırımı konusunda gerekli adımları atacağınıza inanıyorum. Biz Malatya'ya yapılan yatırımları takdir ediyoruz, Bakanlığımızın hizmetlerini biliyoruz.

Bütçemiz hayırlı uğurlu olsun.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Süleyman Karaman'da.

Buyurunuz lütfen.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın değerli bakan yardımcıları, genel müdürleri ve değerli bürokratları; hepinizi saygıyla selamlıyorum, hoş geldiniz.

Öncelikle tüm öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü kutluyorum.

Önceki dönem Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Sayın Hikmet Çetin'e Allah'tan rahmet diliyorum.

Mensubu olarak bünyesinde uzun yıllar birlikte çalışmaktan onur ve gurur duyduğum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2027 yılı bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Ülkemizin her köşesinde canla başla çalışan 250 bini aşkın Ulaştırma ve Altyapıyı çalışanlarını ayrı ayrı kutluyor, tebrik ediyor ve teşekkür ediyorum.

Sabahki kapsamlı brifingden de anlaşıldığı gibi ülkemizi ulaştırmada dünyada gıptayla bakılan ülkeler arasına getiren başta liderimiz Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a teşekkür ediyorum. Yirmi dört yılda gerçekleşen büyük devrimde her alanda olduğu gibi ulaşımda da Türkiye'ye çağ atlatan AK PARTİ kadrolarına teşekkür ediyorum. Cumhurbaşkanımızın liderliğinde görev yapan AK PARTİ hükûmetlerinin ilk Ulaştırma Bakanı ve ulaşımda çığır açan Sayın Binali Yıldırım'a ve AK PARTİ hükûmetleri döneminde Ulaştırma Bakanı olarak görev yapan tüm Ulaştırma Bakanlarımıza ve ekiplerine, bugün ulaşım programlarını büyük bir başarıyla yöneten Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na ve kıymetli ekibine teşekkür ediyorum.

Kara yollarında otobanlarla, boğaz köprüleriyle, duble yollarla, tünellerle, viyadüklerle âdeta örümcek ağı gibi örülen Türkiye'nin dünyanın modern ülkeleri arasına büyük eserlerle girmeyi başardığını verilen brifingten de gördük sabahleyin.

"Uçağa binmeyen kalmayacak" sloganıyla başlayan çalışma sonunda terörsüz Türkiye yüz yılına girerken hava yolumuzun dünyada gıptayla bakılan hava yolu hâline geldiğini gururla ifade etmek istiyorum.

Bakanlığımızın demir yollarına büyük önem verdiğini biliyor, kutluyor ve tebrik ediyorum. "Demir yolları refah ve ümran tevlid eder." diyerek, demir yolları altyapısını yaparak ilk atılımı gerçekleştiren Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü saygıyla yâd ediyorum. Altmış yıllık duraklama devrinden sonra AK PARTİ hükûmetleri zamanında ikinci atılım olmuştur. Çok önemli bir hat olan Bakü-Tiflis-Kars Hattı yapıldı, şimdi ise Kars-Aralık-Dilucu-Nahcivan-Zengezur-Azerbaycan Koridoru'nun hızlı tren hattı yapımına başlandı. Başlangıçta planlandığı gibi ülkemizin doğu-batı ve kuzey-güney akslarında bir an önce hızlı tren hatlarının tamamlanması tarihî bir zorunluluktur.

Kalkınma yolu geleceğimiz için çok önemlidir. Ayrıca, özellikle Türkiye ile Türk Cumhuriyetlerini birbirine bağlayacak doğu batı hattının, Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars-Trabzon-Rize hızlı tren hattının süratle hayata geçirilmesi Türkiye Yüzyılı vizyonunun en önemli adımıdır. Zatıalinizin vereceği umut Anadolu'da heyecan oluşturacaktır. Bu hat tamamlandığında Avrupa, Türkiye ve Türk

Cumhuriyetleri demir yolu ağları bütünleşecek, ülkelerimiz arasında ekonomik, sosyal ve kültürel bağlar güçlenecektir. Her konuşmamda söylemek zorundayım, Edirne'den Sivas'a kadar hızlı tren, Sivas-Kars konvansiyonel tren, Kars'tan Bakü ve Zengezur Koridoru'na hızlı tren olup Sivas-Kars arası konvansiyonel hat olursa kapasite sıkıntısı çekilir, gerçekten trenlerin hareketi zorlaşır. Öncelikle mutlaka Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars-Trabzon-Rize Hızlı Tren Hattı'nın yapımına hız verilmelidir. Bunun için de ihale edilen ve pandemi, deprem, ekonomik sıkıntı dolayısıyla yapımı duran Sivas-Kars Hızlı Tren Hattı'nın birinci bölümünün, Sivas-Erzincan Hattı'nın yapımına ödenek aktarılarak devam edilmeli, kalan kısmın ise ihalesi bir an önce yapılarak ne zaman yapılacağı belirlenmelidir.

Sayın Bakanım, seçim bölgem Erzincan'ımıza bugüne kadar büyük hizmetler yapan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına Erzincanlı hemşehrilerim adına teşekkür ederim.

Burada, yatırım programında yer alan D100 Kara Yolu'nun iyileştirilmesi kapsamında Erzincan il sınırlarında yer alan Kızıldağ, Sakaltutan ve Ahmediye tünellerinin kış aylarında yol kapanmalarına son verilmeli ve kazaların önlenmesi için bir an önce yapılmalı ve ne zaman yapılacağı da belirlenmelidir.

Ayrıca, Erzincan-Kemah-İliç yolunun bir an önce yapılmasını, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan Erzincan-Refahiye-İliç-Kemaliye-Elâzığ-Malatya yolunun da bir an önce bitirilmesini, Erzincan-Başköy-Çayırlı-Otlukbeli yolunun, Cennetpınarı-Otlukbeli kesiminin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Gökan Zeybek'te.

Buyurunuz lütfen.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, öncelikle 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü kutlarken vefat eden Saygıdeğer Genel Başkanımız Hikmet Çetin'e ve Trabzon Düzköy Belediye Başkanı Selim Çelenk'e Allah'tan rahmet diliyorum.

Sayın Bakan, Sarıyer-Kilyos Tüneli yakında açılacak. Sarıyer-Kilyos Tüneli'ni yapan firma daha önce Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü ve Kuzey Marmara Otoyolu işletmelerinin yüklenicisi olan firma. Bunların teslimat sürelerinin uzatıldığını biliyoruz. Şimdi, firma kamuoyuna yaptığı açıklamada bu tüneli yapmak için 405 milyon dolarlık bir bono ihracı yaparak tüneli yaptığını söylemişti. Devletin Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden bu firmaya süre uzatımıyla birlikte alacaklarından vazgeçtiği toplam tutar nedir? Bu tünelin devlete maliyeti nedir? Bu konuyla ilgili hâlâ kamuoyuna bir açıklama yapılmamıştır. Ne kadarlık bir zaman dilimi içinde bu süreyi uzatacaksınız?

İstanbul Havalimanı'nda 4'üncü pist açıldı. 2013 yılında ihalesi yapıldı, yapım süresinin tamamlanmasına rağmen, 200 milyon yolcu kapasitesi olacak ve 2 tane terminal ve 7 tane pist olacak biçimiyle planlanmıştı, şu an 85 milyon ve 90 milyon civarında bir yolcu var, ne zaman 120 milyona çıkarmayı düşünüyorsunuz? Burada pistlerin tamamında yüklenici firma başlangıçta vadettiği süreden çok gecikmiş durumda. Ne zaman tamamlatmayı hedefliyorsunuz?

Zamanında ödenmeyen hak edişlerin fiyat farklarının toplam maliyete oranı öylesine bir hâl almıştır ki bazı rakamlar var, Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren 4,4 milyar liradan 72,4 milyara, Trabzon yeni Havalimanı 2022'de 4 milyar lirayken bugün 68,9 milyara, Çerkezköy-Kapıkule Hızlı Tren 2,7 milyardan 58,2 milyar liraya gitmiş. Ödenek yoksunluğundan, bütçedeki kısıntılardan, toplam bütçe harcamaları içinde Bakanlığınıza ayrılmış olan payların oranlarının çok düşük olmasından dolayı sürekli olarak uzayan yatırımlar ve oluşan fiyat farklarından dolayı maliyetlerin çok arttığını belirtmek istiyorum.

Yap-işlet-devret yolları ve köprüler için toplam ne kadar ödüyorsunuz? Arkadaşlarımız bütçe içindeki faiz harcamalarının düşürüldüğünü söylediler ama yap-işletler için hazineden aktarılan kaynakları da geçmişte faiz olarak ödenen paralardan farklı değerlendirmemiz gerekir. Sadece 2018-2029 yılları arasında, cari fiyatlarla 890 milyar yani yaklaşık 18 milyar dolardan fazla bir ödemeyi yapmış olacaksınız. Kamu bu yatırımları kendisi yapmış olsaydı bu kadar yüksek bedeller ödeyecek miydi?

Bütçe hedefleri ile gerçekleşme arasındaki farkın bu kadar düşük olmasındaki temel neden nedir? Yani öngördüğünüz bütçe hedefleri ile toplam yatırımlarınız arasında bakıldığında, mesela, demir yolunda yük hedefinde 43 milyon ton hedefliyorsunuz, 31 milyon ton çıkıyor; rehabilitasyon hedefiniz yüzde 25'i geçmiyor. Geçen yıl Plan ve Bütçede, 2028'de demir yolu ağının 17.287 kilometreye ulaşacağını söylediniz, hâlâ 15.989 kilometreye ulaşmanın hesabını yapıyoruz yani bu, beklentilerinizi karşılamamakta. Maliye Bakanıyla bu bütçeleri yaparken öncesinde bir araya gelip bu yıl Bakanlığa ne kadar para harcanacak, biz bunlarda bütçeye ne koyacağız, ödenek olarak ne alacağız önceden kestirilemiyor mu ki bugün başlamış olan pek çok yatırımın ödeneği hâlâ gerçekleşmiyor?

Şimdi, Gümüşhane-Bayburt Havalimanı'nı açacaksınız. Gümüşhanelilerin havaalanına ulaşması için Vauk Dağı'nın açılması lazım. Vauk Dağı yıllardır beklentinin uzağında, açılamıyor. Bu ara bağlantı yollarının yapılması gerekiyor, henüz o yolların ihalesinin yapılmadığını biliyoruz.

Sayın Bakanım, sınır kapılarında kota krizi nedeniyle kilometrelerce tır kuyruğu var. Özellikle Avrupa'ya nakliyecilik yapan şoförlerimiz günlerce bekliyor; Kapıkule'de bekleme süresi iki yüz kırk sekiz saate çıktı, Hamzabeyli'de kuyruk 16 kilometreyi aldı. Sektörün hesabına göre her araç için günde yaklaşık 200 avroluk kayıplarımız var. Sorunun bir ayağı, doğrudan sizin Bakanlığınızın

geçiş belgesi kotaları. Macaristan için aldığınız kotalar yetersiz; Orta Doğu'ya ve Asya'ya gidecek olan, Türk Cumhuriyetlerine gidecek olan tırlar için belirlenmiş olan kotaların yetersiz olduğu ortada. Bu kotaların mutlak surette artırılması gerekiyor.

UKOME'nin yapısı değiştirildi, skuter pazarı yandaşlara açıldı. Şimdi, 2020 yılında İBB skuter yönergesi hazırlıyor. Yönergeyi hazırlayan Mehmet Emin Birpınar, daha sonra Bakan Yardımcılığı yaptı. Şimdi, İstanbul'da skuter pazarını yürüten 3 firmadan bir tanesi BinBin; herkes biliyor, fon krizinden de biliyoruz. BinBin'in ortaklarından bir tanesi de Skuter Yönetmeliği'ni hazırlayan Bakanın oğlu. Şimdi, bu konuyla ilgili Bakanlığınızın bu konudaki hassasiyeti nedir? İlk yetkiyi alan firma BinBin firması. BinBin firmasını biz aynı zamanda fon yolsuzluğunda, Sayın Hayati Yazıcı'nın oğlunun ortağı olduğu şirketlerde görüyoruz, Adil Varlık Yönetimde de görüyoruz. Bu ilişkiler sizleri rahatsız ediyor mu Sayın Bakanım? Öylesine ilginç ki İstanbul'da UKOME'nin yapısı değiştirilerek bütün bakanlıkların birer yöneticisi oraya giriyor, Bakanlık yöneticileri UKOME'deki güçlerini kullanarak süreçte etkin rol alıyorlar, sonra bu piyasanın bir numaralı oyuncusu hâline geliyorlar.

Bunu sorarken bir sorum da şu: Kapadokya'da balon uçurma imtiyazı var, geçmişten beri şirketlerde var. 2018 yılından sonra balon uçurma imtiyaz hakkının artırıldığını biliyoruz, 2020 yılında ilave olarak artırıldı. Hangi bakan yardımcısı bu artırımda etkili oldu? Hangi eski bakan bu süreçte etkili oldu? Orada belli bir zaman dilimi içinde belli sayıda balonun uçabilmesi olanaklıyken, bu sayının artırılmasında siyasi gücünü ortaya koyan bakan yardımcısı kim? Kim sayıyordu bu balonların sayısını? Bir sayanın mutlaka orada parmağı vardır diye düşünüyoruz.

Değerli arkadaşlar, yolları yapıyoruz; Karayolları da burada çalışıyor, tebrik ediyorum. Karayolları yol yapıyor ama Sayın Bakanım, 33 ilimizin nüfusu istikrarlı olarak azalıyor; yollar insanları buluşturmuyor, yollar Anadolu'nun şehirlerini boşaltmak için bir araç hâline dönüştü. Yani yol yaparken aynı zamanda bu bölgede yaşayacak olan insanların işini, aşını, üniversite bitiren çocukların geleceğini oluşturacak olan projeler ortaya koymazsanız, işte Gümüşhane'den Kars'a, Erzurum'dan Van'a, Muş, Bingöl, Hakkâri her yıl istikrarlı olarak nüfusunu kaybeder, batıdaki ve güneydeki illere kaybeder.

Şimdi, bir başka konumuz da şu: Erzurum, Kars, Erzincan, Diyarbakır ve Anadolu'nun doğu illerindeki uçaklar niye pahalı? Yani benim de yoğun olarak kullandığım hava yolunda neden 3.700 liraya normal uçuşlar varken 6.100 liraya, 7 bin liralara insanlar uçmak zorunda kalıyor? Uçak sayısı az ama aynı zamanda, Doğu Anadolu'ya, Karadeniz'in kuzey kesimlerine ve Güneydoğu'ya uçan uçaklardaki yolculuk son derece yüksek ve bu maliyetlerin karşılanmasında adaletli olunmasını istiyorum.

İhale veren bürokrat emekli olunca ihale alan şirkette yönetici oluyor. Bu, önceki dönem Bakan için de geçerli, başka bazı kurumlarda da geçerli. Ya, bir belediye meclis üyesi belediyede meclis üyeliği bittiğinde iki yıl boyunca belediyeyle hiçbir iş yapamazken nasıl oluyor da devlette ihale veren kurumların başındaki insanlar... Başta, Cahit Turhan'ı da ayıplıyorum. Ya da bazen, Karayolları genel müdürleri kara yollarının en büyük müteahhit firmalarına giriyorlar ya da üst düzey yetkililer, bununla ilgili bir süre ve sınır düzenlenmesi getirilmesi lazım. Beş yılsa beş yıl ya da birinci derece yakınlarının, çocuklarının buralarda çalışmaması gerekir. Bunlar son derece yanlış işler.

İBB, raylı sistemler teknik onayı almasına rağmen neden kamu yatırım programına İstanbul'daki bazı metro yatırımlarını alamıyor? Şimdi, İstanbul, Türkiye'nin en büyük ve Avrupa'nın en büyük şehri. Metro yatırımlarıyla birlikte, raylı sistem yatırımlarıyla birlikte toplam ulaşım hizmetlerimizin arttığını biliyoruz ama görüyoruz ki bakanlıklar tarafından teknik onayı verilmiş çok sayıdaki projemizin onayı kamu yatırım programına alınmıyor. Bu konuda sizin de taraf olmanız gerekir, raylı sistemleri değiştirmek gerekir ve bu konuyla ilgili de öncelik almanızı öneriyorum.

Son olarak da COP31'de fosil yakıtların azaltılması noktasıyla ilgili siz de orada gittiniz, konuşma yaptınız. Neden biz petrol üreten ülkelerden yana tavır aldık da başta Avrupa olmak üzere yenilenebilir enerji kaynaklarını savunan ülkelerin safında yer almadık diyorum.

Bütçeniz hayırlı olsun.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Seyit Torun'da ama Sayın Torun, size söz vermeden önce, lütfen, salonda sessizliği tesis edersek daha iyi olur, hatibi duymakta zorlanıyoruz.

Buyurunuz efendim.

SEYİT TORUN (Ordu) - Çok teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü kutluyorum ben de.

Geçmiş Genel Başkanımız Hikmet Çetin'e de Allah'tan rahmet diliyorum.

Sayın Bakanım, 774 milyar liralık bütçeniz var. Elbette ki Türkiye geneli için geçerli ama ben Ordu için soracağım. Yani bu bütçeden biz ne kadar pay alacağız? Sizin Bölge Müdürlüğünüz döneminden beri bu yolları hâlâ bitiremedik. Siz Bakan oldunuz, umutlandık "Bu bölgeyi en iyi o bilir, çektiğimiz çileyi de Sayın Bakan bilir; bir an önce bu yollarımız da biter." dedik ama maalesef bu yatırım programınızda da ne kadar ödenek ayırdınız, onu bilmiyoruz.

Ordu Çevre Yolu için ağustosta "Çalışmalar başladı." dendi, hatta ekimde de takvim verilecekti; hâlâ bir takvim yok. İnanın, artık böyle, sanki boğazınızı sıkıyorlar gibi belli bir yerde sıkıştı trafik; kış dönemi olmasına rağmen işin içinden çıkamıyoruz. Bir an önce bu çevre yolunun ödeneğinin artırılıp bitirilmesini talep ediyoruz.

Fatsa Çevre Yolu için ta 2016'da "Yatırım programına alındı." dendi. İnanın, ben bu hafta sonu kara yoluyla geldim, bu kış döneminde dahi geçiş o kadar zor ki yazı düşünmek bile istemiyorum çünkü ta Türki cumhuriyetlere kadar geçen bir yol ve artık hem

Fatsalı hemşehrilerimiz için hem de o yolu kullanan ta Türki cumhuriyetlerine kadar giden araçlar için de artık ızdırap yolu hâline geldi. Bu yolun da bir an önce projesinin bitirilip ihalesinin yapılmasını talep ediyoruz.

Ünye-Akkuş-Niksar Yolu 2018 seçimlerinde duble yol yapacağız diye açıklandı ama hâlâ orada heyelan sorunu bile giderilemedi, heyelanın yarattığı o olumsuzluk giderilemedi; bir an önce de bu yolun hızlandırılmasını bekliyoruz.

Tokat tarafına gidince bakıyoruz, yollar gerçekten son derece konforlu fakat Ordu sınırına gelince biz orada çile çekiyoruz.

Sayın Bakanım, bir de Kumru-Korgan Yolu 18 kilometre, sadece 3 kilometrelik kısmı bitti fakat 15 kilometrelik kısmı devam ediyor. Fatsa-İslamdağ-Korgan yirmi beş sene önce başlandı Sayın Bakanım, biliyorsunuz; 14 kilometrelik bir yol, hâlâ bitirilemedi.

Ulubey-Sarpdere-Damarlı Yolu, benim de ilçenin yolu, 8 kilometresi yapıldı, geri kalanı maalesef bitirilemedi.

Kabadüz-Çambaşı Yolu 2010'da başladı, bir turizm yolu, gerçekten hem yaz turizmi hem kış turizmi için çok önemli bir yol. Oteller yapılıyor, şu anda orada turizm canlanmaya başladı ama maalesef yol bitirilemediği için on beş yıldır yarısı bile yapılamadı. O yüzden turizmi de orada canlandıramıyoruz ve harekete geçiremiyoruz.

Gölköy-Gürgentepe Yolu 2015'te... Sayın Erdoğan bu yol için "2016'da tamamlanacak." dedi, söz verildi ama dokuz yıl geçti; hâlâ çamurun, tozun içerisindeyiz, hâlâ bitirilemedi.

Sayın Bakanım, gerçekten bölge müdürlüğünüzden beri devam eden yollar var, sizden özellikle bu yollara hassasiyet bekliyoruz, destek bekliyoruz.

Ordu Giresun Havalimanı'ndan temmuzda yaptığımız görüşmelerden sonra Ankara seferleri düzenleneceği söylendi. Biz seferlerin artmasını beklerken "Kış tarifesine geçtik." dediler, hep düştü. Biz il sayıları artırılacak derken maalesef hep düştü. Bu konuda da özellikle desteğinizi bekliyoruz.

Bir diğer konu, Samsun-Sarp demir yolu; artık 2011'de proje açıklandı ve Karadeniz'in kaderini değiştirecek bir projeydi, sahile paralel bir proje. Buranın da bir an önce artık müjde aşamasından geçip ihale aşamasına geçmesini özellikle rica ediyoruz.

Sayın Bakanım, HGS'yle ilgili konuya arkadaşlar girdi. Burada öğrenmek istediğimiz, bu icra uygulamalarının durdurulacağını açıkladınız. Bu ödeme yapan vatandaşlarımız ne olacak yani onların da durumunun bir açıklığa kavuşması lazım. "Yalnızca 0,43." dediniz ama bu oran, geçen yıl açıklanan 536 milyon özel otoyol ve köprü geçişini de uyguladığımızda 2,3 milyon geçiş çıkıyor. Bu doğru mu, bilmiyoruz. Bize daha fazla aydınlatıcı bilgi verilirse en azından biz de gerçeği öğrenmiş oluruz. İcralık dosya sayısı hakkında bilgi almak istiyoruz, kaç vatandaş icraya verildi? Vatandaşlardan toplam ne kadar avukatlık ücreti ve takip masrafı alındı; bunu da öğrenmek istiyoruz.

Bütçeniz hayırlı olsun.

Teşekkür ederiz.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Hüseyin Olan.

Hazırsanız sürenizi başlatıyorum.

Buyurun lütfen.

HÜSEYİN OLAN (Bitlis) - Sayın Başkan, Sayın Bakan; öncelikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin holdinglere, şirketlere ve büyük sermaye gruplarına hayırlar getirmesini temenni ediyorum. Zira bu bütçede halkın payına düşen hayır değil yüksek geçiş ücretleri, HGS icraları, cezalar ve daha fazla özelleştirilmiş yollar olacak. Sermaye kazanacak, iktidar övünecek, bütün maliyeti ise halk ödeyecek.

Bizim bölgemiz Türkiye'nin en yoksul bölgesidir ama Allah'a çok şükür Bitlis, Muş, Bingöl, Van, Şırnak ve Hakkârili yurttaşlarımız bugüne kadar geçmediği Niğde Otoyolu'nun, kullanmadığı Osman Gazi Köprüsü'nün, Kuzey Marmara Otoyolu'nun parasını ödüyor.

Şimdi, Sayın Cumhurbaşkanının yeni kararıyla 2 köprü ve 10 otoyol daha otuz yıllığına özelleştirme kapsamına alındı. Hani sizin "Satılması söz konusu değil." dediğiniz köprüler var ya, işte onlar. Bu sayede artık görmedikleri köprülerin, geçmedikleri otoyolların da parasını ödeme şerefine nail olacaklar.

Buradan hem Bakanlığınıza hem de Sayın Cumhurbaşkanına teşekkürlerimizi iletiyoruz. Bizim gibi yoksul bir bölgenin insanlarına bu hizmeti de çok görmediniz. Olsun, hizmet biraz geç gelmiş olabilir ama hizmet hizmettir.

Sayın Bakan, Karayolları 2019-2025 arasında şirketlere 268 milyar lira garanti ödedi, 2027'de bu kalem 134,6 milyar lira yani her gün geçmeyen araçlar için şirketlere 369 milyon lira ödeniyor. Çanakkale Köprüsü'ne günde 45 bin araç garantisi verdiniz, geçen araç 7 bini bulmuyor. Madem yap-işlet-devret bu kadar başarılı bir model, gelin, bu işi biraz daha ileri götürelim; caddeleri, sokakları özelleştirelim, her evin kapısına bir HGS koyalım, hem sermaye kazansın hem de bürokrasiniz. Evlere icra göndermede ne kadar hızlı olunduğunu bir kez daha göstersinler.

Siz hızlı trenden bahsediyorsunuz, biz hızlı treni ancak televizyonda görüyoruz. Bölgemizde tek bir hızlı tren hattı yok, planı bile yok. Van Gölü Ekspresi haftada iki sefer yapıyor, Ankara'dan Tatvan'a otuz saatte ulaşıyor ve Tatvan'da bitiyor. Yolcu ömrünü tamamlamış feribotlarla gölün karşısına 1971 yılından beri geçiyor. Tatvan Van iskelelerine 2024'te harcanan para sıfır kuruş. Biz bu konuda KİT Komisyonunda da öneri getirdik. Tren yolu kesintisiz bir şekilde Van Gölü'nün çevresinden Van'a kadar ulaşsın.

Sayın Bakan, siz havalimanlarından bahsediyorsunuz, bir örnek: 25 Kasımda yani yarın Ankara'dan İstanbul'a 13 direkt sefer var, en ucuz bilet 1.479 lira. Muş'tan İstanbul'a tek bir sefer var, bileti 7.364 lira yani 5 katı. Sayın Bakan, Van'dan 4.990 lira

yani bölgemizde uçuşlar sadece yetersiz değil aynı zamanda pahalı; rekabetin olup olmaması belirliyor. Batıda rekabet var, bölgemizde taban fiyat var. Üstelik Muş Havaalanı ILS sisteminden de yoksundur.

Bölgemizde adı "ölüm yolu" olmayan tek bir kent yok. Bitlis-Van Yolu'ndaki Kuskunkıran Tüneli'nde tek bir kazada 3 yurttaşımızı kaybettik. Yıllardır Kuskunkıran Tüneli tek gözle idare ediliyor.

Malazgirt törenleri için alelacele yapılan yol Cumhurbaşkanı geçtikten sonra çöktü. O yolun maliyeti kime kesildi, sorumlulara ne yaptınız?

Bu sorunları çözecek insanlar da yetiştiriliyor. Ulaştırma ve trafik Hizmetleri bölümü Bitlis Eren ve Muş Alparslan Üniversitesinde de var. Her yıl 500'ü aşkın genç bu bölüme yerleşiyor. Bakanlığınız kara yolları ve 81 ildeki bütün belediyeler on sekiz yılda yalnızca 447 tekniker almış, son üç yılda 27 kişi. Bu alımların bu denli az olması aslında gençlerin ömründen çalıyor. "Kaynak yok." da diyemezsiniz, garanti ödeneğini kendi orta vadeli programınızdan 15,5 milyar lira fazla koymuşsunuz; bu fark, bölgemizin ölüm yollarını güvenli hâle getirmeye ve Tatvan Van iskelelerini yenilemeye yetiyor. 130 kilometrelik Tatvan-Van Tren Yolu'nu döşemeye bile yeter. Artık buna bir çözüm bulun. Meselenin kaynak olmadığı ortada, mesele bu kaynağı ne ve kim için kullanılacağı sorusuna Bakanlığınızın verdiği yanıttır.

Bu bütçeyi biz değil, halk değil sermaye sabırsızlıkla bekliyor. Bizim talebimiz, herkese eşit ve adil paylaştırılmış bir bütçe hakkıdır.

Bakınız, daha bu yıl yaptığınız Bitlis-Tatvan arasındaki yol güzel olmuş, teşekkür ediyorum ama son bir hafta içinde bir günde 7 tane kaza oldu. Bu yolları tekrar gözden geçirmenizi, yapılan yolları denetlemenizi talep ediyoruz.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ederim.

Şimdi de söz sırası Sayın Cem Avşar.

Hazırsanız sürenizi başlatıyorum.

CEM AVŞAR (Tekirdağ) - Teşekkür ediyorum.

Ben de Öğretmenler Günü'nü kutluyorum.

Eski Genel Başkanımız Hikmet Çetin'e Allah'tan rahmet diliyorum.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Değerli Komisyon üyeleri, kıymetli bürokratlar; hepiniz hoş geldiniz, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Tabii, her yıl Bakanlığın bütçesinde konuşulan uygulama ve sonuçlar itibarıyla en can alıcı, çarpıcı konu yine kamu-özel iş birliği projeleri. Bakanlığın 2027 bütçesi, işte, 761 milyar 412 milyon lira küsuratlara çok girmeden ana programlara ne kadar ayrılmış onu söylemek istiyorum. 7 milyar civarı bilgi ve iletişime, 229 milyar civarı demir yoluna, 18 milyar deniz yoluna, 5 milyar 100 milyon kara yolu ulaşımı, uzay ve havacılık da 17 milyar diye devam ediyor. Toplamda bu programlara 290 milyar lira bir bütçe, ödenek ayrılmış. Hemen altında program dışı giderlere geliyoruz. 470 milyar lira yani bu rakam bütçe teklifinin yaklaşık yüzde 62'sini oluşturuyor. Detaylarına indiğimiz zaman Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılan Hazine yardımı olduğunu görüyoruz. Karayollarının 2027 teklifi 514 milyar, bunun 44 küsur milyarı öz gelirleri, 190 milyarı cari Hazine yardımları, 280 milyar ise Hazine yardımları yani cari artı Hazinenin yardımı toplam program dışı giderlerin çoğunu oluşturuyor. Ek olarak, 2 milyar da cari transfer kaynağı ayrıldığını eklersek üstüne toplamda 136 milyar 144 milyon 131 bin lira ulaştırma projeleri yani kamu-özel iş birliği projelerine gitmekte. Bu rakam program dışı giderlerin yüzde 30'u. Osmangazi'yi 1,48 milyar dolara, bugünkü maliyeti TL'ye vurduğumuz zaman yaklaşık 75 milyar TL'ye yapılıyor. Deniz yolu ulaşımına ayrılan paranın 7,5 katı, demir yolu ulaşımına ayrılan kaynağın yüzde 60'ı. Ya, bu noktada Sayın Bakanım şunu sormak istiyoruz: Hazine ve Maliye Bakanlığının tasarruf tedbirleri sürekli, iki senedir milletin, vatandaşın sırtında. Ya, herkese tasarruf tedbirleri var da bu kamu-özel iş birliği projelerine niye bu tasarruf tedbirleri işlemiyor? Yani Londra tahkim koydukları için mi? Ya bir ayran alırsınız, bu ayranın fiyatı 20 lira. En lüks yere gidin, bir ayran için 100 lira yazsın. Yani burada ayran vatandaşa bin liraya geliyor. Bu işin... Sizler sürekli, tamam, bu kamu-özel iş birliği projelerini savunuyorsunuz, "Vatandaşa kalacak eninde sonunda." diyorsunuz ama ya 100 liraya mal olacak bir şeyi de bin liraya vermek varken sorun değil de yokken büyük problem. Dolayısıyla, burada 81 ilden milletvekillerimizin sizden, işte, havalimanı talepleri oluyor, yol talepleri oluyor, demir yolu talebi oluyor, ulaştırma talepleri oluyor yani bu talepleri karşılamak için de Ulaştırma Bakanlığının en büyük kaynağı, ihtiyacı para; ne kadar ekmek, o kadar köfte Ulaştırma Bakanlığında. Para olacak ki yol yapasınız, para olacak ki, işte, bizim Kınalı-Malkara Otobanı'nı bitiresiniz, Hayrabolu'nun eksik yollarını yapasınız. Dolayısıyla, burada, artık bu iş göze batmakta.

Bir de bu bir kelebek etkisi yaratıyor yani o HGS konusunu da bu kamu-özel iş birlikleri konusundan bağımsız değerlendiremiyoruz ne yazık ki. Yani, bu arkadaşlar, yap-işlet-devret modelini yanlış anlamışlar. "Yap-işlet-vatandaşa devret", "yap-işlet-birbirine devret" değil. Dolayısıyla, siz de bu konuyla alakalı açıklamaları yaptınız, üzerine gidildiğini söylediniz. Yani, bu HGS konusu RFID teknolojisi, dünyanın en basit teknolojilerinden bir tanesi. Bir tane çip koyuyorsunuz, plaka okuma sistemi, özel otoparklar bile bunu yapıyor. Alman istihbaratı -sabah haberleri dinliyorum- bir tespitte bulunmuş, Rusya nükleer silah gönderecekmiş uzaya yani Rusya'nın uzaya nükleer silah planladığı dönemde biz, hâlen daha 400 liralık bir HGS faturasının avukat, hukuk büroları aracılığıyla vatandaşa 12 bin lira olarak yansıdığını görüyoruz Sayın Bakan. Dolayısıyla, vatandaşın ve bizlerin bu konunun üzerine gitmenizde ve bu icra takibine düşen dosyaların akıbetini belirlemenizde ki ısrarını size belirtiyorum, tekrardan bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Turan Yaldır.

Buyurunuz lütfen.

TURAN YALDIR (Aksaray) - Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyor, 2027 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, evvel zaman içinde kalbur saman içinde Aksaray'a bir demir yolu sözü verilmiş, seçim gelmiş, "ÇED tamamlandı." demişler, bir seçim daha gelmiş, "Fizibilite bitti." demişler, sandık bir daha kurulmuş, bu kez "Yatırım programına aldık." demişler. Sandık kapanmış, vaat rafa kalkmış, onlar ermiş muradına Aksaray erememiş demir yoluna. Sayın Bakanım, "Aksaraylıların oyu nasıl olsa çantada keklik." diyerek aynı masalla bir çeyrek asrı tamamladınız. Mevzubahis demir yolu olunca sadece muhalefetin değil, yıllardır size sorgusuz ve şartsız oy veren Aksaraylının da hislerine tercüman oluyorum. Müslüm Gürses'in "Affet." şarkısını bilir misiniz Sayın Bakanım? Aksaraylı hemşehrilerim çeyrek asırdır çok affetti sizleri, çok kez sineye çekti. Açık yüreklilikle cevap vermenizi istirham ediyorum. Bir sene önce ihalesi yapılan Aksaray-Ulukışla Demir Yolu'nun yapımı karınca hızıyla mı devam edecek? 2027 bütçesinde bu proje için kıymetli bir ödenek ayrıldı mı? Prosedürler dışında somut olarak proje tam olarak ne zaman başlar, ne kadar sürer ve ne zaman teslim edilir? Net ifadelerle bu konuda bize cevap verirseniz mutlu oluruz Sayın Bakanım.

Sayın Bakanım, Aksaray merkezi Ihlara Vadisi'ne bağlayan 8 kilometrelik bir Kireçlik Yolu'muz var. Biz hatırlatmaktan siz ise oyalamaktan bıkmadığınız, bütçede de yerini bir türlü bulamayan korku yolu. Koskoca Ulaştırma Bakanlığı Aksaray merkezden Gücünkaya'ya uzanan 8 kilometrelik yolda yıllardır tıkanıp kaldı. Sayın Bakanım, bütçe rakamlarını bir kenara bırakalım, o viraja girince ecel terleri döken hemşehrilerimiz sizi Aksaray'a davet ediyor, "Sayın Bakanımız gelsin, hem misafirimiz olsun hem de çilemizi yerinde görsün." diyorlar. Öğrencisinden memuruna, çiftçisinden emeklisine, turistinden esnafına kadar o virajdan her geçenin duası aynı Sayın Bakanım, "Allah'ım, bugün de sağ salim geçtik, çok şükür." diyorlar. Bu insanlara her gün aynı korkuyu yaşatmak günahtır, yazıktır, vebaldir. Gelin, Ihlara ve Sofular Vadisi'nin, Güzelyurt'un, Selime'nin, Gülağaç'ın, Demirci'nin, Gülpınar'ın, Doğantarla'nın, Kızılkaya'nın ve bölgedeki nice köylerimizin kapısı olan Kireçlik Yolu'nu korkuyla değil, gönül rahatlığıyla geçilecek bir yol hâline getirin ve ömür boyu bölgede yaşayan vatandaşlarımızın hayır duasını alın Sayın Bakanım.

Sayın Bakanım, sormak isterim sizlere: Ortaköylü yıllarca AK PARTİ iktidarına oyları peşin verdiği için mi yolunu taksit taksit yapıyorsunuz? Bu defter tam olarak ne zaman kapanacak? On bir yıl önce, 2015'te ihale yapıldı, 2020'de bir daha ihaleye çıkardınız, "2025'te biter." dediniz ve 2026 sonu geldi, ortada bütçe bekleyen ve karınca hızıyla devam eden bir şantiye, az sayıda iş makinesi ve emekçiler görüyoruz. On yılı aşkın süredir devam eden yol çalışmalarının neticesinde Ortaköy'ün giriş ve çıkışındaki yaklaşık 15 kilometrelik çevre yolu dışında kayda değer bir ilerleme olmadığını ifade etmek istiyorum. Ortaköy-Ankara yolu arası 35 kilometrelik mesafede ve Ortaköy-Kırşehir arası 40 kilometrelik mesafede doğru düzgün bir altyapı çalışması dahi yok Sayın Bakanım. 2027 bütçesinde bu yola ödenek ayırdınız mı? Yol her iki istikamette de ne zaman tamamlanacak? Teslim tarihî belli mi? Ortaköy'ün kalkınmasının önündeki bu engel ne zaman kalkacak? Diye soruyor, teşekkür ediyorum.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Jale Nur Süllü.

Buyurunuz lütfen.

JALE NUR SÜLLÜ (Eskişehir) - Sayın Başkan, Sayın Bakan; bana şehrim Eskişehir'in en büyük sorununu sorduklarında iktidarın yatırım yapmaması yanıtını veriyorum. Sayın Bakan, bu sorunlar Bakanlığınızın Eskişehir'i yok sayması, Eskişehirlilerin taleplerini dikkate almamasıyla yıllardır çözülemedi. Eskişehir Kalkınma Platformu'nda belirlenen öncelikli sorunların çözümü de -sizi ziyaretlerinde aktardıkları üzere- Bakanlığınızı ilgilendiriyor. Ben de son dokuz yılda sayısız soru önergesi verdim, Genel Kurul ve bütçe görüşmelerinde dile getirdim. "2027 bütçesinde bir kıpırtı görür müyüz?" diyorduk; yine yok, yine yok.

Eskişehir'in mevcut çevre yolunda trafik çekilmez bir hâl aldı; yol güzergâhındaki organize sanayi bölgesi, sanayi siteleri, şehir hastanesi ve kalabalık mahallelerle yaklaşık 60 bin kişinin dolaşımda olduğu bir trafik yoğunluğu söz konusu ve bu yoğunluğa transit şehirler arası trafik eklendiğinde pik saatlerde trafik durma noktasına geliyor. Gün geçmiyor ki kazalar yaşanmasın. Zaman kaybı, yakıt giderlerinin yanı sıra salınan egzoz gazlarıyla halk sağlığı ve çevre tehdidi de cabası.

On yıldır gündemde olan kuzey ve güney çevre yollarına ne zaman başlayacaksınız Sayın Bakan? İlçe yollarımız ise tam bir yılan hikâyesi. "Ölüm yolu" olarak adlandırılan 40 kilometrelik Alpu Yolu altı yıldır bitirilemedi ve bu yarım hâliyle de tehlike arz ediyor. Her soru önergeme verdiğiniz yanıtta Mihalıççık Yolu Projesi'nin hiç olmadığını söylüyorsunuz.

Sayın Bakan, şubatta Eskişehir'e geldiğinizde, Mihalgazi Yolu'ndaki incelemelerinizde ödenek sorunu olmadığını, tamamının sıcak asfalt olarak 2027'de bitirileceğini açıkladınız; oysa soru önergeme ağustosta verdiğiniz yanıtta 24,5 kilometrelik yolun sadece 16 kilometresinin sathi kaplamalı olarak tamamlandığını, çalışmaların sürdüğünü söylemişsiniz. Siz de gördünüz, Mihalgazi ve Sarıcakaya Yolu çok sorunlu; yeşil sebze ve meyve üretimi yapan, Anadolu'nun Çukurovası olan 2 ilçemizin bulunduğu Sakarya Vadisi'nden hep ağır tonajlı kamyonlar işliyor, acilen bitirilmesi gerekiyor. Dünyanın en büyük bor kaynaklarının ve Eti Maden tesislerinin bulunduğu Seyitgazi'mizin Kırka Mahallesi ile Afyon arasındaki yolun gidiş gelişi çok güzel. Kırka ile Seyitgazi ilçemiz arasındaki yol tam bir ölüm yolu, sıklıkla ölümlü kazalar yaşanıyor; 28 kilometrelik yolun sadece 5 kilometresi tamamlanabildi.

Sayın Bakan, yol konusunda Eskişehir'i artık görmezden gelmeyin; buradan Eskişehir'e bir müjde götürelim.

Devlete hiç yük getirmeden, Yılmaz Büyükerşen rektörlüğünde üniversite kampüsü içinde yapılan, erişimin çok kolay olduğu bir havalimanımız var. Yıllardır güney, kuzey ve doğu illerine tarifeli yurt içi sefer taleplerimiz hiç dikkate alınmıyor. Yanlış hesaplarla yapılan Zafer Havalimanı'nın yolcu uçak garantisi zararını karşılamak üzere Brüksel ve Lyon charter seferlerimiz bile iptal edilmeye çalışıldı. Buradan bir kez daha tarifeli sefer talebimizi yinelemek istiyorum. Demir yolunda da Eskişehir'in hakkı teslim edilmiyor. Gemlik Limanı bağlantısı hâlâ tamamlanmadı. Ankara-Eskişehir-İstanbul Yüksek Hızlı Tren seferleri yetersiz, Eskişehirliler bilet bulamıyor. Israrlı taleplerimize karşın Ankara-İzmir YHT Projesi'nin dışında tutulduk. İzmir YHT Hattı'nı ne zaman bitireceğinizi de sunuşunuzda söylemediniz.

TÜLOMSAŞ'ımız TÜRASAŞ'a bağlanıp bölge müdürlüğü olduğundan beri sorunlar bitmiyor. Bakanlığınıza verdiğim sayısız yolsuzluk önergesinden bakır hırsızlığı sonuçlanmış, diğerleri kapatılmış. Makine ve Kimyaya teslim edilmesi gereken pirinç malzemelerin özel şirkete verilmesi gibi kamu zararına yol açan mevzuata aykırılıklar hâlen sürüyor. Sayın Cumhurbaşkanı sürekli "yerli ve millî" iddiasını gündeme getirirken gerek yapım gerek bakım konusunda TÜLOMSAŞ'ın yıllara sari deneyiminin göz ardı edilmesiyle 35 adet dizel elektrikli lokomotifin adrese teslim, Alman firmaya verilmesi de bir başka kamu zararı. Bakın, duyumlarımıza göre işler zaten sürekli ihale yoluyla tedarikçilere veriliyor; içi de taşeron işçilerle dolu, iş barışı kalmamış, deneyimli personel...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Tamer Osmanağaoğlu'nda.

Buyurunuz lütfen.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, Bakanlığımızın kıymetli bürokratları; hepinizi saygı ve muhabbetlerimle selamlıyorum.

Sözlerimin başında, bütçemizin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Şüphesiz hem şehir estetiğini hem de ülkemizin dört bir yanında altyapı yatırımlarını hayata geçiren Bakanlığımızın çalışmalarını ciddiyetle takip ediyoruz.

Verimliliğin, hareketliliğin ve erişilebilirliğin, çevre dostu uygulamaların artık çok daha önem arz ettiği bir dönemde altyapı seferberliğinin önemi günbegün artmaktadır; stratejik hedeflerimiz olan üretimi ve istihdamı destekleyen, sanayi tesislerinden turizme, limanlara erişimden ticaret yollarına kadar birçok kalemi doğrudan etkileyen ve ilgilendiren yatırımların merkezi olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın çalışmaları da aynı derecede önemini artırmaktadır.

Sayın Bakanım, seçim bölgem İzmir sizi seviyor; ben eminim ki siz de İzmir'i seviyorsunuz. Seçim bölgem İzmir sahip olduğu limanları, güçlü sanayi altyapısı, tarımsal üretimi, turizm potansiyeli, ticaret hacmi ve lojistik imkânlarıyla yalnızca Ege Bölgesi'ne değil stratejik konumuyla ülkemizin ekonomik hareketliliğine, dış ticaretine ve uluslararası taşımacılığa da önemli katkılar sunan bir şehirdir. Diğer yandan, İzmir'de kara yolu sektöründe toplam 16 projede çalışmaların devam ettiğini biliyoruz. Havaalanı ayrımı-Torbalı-Belevi yolu, Bergama-Soma yolu, Torbalı-Ödemiş-Kiraz yolu ve Belevi-Tire yolu, bölünmüş yol yapım işleri ile İzmir-Ankara, İzmir-Manisa ve İzmir-Çanakkale devlet yollarında yürütülen yol yapım, iyileştirme ve üst yapı çalışmalarının tamamlanması ulaşım altyapımızın daha ileri standartlara taşınması bakımından önem arz etmektedir.

Ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar doğrultusunda yeni ulaşım koridorlarının hayata geçirilmesinin şehrimizin ekonomik potansiyelini ve vatandaşlarımızın refah seviyesini yükselteceğine de şüphe yoktur. Bu minvalde, şehrimizin geleceği bakımından büyük önem taşıyan İzmir 2'nci Çevre Yolu Projesi ise İzmir'in giderek artan şehir içi ve transit trafik yükünün azaltılması, mevcut çevre yolundaki yoğunluğun hafifletilmesi, kuzey-güney ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi ve kent merkezindeki trafik baskısının azaltılması açısından stratejik öneme sahiptir. Bu projenin hayata geçirilmesiyle birlikte, İzmir'in sanayi, liman, lojistik ve yerleşim alanları arasındaki ulaşımın daha etkin hâle geleceğine şüphe yoktur; ayrıca, trafik güvenliğinin artacağı, seyahat sürelerinin azalacağı ve şehrin sürdürülebilir gelişimine önemli katkılar sağlayacağı inkâr edilmeyecektir. Bu yatırımların hayata geçirilmesinin yanında, İzmir'in kuzeyindeki sanayi ve liman bağlantılarını, güneyindeki tarım ve turizm merkezlerine erişimi, doğusunda ise İç Anadolu'yla bağlantılarını güçlendiren kara yolu yatırımlarınızın hayata geçirilmesi de İzmir'in hem bugünü hem de geleceği için çok ciddi önem arz etmektedir.

Sayın Bakanım, bu vesileyle, bugüne kadar Bakanlığınızın hassasiyetle İzmir'imize kazandırdığı yatırımlar için Bakanlığınıza ve sizlere teşekkür ediyorum. İzmir'de bulunan mevcut konvansiyonel demir yolu hattının yenileme ve komple bakımının yapılmasından, Aliağa-Cumaovası-Tepeköy-Selçuk hattını kaplayan 136 kilometrelik İZBAN Projesi'nden, Nemrut Körfezi demir yolu bağlantısı projesinden, İzmir Limanı ve Karşıyaka Organize Sanayi Bölgesi demir yolu bağlantı hattından, Kemalpaşa Lojistik Merkezi ve Torbalı-Ödemiş-Çatal-Tire elektrifikasyon projelerinin tamamlanmasından dolayı da emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

İzmir'imizin değişik lokasyonlarında ortaya çıkan ve haberdar olduğumuz ihtiyaçlara dair bugüne kadar Bakanlığımıza yaptığımız bildirimlere geri dönüş alıyor olmamızdan da söz konusu sorunların çözümü için aksiyon almanızdan dolayı da ayrıyeten teşekkür ediyorum.

Bütçemizin devletimize, milletimize hayırlı olmasını diliyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Erol Keleş'te.

Buyurunuz lütfen.

EROL KELEŞ (Elâzığ) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Bakanlığımızın değerli bürokratları, Komisyonumuzun kıymetli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2027 yılı bütçesinin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Ulaşım, bir şehrin yalnızca yolunu değil kalkınma istikâmetini de belirler. Üretimin pazara, insanımızın işe, öğrencimizin okula, hastamızın sağlık hizmetine daha hızlı ve güvenli ulaşması; sanayinin, ticaretin ve turizmin güçlenmesi sağlam bir ulaşım altyapısıyla mümkündür. AK PARTİ iktidarımız döneminde, bu anlayışla, Türkiye'nin ulaşım altyapısını baştan sona yeniledik. Bölünmüş yol ağımızı 6.100 kilometreden 30 bin kilometrenin üzerine, demir yolu ağımızı 10.948 kilometreden 14.272 kilometreye çıkarttık. Hızlı tren hatlarımızı 2.604 kilometreye ulaştırdık. Köprü ve viyadük uzunluğumuzu 837 kilometreye, tünel uzunluğumuzu 898 kilometreye taşıdık. Hava yolunda da 2003'te 34 milyon olan toplam yolcu sayımız 2025 sonunda 247 milyona ulaştı. Bu yatırımlarla şehirlerimizi birbirine, Türkiye'yi dünyaya daha güçlü bağladık.

Sayın Bakanım, Elâzığ'ımız da bu büyük ulaşım hamlesinden önemli ölçüde faydalandı. Şehrimize bugüne kadar 2026 yılı fiyatlarıyla 74 milyarı aşan ulaşım ve iletişim yatırımı yapıldı. Bölünmüş yol uzunluğumuz 33 kilometreden 373 kilometreye, DSK kaplamalı yolumuz sıfırdan 216 kilometreye ulaştı. Demir yolunda 314 kilometrelik ağamız yenilenerek Malatya-Elâzığ ve Elâzığ-Suveren-Genç hatlarında elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları sürüyor. Havaalanımızdaki yolcu trafiğimizin 1 milyonun üzerine çıkması da şehrimizin büyüyen ulaşım ihtiyacını açıkça gösteriyor. Şimdi bu güçlü altyapıyı stratejik projelerle daha ileriye taşımak istiyoruz. Bunların başında Pertek Köprüsü geliyor. Elâzığ ile Tunceli arasında bugün feribotla sağlanan geçişin köprüyle kesintisiz kara yoluna dönüşmesi mesafeyi yaklaşık 60 kilometre kısaltacak; lojistik, ticaret, turizm ve bölgesel hareketliliğe önemli katkı sağlayacaktır. Uygulama projesi çalışmaları devam eden ve yatırım programı süreci başlatılan bu önemli eserin yapım aşamasına mümkün olan en kısa sürede geçmesini arzu ediyoruz. Bir diğer önceliğimiz, hızlı tren. Malatya-Elâzığ ve Elâzığ-Diyarbakır hızlı tren yolu etüt projelerinin tamamlanması önemli bir aşama. Bundan sonraki beklentimiz, bu hattın yatırım programına alınarak yapım sürecinin başlatılmasıdır. Bu proje Elâzığ'ın doğu, batı aksındaki konumunu güçlendirecek; şerhimizi lojistik, ticaret ve turizm açısından daha güçlü bir merkez hâline getirecektir. Sayın Bakanım, ilimizin kuzey aksında yer alan Batı Çevre Yolu'muz var. Batı Çevre Yolu'muzun Malatya ve Diyarbakır bağlantısı şu anda sağlanamadı, özellikle Malatya bağlantısının sağlanması şu anda inşaatı devam eden 800 yataklı üniversite hastanemize ulaşım açısından son derece önemli. Bu konuda da desteklerinizi talep ediyoruz. Baskil Yolu'nda 6,1 kilometrelik bölünmüş yol kesimi ve Ancuzu Köprüsü tamamlandı. Teşekkür ediyoruz. Şimdi yaklaşık 31 kilometrelik Baskil güzergâhının kalan kesimlerinin de bölünmüş yol standardına kavuşturulmasını bekliyoruz. Bunun yanında, onaylı projesi bulunan, 2027 yatırım programına alınması teklif edilen 8 kilometrelik Kovancılar Palu ilçemiz arasındaki yolun da standardının yükseltilerek DSK'lı hâle getirilmesini de önemsiyoruz. Ayrıca, Kekliktepe ve Yazıkonak Kavşağı arasındaki 6 kilometrelik kesimde devam eden proje çalışmalarının tamamlanmasının ardından standardının yükseltilmesi ve yapım sürecinin hızla başlatılmasını bekliyoruz.

Bugüne kadar Elâzığ'ımıza vermiş olduğunuz destekler için şahsınıza ve Bakanlığınıza çok teşekkür ediyoruz. 2027 yılı bütçenizin de ülkemize, milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Bilal Bilici.

Buyurunuz lütfen.

BİLAL BİLİCİ (Adana) - Teşekkürler.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Adana Milletvekili olarak şunu ifade etmek istiyorum: Adana geçmişten beri tarımın, sanayinin, ticaretin merkezi olarak bilinir ama Adana'nın geri bırakıldığını ifade etmek istiyorum. İlk önce Adana'nın ciddi bir trafik problemi var. 2,5 milyon nüfusu var, 100 binlerce motosiklet kullanıcısı var, trafiğe kayıtlı araç sayısı 950 bini bulmuş durumda. Hâlbuki yıllardır her seçim döneminde, her miting meydanlarında bir sürü proje için söz veriliyor; Adana Güney Çevre Yolu olsun, metronun tamamlanacağı vaadi olsun ama Adanalı bu projeler için hiçbir aksiyon görememekte ve bu projelerin hepsi yılan hikayelerine dönmüştür. Sayın Bakanım, siz Trabzonlusunuz orada hizmetleriniz var, geçmiş hizmetlerde var; Zigana Tüneli olsun, Ovit Tüneli olsun ama şunu ifade etmek istiyorum: Trabzon ve Karadeniz illerine yapılan yatırımların en azından zekâtını Adana'ya verin, en azından zekâtını Adana'ya vermenizi de talep ediyorum çünkü Adana üvey evlat muamelesi görüyor. Bu bir gerçek, bunu herkes de kabul ediyor. Adana'da araç sayısı ciddi anlamda artmış durumda. Bakın, Konya'da 122 kilometrelik Çevre Yolu Projesi etap etap hayata geçirilmekte. Osmaniye'de çevre yolu var. Mersin'de 4'üncü çevre yolu projesi gündemde. Kayseri'de hem kuzey hem de güney çevre yolu var. Tabii, Adana'nın neyi eksik? Çevre yolu olmayan talihsiz şehirlerden biri de Adana'dır. Bunu da ifade etmek istiyorum. Güney Çevre Yolu'nun bir an önce bitirilmesi gerekmekte. Lafta 2016 yılında başlatılmış ama ardından on-on bir yıl geçmiş, hâlâ ciddi anlamda çivi çakılmış değil. İnşaatın bir an önce bitirilmesi gerekmekte. Adana'nın diğer bir kanayan yarası ise asıl kambur ise metrodur Sayın Bakan. Bu metro ne üniversitelere ne stadyuma ne de hastanelere gitmek de. Konya'da, Kayseri'de, Sakarya'da, Trabzon'da raylı sistemleri Ulaştırma Bakanlığı üstlendi, en son Van için de adım atıldı. Peki, Adana için ne bekleniliyor? Mesela benim öğrencilik

hayatım Boston şehrinde geçti Amerika Birleşik Devletleri'nde, Boston'da yüz yirmi dokuz yıl önce, Londra'da yüz altmış üç yıl önce, New York'ta yüz yirmi iki önce, Moskova'da doksan bir yıl önce metro yapılmış. Adana ve Adanalı yüz yirmi dokuz yıl daha mı beklemesi lazım? Adanalı özel bir imtiyaz değil, hakkını talep etmekte. Adanalı vatandaş hâlâ minibüslerle, çekçeklerle ulaşım sorununu çözmeye çalışmakta. Gittikçe Adana Bangladeş'leşmeye gidiyor, Bangladeşvari bir yere dönüşmekte. Adana metrosunun ikinci etabı acil bir şekilde Ulaştırma Bakanlığına devredilmeli ve metro tamamlanmalıdır. Tamamlanması için Van gibi kayyum atanması mı bekleniliyor yani burada bir partizanlık, kayırmacılık mı memleketi ileriye götürecek, bunu sormak istiyorum.

Adana için önemli bir diğer konu ise Güney Turizm Yolu'dur. Mersin'den başlayarak Tuzla-Karataş-Ceyhan ve Yumurtalık'ı birbirine bağlayacak, Çukurova Uluslararası Havalimanı'yla bağlantılı yaklaşık 90 kilometrelik bir turizm yolunun projelendirmesi gerekmekte. Özellikle Karataş ve Yumurtalık arasındaki sahil yolu büyük önem taşımakta çünkü bölgemizin ciddi bir turizm potansiyeli var ama yeterince önem ve öncelik verilmemekte. Yıllardır Adana'nın gündemine olan Ceyhan ve Pozantı Otoyolu var. Özellikle sabah ve akşam saatlerinde tıkanan mevcut otoyolunu rahatlatacak, zamandan ve akaryakıttan tasarruf sağlayacaktır. Proje çalışmalarına başlandı ama artık inşaat çalışmaları bitirilmelidir çünkü Adanalı vatandaş ciddi anlamda otobanda sıra çilesi çekmekte. Bu projenin yapımına ne zaman başlanacak, bunu sormak istiyorum.

Tabii, son olarak da hızlı tren var. Hızlı tren kara trene dönüşmesin diyorum. Otuz bir ay geçti. Bu hızlı trenin bir hattının da özellikle Ceyhan ve Yumurtalık bölgesine bağlanması gerektiğini ifade etmek istiyorum çünkü Ceyhan-Yumurtalık bölgesi petrokimya ve kimya üssü olarak ilan edildi. Yeni kurulacak tesislerle birlikte bölgenin ulaşım yükünü de aynı zamanda azaltacaktır ve destek olacaktır.

Saygılarımı sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Sayın Ertuğrul, buyurunuz lütfen.

EYLEM ERTUĞ ERTUĞRUL (Zonguldak) - Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, 2 eylülde Marmara Silivri açıkların Tuğberk İmamoğlu gemisi battı malumunuz. Burada 8 denizcimizin cenazesine ulaşılamadı. Aileleri seksen dört gündür bir mezar taşları olsun diye bekliyor fakat burada arama çalışmalarıyla ilgili bilgi alabilmek için de Meclisimiz ve Bakanlıklar arasında mekik dokumak zorunda kalıyorlar. Bir Bakanlığa gidiyorlar, diyorlar ki: "Bundan sonrası bize ait değil, İçişleri Bakanlığına ait." İçişleri Bakanlığına gidiyorlar "Bizim böyle bir şeyden haberimiz yok." deniliyor. Burada bir bürokratik tıkanıklık söz konusu. Çalışmalar on günü bile tam bulmadan sonlandırıldı. Kıbrıs'taki kazada çalışmalar 40 gün civarında gerçekleştirildi. Burada da 720 metre derinlikte bu cenazelerimiz şu an için. Burada vatandaşlarımızın bazı bilgileri alamadıklarıyla ilgili şikâyetleri var. Neden çalışmalar bir an önce erken bir şekilde sonlandırıldı? Neden kesim işlemleri yapılamadı ve aynı zamanda kaza esnasında ihmaller var mıydı? Bu ihmallerin tekrarlanmaması için ne gibi önlemler alındı? Bununla ilgili sorular hâlâ ailelerin kafasında maalesef mevcut. Bu 8 denizcimizi yalnızca birer sayı olarak görmeyelim ve ailelerinin haklı ve meşru feryatlarını duyun Sayın Bakanın ve çalışmaların yeniden başlatarak bu cenazeleri ailelerine teslim edelim.

Sayın Bakanım, Zonguldak ili Karadeniz Ereğli ilçesi yaklaşık 200 bin nüfusuyla oldukça yoğun nüfusun olduğu ve yoğun trafiğin olduğu bir ilçemiz. Burada -Erdemir- "seviyeli kavşak" olarak adlandırılan fakat halk arasında "akıllı kavşak" olarak adlandırılan bir kavşağımız var. Burası mevcut trafik yükünü kaldırmakta çok yetersiz kalıyor. Özellikle vardiya çıkış saatlerinde çok ciddi sıkıntılar yaşanıyor. Eğer o kavşakta bir polis memuru beklemezse trafik asla akmıyor ve çok ciddi kazalara meydan verecek sıkışıklıklar oluşuyor. Bununla ilgili ben Bakanlığınıza soru önergesi verdim. Gelen cevapta buradaki trafik akış akışının yeterli olduğu ve bu kavşağın yeterli hizmeti sağladığı yönünde cevap geldi fakat mevcut hastanenin de yeri de değişti, trafik akışı da ağırlıklı olarak değişti. Bu kavşak maalesef yeterli değil. Lütfen, bununla ilgili tekrar gerekli ölçümler gerekirse yapılsın ve bu kavşağı eklemeler yapılarak trafiğin akması sağlansın.

Bir başka problem, yine, Ereğli ilçemizde çevre yolu projesi. Zonguldak-Alaplı-Akçakoca hattındaki transit trafiği ve özellikle ağır tonajlı sanayi araçlarını şehir merkezinin dışına çıkarmayı amaçlayan ve uzun süredir gündemde olan bir çevre yolu projesi var. İki sene kadar önce bunun planlamaya alındığına dair paylaşımlar oldu fakat şu ana kadar fiili herhangi bir inşaata, somut bir şeye başlanmadı. Kamulaştırma süreciyle ilgili bütçenin biraz öne alınmasını ve çok acil olan bu ihtiyacın bir an önce giderilmesini ve bununla ilgili fiili çalışmalara başlanmasını beklediğimizi burada ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakanım, yine, Alaplı ilçemizde bir balıkçı barınağımız var. Bu balıkçı barınağımızın sürekli ağzı tıkanıyor, geliyor, tarama gemileri açıyor fakat çok kısa süre içerisinde tekrar kumla doluyor ve tıkanıyor. Buranın inşasıyla ilgili planlamada bir sıkıntı olduğunu düşünüyoruz. Çok önemli bir balıkçı barınağı, özellikle, biliyorsunuz, bölgemizde balıkçılık sezonunda yoğun balıkçılık faaliyeti oluyor. Bütün Marmara'dan ve Karadeniz'den pek çok büyük tekneler bölgeye geliyor ama bu balıkçı barınağımız kullanılamıyor. Buraya sadece tarama yapmak yeterli değil, gerekirse tali bir mendirek veya bir mahmuzlama yapılarak bu balıkçı barınağının tekrar kullanıma açılmasını istiyoruz, hem balıkçılığımız için çok önemli hem o şehrimizdeki esnafımız için de çok önemli. Aynı zamanda, barınak sahasındaki elektrik, su ve sosyal donatı eksikliklerinin giderilmesi de gerekiyor.

Sayın Bakanım, -denizcilikten bahsetmişken- bir başka önemli olan noktada ülkemizdeki marinalar. Türkiye'deki marina fiyatları neredeyse Monako'daki marina fiyatlarıyla baş edebilecek seviyeye gelmiş durumda. Fahiş fiyatlandırmalar var, euro bazından Türk lirasına çevirdi fakat gene çok ciddi şekilde zamlar yapılıyor. Atık su alma bedelleri, ücretleri çok yüksek. Eğer biz

denizciliğimizin gelişmesini istiyorsak daha uygun fiyatlı, kamuya ait, kışlama hizmeti de sunan balıkçı barınaklarımızı ve korunaklı limanlarımızı artırmamız gerekiyor. Bununla ilgili ciddi bir çalışma yapılması gerekiyor. Bir de ülkemiz karasularında bulunan Türk vatandaşlarına ait yabancı bayraklı gemilerin tekrar Türk bayrağına geçmesi için geçmişte yapılan çalışmalar gibi bir çalışma yapılmasının hem denizciliğimize hem de ekonomimize katkıda bulunacağını düşünüyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Mahmut Dindar.

Buyurunuz lütfen.

MAHMUT DİNDAR (Van) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Şeyhmus Oruk adi size bir şey anımsatıyor mu? Van Çevre Yoluyla ilgili önerge verdik. Önergede "2011'den bu yana yapımı süren Van Çevre Yolunda dev çukurlar, çöküntüler var, yaşamı riske atıyorsunuz." dedik, "Tedbir alın." dedik, alınmadı. 4 kız çocuğunun babası Şehymus Oruk çukurlardan birine düşerek yaşamını yitirdi. Daha 40'ı çıkmadı, geç olmadan lütfen aileye ulaşın, resmî özür ve taziye dileklerinde bulunun. Ailenin zararını tazmin edin ve sorumluları yargı önüne çıkarın Sayın Bakan.

Değerli milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinde en temel soru şudur: Yatırımlar hangi ihtiyaçlara ve bölgelere göre yapılmaktadır? Ulaşım; yaşam, sağlık, eğitim ve öğretime erişim hakkıdır. Otoyol, tünel ve hızlı tren yatırımlarının bölgesel dağılımında bölge illerine yönelik açık ayrımcılık vardır. Bakanlığın 2053 ulaştırma vizyonundaki hızlı tren ağı planında Van ve bölge illerine yer verilmemesi bunun açık göstergesidir. Van Çevre Yoluna yaklaşık on beş yıl önce başlanmış ancak hâlâ tamamlanamamıştır. 2026 yatırım programında bitiş 2029 görünürken, Bakanlık 2026 sonunu hedeflediğini açıklamıştır ancak herhangi bir etap tamamlanmamıştır. Açılan bölümlerdeki çökmeler, mühendislik ve denetim sorunlarını göstermektedir. Van-Hakkâri, Bitlis-Van ve Bahçesaray yollarındaki riskler sürmektedir. Bahçesaray yolu yılın yaklaşık altı ay kapalıdır. 2020'deki çığ felaketinde 42 kişi yaşamını yitirmiş ama hâlâ tedbirler alınmamıştır. Van karayollarında bariyer, aydınlatma, ışıklandırma, kaya düşmesine karşı önlem ve affet güvenliği yeterli olmadığından kazalar yaşanmaktadır. Van'da 2026'da 1.610 trafik kazası yaşanmış, 27 kişi kaza yerinde ölmüş, 2.697 kişi yaralanmıştır. Başkale ve Muradiye ilçelerindeki giriş kavşaklarını incelerseniz, açık bir mühendislik hatası olduğunu göreceksiniz. Daha fazla can kayıplarına yol açmadan buralarda düzenleme yapılmalıdır Sayın Bakanım. Yol geometrisi, kavşaklar, görüş mesafesi, aydınlatma, işaretleme, bariyer, yol yüzeyi de bu güvensizliğin parçasıdır. Bu nedenle, kazaların önlenmesi için kamunun teknik ve idari sorumluluğu ortaya konulmalıdır. Yerleşimlerde güvenli alt ve üst geçitler yetersizdir. İpekyolu Caddemizde ve bölge Eğitim Araştırma Hastanesi önünde geçitler ile asansörleri kullanılamamaktadır. Karpuzalan okul alt geçidi aylardır tamamlanmamış, yağışlarda su ve çamurla dolmaktadır. Kent merkezine 25 kilometre uzaklıktaki yeni otogarın bağlantıları, yaya geçitleri, aydınlatması ve toplu taşıması planlanmamıştır. On yıldır kayyım işgali altındaki Van Büyükşehir Belediyesinin ve Bakanlığınızın yetersizliklerinin bedelini Van halkı ödüyor. Kayyum 2026 bütçesini kamuoyuna açıklamadan harcamıştır, 2020'den de halkımızın haberi yoktur.

Sayın Bakan, Van-Hakkâri-Şırnak ana yollarının yaklaşık üçte 1'inde tarafı şebekesi ve ışıklandırma yoktur. Yola çıktığınızda etkili iletişim imkânından yoksun kalıyorsunuz. Gürpınar'ın Bükeç, Çizgili, Karyağdı Kırmızıçeşme ve Evincik yerleşimlerinde iletişim sorunu yaşanmaktadır. Bükeç'te yurttaşlar telefonun çekmesi için tepelere çıkmaktadır. Kaza veya hastalıkta acil yardım çağıramıyorlar. Sözlerimi bitirirken Van halkı adına soruyoruz: Van ve bölge illeri hızlı tren ağını alınacak mıdır? Kuskunkıran, Van-Hakkâri,Yüksekova ve Van-Ağrı güzergâhındaki riskli ve sık kaza yaşanan noktalar incelenecek midir? PTT'nin 2019-25 döneminde 13 milyar lirayı aşan zararının ve 200 şubesini kapatmasının nedeni nedir? PTT'yi tamamen özelleştirip elden mi çıkaracaksınız? Van'da yetersiz araç muayene istasyonu kapasitesini artıracak mısınız? Van'da yetersiz olan uçak sefer sayısının artmasını sağlayacak mısınız? Bitirirken, Van'dan İran'a ve Kürdistan Bölgesel Yönetimine kadar tüm yolların uluslararası standartlara uygun yapılması gerekir diyor, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın İlhami Özcan Aygun.

Buyurunuz lütfen.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Teşekkür ederim.

Sayın hazırun, herkesi saygıyla selamlıyorum.

Eski Genel Başkanımız Hikmet Çetin'e de Allah'tan rahmet diliyorum.

Sayın Bakan, çok güzel konuşuyorsunuz ama maalesef, gelinen noktada ise yine hayal satmaya devam ediyorsunuz. Her yıl bütçenizde dile getiriyorum ama Tekirdağ'la ilgili değişen hiçbir şey yok. Ha, bundan sonra artık topu taca atma şansınız da yok çünkü son transferlerle beraber AK PARTİ'li belediyelerde oldu. İnşallah, bundan sonra Tekirdağ hak ettiği hizmeti sizlerle beraber alacaktır çünkü daha önce Cumhuriyet Halk Partili belediyeler var diye hizmet de herhâlde sıkıntı oluyordu.

Bakınız, "Havalimanı açtık." diyorsunuz, sayıları artırıyorsunuz, "Uçuşlarda Avrupa'da 3'üncü olduk, dünyada 7'nci sıraya geldik." diyorsunuz. Ya, uçmayan havalimanları var, uçak uçmayan." Örnek, Çorlu Atatürk Havalimanı'nı yaptınız, daha önce dile getirdim uçak uçmuyor, bu ayıp sizin! Onunla beraber Balıkesir merkez, Çanakkale Gökçeada, Uşak havalimanlarında yıllardır uçuş olmuyor; personel var, personelin maaşını ödüyorsunuz ama uçak yok. Nasıl iştir, ben anlamış değilim. Ondan sonra, Gökçeada Havalimanı'nda kurumsal bağlılık eğitimi vermişsiniz; güler misiniz, ağlar mısınız. Arkadaşlar, kurumsal bağlılık eğitimi değil kurumsal

rasyonellik eğitim vermeniz lazım Sayın Bakan çünkü bütçenizi doğru kullanmanız gerekiyor. Onun için kendinize rasyonellik eğitimi aldırın ki o verilen bütçeyi doğru kullanın.

Yine, bakın, Antalya'da COP31'de dile getirildi, hızlı tren ağı önemli, evet; çevre için de önemli Çerkezköy-Kapaklı, Çerkezköy-Kapıkule bitti ama Çerkezköy-Halkalı hızlı tren hattının ne zaman biteceği belli değil, sizden tarih bekliyoruz. Daha önce de ifade ettik, Çorlu-Muratlı-Süleymanpaşa'ya da bir bağlantı hattı çekin. Bu kadar zor mu? Orada sanayi var, insanlar işe gidiyorlar, onlara da kolaylık sağlayın ama çok zor. İnşallah şimdi, bundan sonraki yeni yönetimle beraber bunu gerçekleştirirsiniz diye umut ediyoruz.

Yine, bakınız, Tekirdağ'da yollar bitmiyor, geçen yıl da dile getirdim Sayın Bakan, bu sizin başarınız; Hayrabolu-Süleymanpaşa yolu ne halde biliyor musunuz? Şu anda tadilat yapılıyor. Hani bitmişti, hani bitmişti; burada bunu söylediniz ama bitmedi. Burada dile getirdik, dedik ki yol bitmedi, yol çukur içerisinde, teslim aldığınız yolu şu anda yine vatandaşımızın verdiği vergilerle tekrar onarıyorsunuz. Yine unuttunuz, dedik ki, Yağcı'dan merkeze kadar, Tekirdağ Süleymanpaşa'ya kadar 5 kilometrelik ağ nerede? Yok; uçtu gitti, kül oldu bitti ama siz hâlâ ayakta uyuyorsunuz.

Yine, gelin, bakınız, Ergene-Velimeşe hemzemin geçit, bakın... Sayın Bakan, buraya bakar mısınız? Tekirdağ'a geldiğinizde buna müjde vermiştiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Nereye bakacağıma sen karar veremezsin! Ben burada görüyorum.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Bana bakarsanız, yüzüme bakın, yüzüme! Bakınız, hemzemin geçitle ilgili altı ay önce müjde verdiniz "Bunu karayolları yapacak." dediniz ama daha hâlâ bir tane çivi çakılmadı. Ergene Velimeşeli vatandaşlarımız, geçmiş dönemdeki yapılan o dar Tekirdağ Büyükşehir Belediyesinin tali yoluyla ulaşımını sağlıyor. Bir an evvel buraya çivi çakın diyoruz.

Yine bitmedi, geldiğiniz zaman yine size söyledik; Süleymanpaşa'dan Gümüşyaka'ya kadar ya, şu kavşaklarda dal-çık yapın. Siz "Biz akıllı kavşak yapacağız." dediniz. Sayın Bakan, nerede bu akıllı kavşak, merak ediyorum. Vatandaşlar saatlerce o kavşaklarda zaman öldürüyor ama ortada bir şey yok.

Yine, bakınız, Kınalı-Malkara yolu ne zaman bitecek, belli değil. Ha, bir de bu vatandaşların istimlak ettiğiniz arazilerinin paralarını ödeyin, onları da ödemiyorsunuz, insanlar mağdurlar.

Yine, bakınız, Ergene ilçemizi ifade ettim, geçtiğimiz hafta da ben Kocaeli Kandırada'ydım; Kandıra ilçemizin Bağırganlı Mahalle'sindeki balıkçı barınağını da temizlemeniz gerekiyor. Devlet Su işleri ve Tarım Bakanlığıyla görüştüm "Bizim uhdemizde değil, Ulaştırma Bakanlığının uhdesinde." denildi. Ben de özellikle Bakanlık bütçenizde geldim; Kandıra Bağırganlı balıkçı barınağını temizleyin, lütfen.

Yine, bakınız, internet ağı diyorsunuz; ya, ben Tekirdağ milletvekiliyim, Tekirdağ'da internet çekmiyor Sayın Bakan, cep telefonları çekmiyor. Tekirdağ diyorsunuz Avrupa'da ama maalesef Tekirdağ gibi vergisini ödeyen ve büyükşehir olan ilde böyleyse Anadolu'nun diğer illerinde ben merak ediyorum ne kadar sıkıntı var.

Yine, bakınız, HGS yolsuzluğu. Ya, sizin adınız artık yolsuzlukla, 3Y'yle geldiniz, bitirmeye geldiniz ama hangi taşın altını kaldırırsanız altından yolsuzluk çıkıyor. HGS'deki o vatandaşlardan şu ana kadar icra yoluyla almış olduğunuz paraları iade edecek misiniz? O haksız kazançları geri iade edecek misiniz? Ne kadar kişi mağdur oldu, merak ediyoruz.

Bakınız, yine Kapıkule-Hamzabeyli ve birçok sınır kapılarında uluslararası taşıyıcılarımız mağdurlar. Ya, Türkiye Cumhuriyeti pasaportu olan bir taşıma işi yapan şoför o kadar eziyet çeker mi? Tuvaletler yok, artık kuyruklar kilometrelerce ve kapılarda bekliyorlar. Bunun için, bir an evvel bu insanların sesine kulak olun. AB'yle ilişkilerinizi düzeltin. Bizim ürünlerimizi taşıyan o insanlara sahip çıkın. Onlar da bizim gibi insan, onlara da tuvaletleri ve yaşam alanlarını reva görün.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Aygun.

Şimdi de söz sırası Sayın Hükmen Kırkpınar.

Sayın Kırkpınar, hazırsanız başlatıyorum.

Buyurun lütfen.

HÜSMEN KIRKPINAR (İzmir) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sözlerimin başında, bütçemizin ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını diliyorum. Bakanlığınızın bütçesi vatandaşın her gün yolda, köprüde, rayda ve denizde karşılaştığı bir bütçe Sayın Bakanım. Bunların başında, son günlerde vatandaşlarımızı mağdur eden HGS uygulaması geliyor. Süresinde ödenmeyen bir geçiş, cezayla birlikte ücretin 5 katına kadar çıkıyor. Üzerine faiz, harç ve vekâlet ücreti ekleniyor, otomatik tahsilat yapılmasa bile sorumluluk araç sahibinde kalıyor. Yani banka ya da şirketin hatası da vatandaşa yükleniyor. Mahkeme kararlarına göre 1.330 liralık bir geçiş ücreti, yargılama giderleriyle birlikte 32 bin liralık bir yüke dönüşmüş. Bir başka dosyada 10 bin liralık takip başlatılmış; mahkeme, kayıtları inceleyip borç olmadığına karar vermiş. Sayın Bakanım, borcu olmayan bir vatandaşın icrayla karşılaşmaması için nasıl bir denetim kurmayı düşünüyorsunuz? 17 Kasımda sorgulama sisteminin kişisel veri güvenliği nedeniyle değiştirildiğini ifade ettiniz. Bu değişiklikten sonra 4 kat cezaya ve icraya giden dosya sayısı ne kadar arttı? 20 Kasımda takiplerin durdurulması önemli bir adım oldu. Peki, haksız alınan ceza, faiz ve vekâlet ücretleri hangi takvimle iade edilecek? Basına yansıyan iddialarda takip dosyalarının verildiği hukuk bürolarıyla ilgili, bazı eski üst

düzey yöneticilerin yakınlarının adı geçiyor. Dosyaların hangi ölçütle dağıtıldığı ve dosya başına ne ödendiği Bakanlıkça incelendi mi? Karayollarının 2027 bütçesinde garanti ve katkı ödemeleri için 134 milyar lira yer alıyor. Vatandaş, köprüden geçtiğinde ücret, geçmediğinde vergisiyle garanti, geç ödediğinde ise 5 kat ödüyor. Bu denge vatandaş lehine nasıl kurulacak?

Sayın Bakanım, İzmir'in yıllardır beklediği Ankara-İzmir hızlı tren projesinin durumun da sormak istiyorum. 2025 faaliyet raporuna göre, demir yolu ağının 356 kilometre büyümesi hedeflenmişti ancak yıl sonunda toplam hatta, hızlı tren hattı da bir önceki yılla aynı kaldı yani 125 kilometrelik hat yenileme hedefi gerçekleşmedi. Devam eden yüksek standartlı demir yolu projelerinde yüzde 64 hedefe karşılık, yüzde 30 ilerleme sağlandı. Ankara-İzmir hattında ilerleme oranı yüzde 23 açıklanmış. Gecikme nedeni olarak kamulaştırma, arkeolojik buluntular ve izin protokol süreçleri gösterilmiş. Kamulaştırılması tamamlanmayan kesimler hangileri ve ne zaman bitecek? Gecikmenin süreye ve maliyete etkisi ne oldu? En önemlisi, İzmir'e ilk hızlı tren hangi yıl gelecek? 2027 demir yolu programı yüzde 64 artışla 229 milyar lira ayrılıyor, bunun ne kadarı Ankara-İzmir hattına düşüyor? 2027 sonunda hangi ilerleme oranı hedefleniyor? Halkapınar-Otogar hattında 2025 hedefi yüzde 28'di ancak ilerleme kaydedilemedi. Bu hattın yapımına ne zaman başlanacak?

Son olarak, Tuğberk İmamoğlu gemisi 2 Eylül gecesi Silivri açıklarında battı. 8 denizcimiz seksen iki gündür 720 metre derinlikte bekliyor. Bakanlığınızın girişimiyle sahaya gelen Mukavemet ve TCG ALEMDAR, 28 Ekimde ikinci kaptan Rahmi Temel'in naaşını geminin güverte köprüsünden çıkararak çok değerli bir sonuç aldı. Bu, 720 metrede çalışmanın mümkün olduğunu gösterdi ancak 2 Kasımda Mukavemet bölgeden ayrıldı, kriz masası da kapatıldı. 11 Kasımda yetkililer enkaza müdahalenin imkânsız olduğunu ve bütçe bulunmadığını söylemiş. 2027 deniz yolu programına 18 milyar lira ayrılıyor. Bu kaynağın içinde 8 denizcimiz için bir pay ayrılabilir mi? Aileler Kıbrıs örneğini gösteriyor. Yetkililer ailelere Derinsu'yla görüşüldüğünü, firmanın beklediği parçaların kasım başında geleceğini söylemiş. Bu parçalar geldi mi, Derinsu için bir takvim var mı? Mukavemet raporunun Derinsu'yla paylaşılması atılabilecek en hızlı adım olacaktır. Kaza 03.13'te oldu, Gemi Trafik Hizmetleri ise kazayı yirmi sekiz dakika sonra öğrendi. Bunun idari açıdan da incelenmesi benzer kazaları önlemek için bir önlemdir.

Sayın Bakanım, bu ailelere bir takvim verebilirseniz bu onlar için en büyük teselli olacaktır.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Semih Işıkver.

Buyurunuz lütfen.

SEMİH IŞIKVER (Elazığ) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, çok kıymetli bürokratlarımız, değerli basın mensupları; hepinizi en derin saygılarımla selamlarım.

Görüşmekte olduğumuz Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2027 yılı bütçesinin ülkemizin ekonomik istikrarına, üretim kapasitesine, toplumsal refahına ve gelecek nesillerimize yönelik hedeflerine çok büyük katkılar sunacağına yürekten inanıyorum.

Sayın Bakanım, ülkemiz son yıllarda ulaştırma, altyapı, iletişim ve lojistik alanlarında dünya çapında devrim niteliğinde yatırımlar gerçekleştirmiş ve küresel ölçekte güçlü bir rekabet avantajı yakalamıştır. Hızlı, güvenli, yenilikçi ve düşük maliyetli sistemlerle sanayimizi büyüten, uzay ve telekomünikasyon hamleleriyle çağın ötesine geçen vizyonumuz bölgedeki stratejik ve lojistik liderliğimizi her geçen gün daha da pekiştirmektedir. Bu büyük vizyonun ışığında seçim bölgem Elâzığ'mızın ulaştırma altyapısını zirveye taşıyacak müjdeli adımların 2027 bütçesinde karşılık bulmasını arzu ediyoruz. Uzun yıllardır heyecanla beklediğimiz Elâzığ-Pertek Yolu üzerindeki Pertek Köprüsü'nde yer tespitlerinin ve proje çalışmalarının başarıyla tamamlanması bizleri ve Elâzığlıları ziyadesiyle memnun etmiştir. 2027 yılında ihale sürecine hız verilerek bu dev eserin başlatılması bölgesel kalkınmamıza ivme kazandıracak ve Türkiye Yüzyılı vizyonunun en parlak simgelerinden biri olacaktır. Bu konuda özel olarak sizden ilgi ve alaka beklediğimizi bir kez daha ifade etmek istiyoruz Sayın Bakanım.

Yine, 1934 yılından bu yana hizmet vermekte olan şehir içi demir yolu güzergâhının modern kent kimliğimize yakışır bir şekilde şehir dışına alınması projesi 3 büyük mahallemizin ekonomik ve sosyal gelişimine yepyeni bir soluk getirecektir. Transit trafiğin yerleşim merkezleriyle uyumunu artıracak bu dönüşüm projesinin 2027 yılı bütçesi içerisinde yer alması Elâzığ'mızın geleceğine yapılacak çok değerli bir yatırım olacaktır.

Bakanlığımızın 2025 yılında Hazardağlı Kavşağı'nı akıllı kavşak olarak düzenlemesi şehrimizde ulaşıma bir konfor ve akıcılık kazandırmıştır. Bu başarılı modelin devamı olarak Elâzığ-Malatya ve Elâzığ-Keban akslarındaki 4 kavşağımızın da modern ve akıllı sistemlerle yenilenmesi hem şehir içi hem de transit trafiğimizi çok daha güvenli ve akıcı bir hâle getirecektir.

Sayın Bakanım, yine tarım, meyvecilik ve alabalık üretiminde bölgemizin parlayan yıldızı konumunda olan ve yaz aylarında nüfusu 30 bine ulaşan Baskil ilçemizin ulaşım konforunu artıracak adımlar da çok önem taşımaktadır. 31 kilometrelik Baskil yolunun 6 kilometrelik kısmının 2026 yılı sonuna kadar bölünmüş yol standardına kavuşması kıymetli bir başlangıçtı. Yolun kalan kısmına da 2027 yılı içerisinde başlanması ve tamamlanması ilçemizin ticari potansiyelini zirveye taşıyacak ve yolculuk güvenliğini en üst seviyeye çıkaracaktır. Ayrıca Baskil ve Malatya Battalgazi arasında hayati bir köprü görevi gören feribot iskelesinde yanaşma yolunun beton zemin olarak modernizasyonu vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini en üst düzeyde koruyarak bölge ulaşımına çok büyük bir rahatlık getirecektir.

Bu düşüncelerle 2027 yılı bütçemizin ülkemize ve aziz milletimize hayırlar getirmesini diliyorum. Bu büyük eserlerde emeği geçen başta Sayın Bakanımız olmak üzere bakan yardımcılarımıza ve tüm bürokratlarımıza yürekten teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Meliha Akyol.

Buyurunuz lütfen.

MELİHA AKYOL (Yalova) - Sayın Bakanım, ilerleyen bu saatte hepinize şöyle bir Yalova hayali yaptırayım. İsteyen Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan, sizi Yalova'ya davet ediyorum. Şimdi zeytin hasadı var orada. Sabiha Gökçen-Yalova arası otuz dakika Osmangazi Köprüsü ve yeni yollarla birlikte. 24 Kasım 2026'da Sayın Bakanımızla birlikte...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Geçiş çok pahalı yalnız, geçiş çok pahalı.

MELİHA AKYOL (Yalova) - Yok, 1.170 lira. Kaç paket sigara yapıyor?

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Emekli o maaşı alamıyor.

MELİHA AKYOL (Yalova) - Biz, burada emekli yok. Ben sizleri davet ediyorum.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Allah aşkına yapmayın, 1.170 liraya da ucuz demeyin yahu.

MELİHA AKYOL (Yalova) - Değerli Bakanımla birlikte 24 Temmuz 2026'da biz Yalova-Armutlu Yolu'nu açtık sevgili arkadaşlar. Bu yol bence yakın zamanda panoramik olarak bir ödül alacak. Yalova'dan çıkıyorsunuz, Çınarcık, Esenköy, Armutlu, Marmara'nın koylarını seyrediyorsunuz. Yeşil dağlarımız, bitki örtümüz çok güzel, karşıda da yol boyunca İstanbul silüeti. Eğer gün açık, hava açıksa İstanbul olduğu gibi ayaklarınızın altında. Kışın gelirseniz Armutlu kaplıcalarımız şifa dağıtıyor, yazın gelirseniz Armutlu'nun çok güzel, temiz denizi var, balığı, her şeyi çok güzel. Bekliyorum sizi, gerçekten söylüyorum.

Şimdi, bu yolla birlikte aradaki mesafe yarım saate düştü çünkü dağlık bir bölge, yeşillik, güzel bir yer. 15 milyarlık bir yatırımdı; peyzajıyla, tünelleri, 6 adet tüneli var, 6 bin metre uzunluğunda. Her şey dört dörtlük yapılmış. Ben Sayın Bakanımızın şahsında bütün Bakanlıkta çalışan bakan yardımcılarımıza, genel müdürlerimize, herkese şükranlarımı sunuyorum. Çok çok teşekkür ediyorum. Yalova zaten çok değerli bir yerdi, şimdi bununla da birlikte level atladı. Bakanım, sık sık yollar, trafik çok yoğun. İşte gelin olup fotoğraf çektiren, böyle bir şey hâline dönüştü burası. Ben çok teşekkür ediyorum.

Ancak şimdi bir de eksiğimiz başlandı ama onu da istirham ediyorum. Yalova Güney Çevre Yolu var Yalova merkezde. Yalova halkı Türkiye'de banka mevduatı en yüksek olan ikinci ya da üçüncü il, varlıklı bir ilimiz. Sanayisi, işte eskiden beri yani... Eskiden İstanbul'un taşı toprağı altındı ya şimdi Yalova'nın taşı toprağı altın. O yüzden 104 bin nüfusumuz 310 bin, araç sayımız 146 bin. Yalova'yı, şehir içi trafiğini çekmiyor bu yollar ve Bakanımız ona da geldiğinde 24 Temmuzda toplantı yapmış. 2,4 milyar tutarında Yalova Güney Çevre Yolu diye adlandırdığımız şehir merkezinde 7,5 kilometre yolumuz var Sayın Bakanım. Burada da Yalova'da hep böyle özel yerler, inşaat mühendisliğine bir terim girmiş Yalova çamuru yani zeminimiz kötü olduğu için inanılmaz para harcanmış. Bölge müdürlüğümüzle konuştuğumuzda 500 milyon sadece o zemin iyileştirmeye. Buranın biraz daha hızlandırılmasını ve ikinci etabın da bir an önce ihaleye alınmasını istirham ediyorum.

Hepinizi bu kış gününde zeytinler toplanması bitmeden güzel bir Yalova hafta sonuna davet ediyorum.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Zeytin para etmiyor.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Zeytin dalında kaldı, biz de bekliyoruz zeytin toplamaya.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Gidin, alışveriş yapın...

MELİHA AKYOL (Yalova) - Çok teşekkür ediyoruz Sayın Bakanım. 2027 bütçemiz hayırlı uğurlu olsun milletimize, memleketimize. Rabb'im ayağınıza taş değdirmesin, bütün arkadaşlara güç kuvvet versin. Başarılarınızın devamını diliyorum. Çok teşekkür ederim, sağ olun.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Aykut Kaya.

Buyurunuz lütfen.

AYKUT KAYA (Antalya) - Sayın Bakanım, 2003 yılında temeli atılan Gazipaşa-Anamur Yolu hâlâ tamamlanmadı. Bu yolda kazalar yaşanıyor, vatandaşlarımız hayatını kaybediyor, yağışlarda ve kazalarda saatlerce mahsur kalıyorlar. Doğu ve Batı Akdeniz'i birbirine bağlayan bu yol bölgemizin tarımı, turizmi, ticareti ve Gazipaşa Havalimanı'nın daha etkin kullanılması açısından büyük önem taşıyor. Bu yol ne zaman tamamlanacak? Net bir tarih verebilir misiniz?

Yine, AJet Gazipaşa-Ankara hattındaki kasım-nisan dönemi uçuşlarını iptal etti. Yaklaşık 600 bin vatandaşımız bu karardan olumsuz etkileniyor. Sizden bizzat devreye girerek AJet yetkilileriyle görüşmenizi ve bu hattın kış boyunca açık kalmasını sağlamanızı rica ediyorum.

Sayın Bakanım, Alanya ilçemizde Kuşyuvası-Çayarası arasındaki tüneller hizmete açıldı ancak Kuşyuvası-Mahmutlar arasında henüz çalışmalar başlamadı. Bu tünellere ne zaman başlanacak? Alanya-Mahmutlar ile Konya-Hadim arasındaki yol ve tüneller ne zaman tamamlanacak? Ayrıca, Kuşyuvası bölgesinde bariyer eksiklikleri var. Çok derin uçurumların, keskin virajların olduğu bir yer. Buradaki bariyerlerin de ivedilikle tamamlanmasını talep ediyoruz.

Sayın Bakanım, Manavgat'ta Gültepe ve Ilıca Kavşakları'nda trafik kış aylarında bile âdeta kilitleniyor. Yaz aylarında ise tam bir çileye dönüşüyor. Antalya'ya gelen turistlerin üçte 1'ini ağırlayan Manavgat'ımızın Gültepe, Ilıca, Evrenseki ve Çolaklı Köprülü Kavşakları'na acilen ihtiyacı var. İktidar temsilcileri çalışmaların başlayacağını söylüyor. Bu kavşakların yapımına ne zaman başlanacak? Net bir tarih verebilir misiniz? Manavgatlı hemşehrilerim adına bu kavşakların yapımına bir an önce başlanmasını talep ediyorum.

Sayın Bakanım, Demirkapı Tüneli üzerinden Manavgat'ımızın Taşağıl Mahallesi'ne gelen yol, gelen araçlar yerleşim yerlerine yüksek hızla giriyorlar. Ölümlü kazalar yaşanıyor. Vatandaşlarımızın can güvenliği tehlike altında. Taşağıl'ın girişlerine trafik ışıkları konulmasını ve mahalle merkezine bir yaya üst geçidi yapılmasını talep ediyoruz. Ayrıca D400 Kara Yolu üzerindeki Taşağıl Kavşağı'nda ciddi trafik yoğunluğu yaşanıyor. Buraya da acilen köprülü kavşak yapılmasını hemşehrilerimiz adına talep ediyorum.

Sayın Bakanım, Antalya'da yapımı devam eden yeni otoyol Serik'ten başlayıp Konaklı'da bitiyor. Ancak bu hâliyle trafik sorununu tam olarak çözemeyecek. Trafiğin en yoğun olduğu Antalya-Serik arası kapsam dışında bırakıldı. Konaklı-Alanya arasında da ciddi trafik sıkışıklığı yaşanacak. Geçen yıl da ifade etmiştim, bu otoyolun Antalya'dan Gazipaşa'ya kadar kesintisiz devam etmesi gerekiyor. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır?

Sayın Bakanım, alternatif turizm yolunun Antalya Havalimanı'ndan Kızılağaç'a kadar kesintisiz tamamlanması gerekiyor. Boğazkent-Gündoğdu arasındaki eksik 18 kilometrelik yolun tamamlanması ve Manavgat Sorgun bölgesine bir köprü yapılarak Kızılağaç'a bağlantısının sağlanması D-400 kara yolu üzerindeki trafik yükünü önemli ölçüde azaltacaktır. Bu konuda bir planınız var mıdır?

Sayın Bakanım, Antalya gibi stratejik bir şehrin hâlâ demir yolu bağlantısı nasıl olmaz? Geçmişte 3 ayrı güzergâhtan demir yolu sözü vermişsiniz. Antalya'mızı İzmir'e, Ankara'ya ve İstanbul'a demir yoluyla ne zaman bağlayacaksınız? Biz, turizmde İtalya, İspanya ve Fransa'yla rekabet ediyoruz. Ulaşım altyapısını geliştirmeden bu ülkelerle nasıl rekabet edeceğiz? Bakın, Antalya'mızda 2 tane uluslararası havalimanımız var ancak aralarında raylı sistem bağlantısı yok. Antalya ve Gazipaşa Havalimanlarını birbirine bağlayacak bir raylı sisteme acilen ihtiyacımız var. Ayrıca, Burdur ile Antalya Limanı arasında demir yolu bağlantısı kurulması üreticimizin ve ihracatçımızın rekabet gücünü artıracaktır. Sayın Bakanım Antalya'mız yıllardır demir yolunu bekliyor. Bu konudaki çalışmalarınız nelerdir?

Sayın Bakanım, daha önce size Seydikemer-Kalkan duble yol projesinin tamamlanmadığını ifade etmiştim. Siz de bu konuda bir öz eleştiri yapmıştınız ve ardından çalışmalar başlamıştı. Seydikemer-Kalkan Yolu ne zaman tamamlanacak, net bir tarih verir misiniz? Yine Kınık, Ova ve Yeşilköy kavşaklarında ölümlü kazalar yaşanmaya devam ediyor. Daha fazla can kaybı yaşanmadan da bu kavşakların güvenli hâle getirilmesini ve yol çalışmalarının hızlandırılmasını talep ediyorum.

Sayın Bakanım Kaş ilçemizin Gömbe ve Kasaba Mahalleleri arasındaki 38 kilometrelik yol çok dar, virajlı ve rampalı. Üstelik yeni yapılan yol da mesafeyi ve ulaşım süresini kısaltmıyor. Kıbrıs Deresi üzerinde bir viyadük yapılması bu yolu çok daha verimli hâle getirecektir. Bu yol ne zaman tamamlanacak? Hemşehrilerimize net bir tarih verir misiniz?

Sayın Bakanım, Elmalı, Akçay, Gömbe, Kaş yolu yaşanan kazalar ve can kayıpları nedeniyle hemşehrilerimiz tarafından artık "ölüm yolu" olarak adlandırılıyor. Yıllardır bu yolun genişletilmesi talep ediliyor...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Kaya.

Şimdi de söz sırası Sayın Kâya Özhan'da.

AYKUT KAYA (Antalya) - Sayın Bakanım, bu yolların genişletilmesi için ne zaman çalışmalara başlayacaksınız?

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Sayın Kaya, bakın, Sayın Kaya Ösen'in süresinden yiyorsunuz.

Buyurunuz.

SEDA KÂYA ÖSEN (İzmir) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmamda seçim bölgem ve memleketim olan İzmir ağırlık vereceğim. Öğleden önce Sayın Yozgat Vekilimiz, biraz önce de Sayın Yalova Vekilimiz illerine yapılan yatırımları çok güzel anlattı. Ben de kıskandım, acaba İzmir'e hiçbir zaman böyle bir yatırım olur mu diye. Ben de sizin bütçe kitapçığınızda baktım, sizce kaç kere İzmir adı geçiyor Sayın Bakanım? Ben cevap vereyim: 1, sadece 1 tane İzmir yatırımı var burada. O da hangisi? En ünlü olanı İzmir-Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı. İnşallah, yirmi beş senedir üvey evlat muamelesi gören İzmir'imiz yeni transferlerinizle iki senede arayı kapatabilir.

Sayın Bakanım, sormak istiyorum: İzmir Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı ne zaman hizmete girecek? Raporlarınızda bugüne kadarki ilerleme oranını yüzde 24 olarak görünüyor. 27 sonunda açacağınızı söylemiştiniz. Çalışmalar malum 2013'te başladı. Bitmesi için inşaatın reşit olmasını mı bekliyorsunuz? Projeyi yürüten firmanın işçi ödemelerinde sorunlar çıkardığını gördük. Duyumlara göre projeye yeni bir ortak alınması söz konusuymuş. Bu iddialar acaba doğru mudur? Doğruysa, Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın bitmesi için daha kaç firmanın bu işe girmesi gerekiyor? Bir diğer önemli konu da Yüksek Hızlı Tren projeye göre Ankara'nın Polatlı ilçesinden başlıyor. İzmir'in Menemen ilçesinde son buluyor. Bilenler bilir, Menemen, İzmir'in kuzeye açılan kapısı, tarım ve sanayi üretiminde ciddi bir güce sahip güzide bir kentimizdir ve Menemen ile kent merkezi arası yaklaşık 40 kilometredir. Bu mesafe araçla bir saat, İZBAN banliyö hattıylaya bir buçuk saat sürüyor. Yani Ankara'dan bir yolcu üç buçuk saatte İzmir'e gelecek ama evine ulaşması için bir buçuk saat daha yol gitmesi gerekecek.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Kemalpaşa'ya kadar yapacağız inşallah.

SEDA KÂYA ÖSEN (İzmir) - İnşallah.

Bu bir buçuk saatlik ek süreye birde İZBAN meselesi ekleniyor ki bu, durumu daha karmaşık hâle getiriyor. Sık sık arızalarla gündeme gelen İZBAN yılda 76 milyon yolcu taşıyor. Oldukça ciddi bir rakamdan bahsediyoruz. Yüksek hızlı trenin buna entegre edilmesiyle birlikte mevcut yükünü kaldıramayan İZBAN'ın yeni yükleri nasıl kaldıracağını Sayın Bakana sormak isterim.

Bir diğer sorumuz ısıtılıp ısıtılıp gündeme getiren Körfez Tüpgeçit Projesi. Projenin uygulanabilir olup olmadığına yönelik görüşler var. Yıllardır sığlaşmış ve kirlilik sorunu olan bir körfezden bahsediyoruz. Sizin bu konudaki görüşünüz nedir?

Gelelim İkinci Çevre Yolu Projemize. 17 Mayıs 2025 tarihinde sunulan nihai ÇED raporunun dikkatlice inceledim Sayın Bakan. Öncelikle belirtmek isterim ki İzmir'in kuzey-güney hattında yeni bir yola ihtiyacı olduğu kesin. Rapora göre otoyolun uzunluğu 40,8 kilometre. Buraya kadar normal ancak İzmir'in coğrafyası oldukça zorlu, bu 40 kilometrelik güzergâhın ayrı bölümler hâlinde toplam 21,2 kilometresi tünelden oluşuyor. Türkiye'de hiçbir projede bu kadar uzunlukta tünel yapılmadı, bildiğim kadarıyla yeni Zigana Tüneli var, o da 15 kilometre ve siz bunu yedi yılda bitirdiniz. O zaman sormak istiyorum: 2 şehri birleştiren 15 kilometrelik yeni Zigana Tüneli yedi yılda bitiren sizler şehrin ortasından 6 metropol ilçesinden geçecek olan 21 kilometresi tünel olan 40 kilometrelik çevre yolunu kaç yılda bitireceksiniz ve ne kadara mal edeceksiniz? Yoksa bu projede hızlı tren de olduğu gibi bitmeyen projelerinizden mi olacak?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Dört yıl.

SEDA KÂYA ÖSEN (İzmir) - Son olarak Çeşme Otoyolu'ndan bahsetmek istiyorum. Biliyorsunuz, yine bizim temcit pilavı projelerimizden bir tanesi Çeşme Turizm Projesi. Yarımadanın turizm potansiyelini artırmak için projelerden çok bahsediyoruz. Peki, bunu hedeflerken otuz dört sene önce yapılan otoyolun özelleştirilmesi ile turizme nasıl bir katkı sağlanacağını sormak istiyorum. Sayın Bakan, bu yol İzmir yarımadasının can damarıdır. Bu yolun özelleşmesiyle eski yola yığılma olacaktır. Eski yol trafiği kaldırabilecek potansiyele de sahip değildir, hepimiz çocukluğumuzu hatırlıyoruz. Bu işten vazgeçmenizin İzmirliler için doğru olacağını düşünüyorum.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bütçenin hayırlı uğurlu olsun.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Aslan'da.

Buyurunuz lütfen.

GEORGE ASLAN (Mardin) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, Bakan Yardımcıları, bürokratlar ve değerli Komisyon üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

İktidar temsilcileri her fırsatta Türkiye'nin dört bir yanını yollarla, köprülerle ve tünellerle donattıklarını anlatıyor. Milyarlarca liralık yatırımlardan, büyük projelerden söz ediyorlar. Elbette ulaşım altyapısına yapılan yatırımlar önemlidir ancak yereldeki duruma baktığımızda bu anlatılanların her şehirde aynı şekilde karşılık bulmadığını görüyoruz. Örneğin, Türkiye'nin en önemli tarihî ve kültürel şehirlerinden biri olan Mardin bu yatırımların neresinde? Bu sorunun yanıtını Mardin'in mevcut ulaşım sorunlarına baktığımızda net bir şekilde görebiliyoruz. Çünkü Mardin'in çözüm bekleyen sorunlarının başında ulaşım sorunu gelmektedir. Özellikle şehir merkezinde yaşanan trafik yoğunluğu turizm faaliyetlerinin artmasıyla birlikte daha da büyümektedir. Her yıl çok sayıda yerli ve yabancı turisti ağırlayan Mardin'de tarihî bölgenin dar sokakları, otopark yetersizliği ve mevcut yolların araç yoğunluğunu kaldıramaması trafik sorununu artırmaktadır. Bu nedenle, ihalesi tamamlanan çevre yolu projesi bir an önce hayata geçirilmeli ve Mardin'in ulaşım sorunu çözüme kavuşturulmalıdır.

Mardin'in ulaşım sorunları sadece merkezden ibaret değil, kent merkezi ile ilçeler arasında da ulaşım sorunları mevcut. Her gün binlerce aracın kullandığı Artuklu-Kızıltepe ilçeleri arasındaki yolda insanlar saatlerini trafikte geçirmek zorunda kalıyor. Özellikle sabah ve akşam saatlerinde trafik yoğunluğu daha da artıyor. Batman, Gercüş, Mardin, İdil, Cizre ve Nusaybin'in kesişme noktası olan Midyat'ın çevre ve bağlantılı yolları olmadığı için ağır vasıtalar da şehir merkezinden geçmek zorunda kalmaktadır. Bir de yedi yıl önce yapımına başlanan Midyat-Mardin arasındaki ana yol çalışmaları henüz bitirilmiş değil. Bu yolun da en kısa sürede bitirilmesini istiyoruz. Nusaybin'e bağlı Taşköy Mahallesi ile Cizre yolu arasında yaklaşık 4,5 kilometrelik bir bağlantı yolu bulunmaktadır. Bu yolun yapılması hâlinde mevcut 110 kilometrelik mesafe 55 kilometreye düşecek. Yolun mevcut durumunu daha önce sizlere iletmiştim. Karayolları Diyarbakır Bölge Müdürlüğü yolun BOTAŞ'a ait olduğunu, Enerji Bakanlığıysa bu yolun sorumluluklarında olmadığını belirtti. Kısacası bu yola kimse sahip çıkmıyor. Özellikle Şırnak Havaalanı'na ulaşım açısından büyük önem taşıyan bu bağlantı yolunun asfaltlanarak hizmete açılması Bagok bölgesi halkı için büyük önem arz etmektedir. Bu bölgedeki Süryani köylerine 100 milyonlarca eurodan fazla yatırım yapıldı. Biz hâlen insanları daha fazla yatırım yapmaya ve ülkeye dönmeye davet ediyoruz. Geçen pazar günü ben Giessen'de halk toplantısına katıldım ve oradaki gençler bana bu soruyu sordular, dediler ki: "İşte, bizi ülkeye davet ediyorsunuz, 'Yatırım yapın.' diyorsunuz ama biz geliyoruz, internet bizim hayatımızın bir parçası ve orada hiç internet yok." Mardin'in ulaşım sorunları yalnızca şehir merkezinden ve ilçelerin ana kara yollarından ibaret değildir. Ömerli'den Yeşilli'ye, Savur'dan Dargeçit'e, Derik'ten Nusaybin'e kadar birçok ilçemizin kırsal mahallelerinde ulaşım sorunları yaşanmaktadır.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Değerli Komisyon üyeleri; Mardin'de yaşanan sorunlardan biri de uçak seferleriyle ilgilidir. Özellikle günde yalnızca bir sefer düzenlenen Ankara-Mardin hattı yolcuların ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Sabah saatlerinde Ankara'dan Mardin'e gidip aynı gün akşam saatlerinde tekrar Ankara'ya dönmek isteyen bir kişi için uygun bir uçuş imkânı bulunmamaktadır. Öte yandan, sefer azlığı nedeniyle bilet fiyatları tek yön için 3.500 TL'den 6.000 TL'ye kadar çıkabilmektedir. Bu fiyatlar da dar gelirli insanların seyahat etmesini zorlaştırmaktadır.

Bir de Mardin Havaalanı'nın yurt dışı uçuşlara açılması talebi var Sayın Bakan. Mardin Havaalanı uluslararası statüde olmasına rağmen hâlâ yurt dışı uçuşlara açılmış değildir. Başta Mardin, Batman, Siirt ve Şırnak olmak üzere çevre illerinde Almanya,

İsveç, Belçika ve diğer Avrupa ülkelerinde yaşayan yüz binlerce yurttaşımız bulunmaktadır. Bu insanlar özellikle yaz aylarında ve tatillerde memleketlerine gelmek için aktarmalı uçuşlarla saatlerce havalimanlarında beklemek ve daha fazla bilet parası ödemek zorunda bırakılıyorlar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Aslan.

GEORGE ASLAN (Mardin) - Bu nedenle Mardin Havalimanı'nın uluslararası uçuşlara açılması ve özellikle yaz sezonunda yoğun talep gören başta Almanya, İsveç olmak üzere diğer Avrupa ülkelerine düzenli seferlerin konulması için gerekli çalışmaların yapılmasını talep ediyoruz.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Şimdi de söz sırası Sayın Hasan Toktaş, hazırsanız sürenizi birazdan başlatacağım.

Teşekkürler Sayın Aslan.

GEORGE ASLAN (Mardin) - Sayın Başkan, bak, yüz milyonlarca euroluk yatırımlardan bahsediyoruz.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Aslan.

GEORGE ASLAN (Mardin) - Bir dakika çok önemli bir şey değil yani.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Uzatamıyoruz, sağ olun.

Şimdi söz sırası Sayın Hasan Toktaş.

Buyurunuz lütfen.

HASAN TOKTAŞ (Bursa) - Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri, Sayın Bakanım, Bakanlığın kıymetli bürokratları; öncelikle bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Şimdi, Sayın Bakanım, şu elimde görmüş olduğunuz Cumhurbaşkanlığı kararı, bu 4 Eylül 2026 tarih 11750 sayılı Karar. Bu karar Bursa çevre yolu Çağlayan ve Yenişehir kavşağı arası 33,4 kilometrenin otuz yıllığına özelleştirilme kararı. Bununla alakalı bu karar açıklandıktan sonra tabii biz sosyal medyada çok ağır bir tepki koyduk çünkü bu yol yirmi beş yıldır kullanılan, kamu kaynaklarıyla tamamın tamamen yapılmış olan bir yol. Yirmi beş yıldır ücretsiz olan bir yolun özelleştirme kararına tepki gösterince Bursa'da AK PARTİ İl Başkanı ve milletvekilleri özelleştirme yapılmayacağını söyledi. Tabii bizim söze itibar etmemiz mümkün değil yani bunu siz söyleseniz de demeyiz, yanlış anlamayın lütfen. Şu açıdan: Yarın bakan olmayabilirsiniz, AK PARTİ İl Başkanı ya da milletvekilleri yarın aynı görevlerinde olmayabilirler. Bir yazıyla bu karar alınmış ise yine benzer bir yazıyla bu yolun özelleştirme kararından yani bu rezillikten derhâl vazgeçilmesi gerektiğini buradan ifade etmek istiyorum.

Yine, aktif havalimanı sayısının 58 olduğu övünç duyulacak bir konu olarak ifade ediliyor. Ben size aktif havalimanlarından biri Yenişehir Havalimanı'ndan söz etmek istiyorum. Yenişehir Havalimanı Bursa merkeze, Valiliğe 50 kilometre mesafededir. Bursa havzasıyla beraber 4,5 milyon nüfus 125 kilometre uzaktaki Sabiha Gökçen Havalimanı'na âdeta mahkûm edilmektedir. Bu yer hizmetleri sağlayan şirketlerden midir, yoksa hava yolu şirketlerinin yönetim mantığından mıdır, bunu bilemiyoruz. Bu konuda çok yakın mesafede bulunan iki tane yüksek mukavemetli, 2.993 metre piste sahip olan 90'lı yılların sonunda yapılmış son derece modern Yenişehir Havalimanı'nın daha aktif kullanılmasının sağlanması lazım. Yani ben size son bir haftadaki verileri söyleyeyim: Önemli yatırım olan bu havalimanına 11 tane uçak inmiştir Sayın Bakanım. Bunun 3 tanesi Cidde'ye, işte 1'i Trabzon'a, 2'si Muş'a, 2'si Diyarbakır'a gibi ancak seferler yapılabilmektedir. Bu konuda özellikle hassasiyet bekliyoruz.

Ayrıca, sürekli dediğimiz, düşünün, 4,5 milyonun hava yolu ihtiyacını Sabiha Gökçene gitmek için bir Osmangazi Köprüsü kullanılacak, iki 125 kilometrelik yolu insanları katedecek, bunun da ekonomiye getirdiği yüksek maliyetin düşünülmesi gerekmektedir.

Yine, Bursa'da yarım kalan önemli yollar vardır. Hatta bir tanesiyle ilgili, özellikle dağ ilçelerimize giden, Keles, Orhaneli, Harmancık ilçelerimize giden yollarla ilgili şöyle bir dua ve temenni vardır: Aşkımız dağ yolu gibi olsun. Hani bitmiyor ya, o açıdan, öyle bir dua ve temenni vardır. Yine, Mekece-İznik yolu bir yere kadar yapılmış ama tamamlanmamıştır. Aynı şekilde, İznik-İnegöl-Yenişehir yolunun da çeşitli eksiklikleri devam etmektedir.

Bu HGS işi tabii apayrı bir rezalet. Ben şöyle özetleyebilirim bunu: Yani Türkiye bir organize suç örgütü yönetiyor olsaydı böyle bir soygun planı yapabilir miydi? Vallahi yapamazdı, Bakanlıktan korkardı, adaletten korkardı, iktidardan korkardı fakat şu anda milyarlarca liralık para maalesef çalınıyor.

Sayın Bakanım, millet bize muhalefet etme görevi verdi. Zannediyorum bu söylemiş olduğum eksikliklerden siz de rahatsızlık duymuyorsunuzdur ama şu anda burada değil, olsa da aynı cümlelerimi kuracaktım. AK PARTİ adına söz alan bir milletvekili muhalefeti takozlukla suçladı, aynı o kelimeyi kurdu. Takozluğu ben kendisine aynıyla iade ettiğimi ifade etmek istiyorum. Bu şekilde üstenci bir tavırla bu görüşmelerin doğru işlemeyeceğini ifade etmek istiyor, heyeti saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Evet, teşekkürler.

Şimdi de söz sırası Sayın Mehmet Taytak.

Buyurunuz lütfen.

MEHMET TAYTAK (Afyonkarahisar) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın kıymetli bürokratları, Değerli Komisyon üyeleri; hepinizi saygıyla ve sevgiyle selamlıyorum.

Ulaştırma ve altyapı yatırımları bir ülkenin yalnızca şehirlerini ve bölgelerini birbirine bağlamaz; aynı zamanda ekonomik kalkınmanın, teknolojik gelişiminin ve stratejik bağımsızlığının da temelini oluşturur. Bugün Türkiye ulaştırma ve haberleşme alanında

yalnızca altyapısını geliştiren değil, ihtiyaç duyduğu teknolojileri kendi imkânlarıyla üretmeyi ve geliştirmeyi hedefleyen bir ülke konumundadır.

Sayın Bakanım, uzay teknolojilerinde TÜRKSAT 6A'nın uzaya gönderilmesi, TÜRKSAT 7 için atılan adımlar, haberleşme alanında yerli ve millî 5G teknolojilerinin geliştirilmesi, yerli baz istasyonu çalışmaları ve 6G teknolojilerine yönelik çalışmalar ve araştırmalar Türkiye'nin uydu teknolojisindeki mühendislik kabiliyetinin önemli bir göstergesi olmuştur. Ayrıca, yerli sinyalizasyon sistemleri de demir yollarımızda teknolojik bağımsızlık açısından büyük önem taşımaktadır. Diğer taraftan, akıllı ulaşım sistemleri, yapay zekâ destekli trafik yönetimi, akıllı yol uygulamaları ve araçların birbirleriyle haberleşmesini sağlayan yeni nesil teknolojiler ulaşımın geleceğine yönelik önemli adımlardır. Fiber altyapının geliştirilmesi, dijital hizmetlerin yaygınlaştırılması, Türkiye Kart uygulaması ve haberleşme güvenliğine yönelik çalışmalar da vatandaşlarımızın hayatını kolaylaştırırken ülkemizin dijital kapasitesini güçlendirmektedir.

Sayın Bakanım, bütün bu çalışmanın ortak noktası Türkiye'nin yalnızca teknolojiyi kullanan değil, teknolojiyi geliştiren, üreten ve ihraç edebilen bir ülke olma hedefidir. Elbette bu büyük dönüşüm uzun soluklu bir çalışmanın ve kurumsal bir birikimin sonucudur. Bu birikimi ileriye taşıdığınız, devam eden projeleri yeni aşamalara ulaştırdığınız ve ülkemizin teknoloji kapasitesini geliştirmek için yaptığınız tüm bu çalışmalardan dolayı şahsınıza ve emeği geçen bütün çalışanlarımıza teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, Kalkınma Yolu Projesi Türkiye'yi yalnızca ticaret yollarının üzerinden geçtiği bir ülke olmaktan çıkararak ticaretin yönünü belirleyen, bölgesel bağlantıları şekillendiren ve küresel tedarik zincirlerinde söz sahibi olan bir konuma taşımıştır. Unutulmamalıdır ki Türk milleti bin yıldır bu coğrafyada yollar inşa eden, ticareti geliştiren, kıtaları birbirine bağlayan ve medeniyetleri buluşturan bir devlet geleneğinin temsilcisi olmuştur. Tarihimiz yalnızca fetihlerle değil, İpek Yolu gibi kıtalar birbirine bağlayan ticaret güzergâhlarıyla, yolları güven ve adaletle buluşturan devlet aklıyla da şekillenmiştir. Milliyetçi Hareket Partisi olarak devletimizin kalkınma hedeflerini, milletimizin refahını ve Türkiye'nin uluslararası alandaki stratejik konumunu güçlendirecek her çalışmayı destekliyoruz.

Sayın Bakanım, bölgem Afyonkarahisar'da Organize Sanayi Bölgesi akıllı kavşak sisteminin 2027 yatırım programına alınarak ihalesinin tamamlanmış olmasından, tamamlanarak hizmete alınan Otogar Kavşağı akıllı kavşak sistemi, bölge ulaşımına değer katacak olan Çay-Karaadilli Bölünmüş Yolu'nun çalışmalarına başlanmasına, Konya-Afyonkarahisar Yolu üzerinde Çay ilçemize gerçekleştirilen yan yol çalışmaları dolayısıyla ve Ankara-İzmir hızlı tren çalışmalarının hızlandırılmasından dolayı da sizlere ayrıca çok teşekkür ediyorum ve şükranlarımı sunuyorum.

Sayın Bakanım, ilimize gösterdiğiniz yakın ilgi ve katkılarınız için tekrar teşekkür ediyorum. Şahsınızdan uzun zamandır takip ettiğimiz her bütçe gündeminde taşımış olduğum bir konuyu tekrar paylaşmak istiyorum: Kısa da olsa Afyonkarahisar'ımızın geçmişte Karayolları 18'inci Bölge Müdürlüğüne ev sahipliği yapmıştı. Sayın Bakanım, yine gülümsedi efendim. Altyapısı hazır olan Karayolları Bölge Müdürlüğü talebimizi yineliyoruz, destek bekliyoruz.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Aliye Coşar.

Buyurun lütfen.

ALİYE COŞAR (Antalya) - Sayın Bakan, dünyanın en çok ziyaret edilen dördüncü kenti Antalya, ulaştırma ve altyapı yatırımlarından hak ettiği payı alamamaktadır. İktidar Antalya'nın ekonomik gücü ve uluslararası bilinirliğiyle övünürken şehrin kronikleşen ulaşım sorunlarını görmezden geliyor. Antalya'nın ulaşım altyapısı ve yatırımları yalnızca yerleşik nüfusa göre değerlendirilemez. Şehir milyonlarca yerli ve yabancı nüfusu ağırlamaktadır. Antalya'da trafik sadece turizm sezonunda değil, on iki ay yaşanan bir sorundur. Şehir merkezine ve Havalimanı bağlantılarında Serik, Manavgat ve Alanya güzergâhında yılın büyük bir bölümünde ciddi trafik yoğunluğu yaşanmaktadır. Antalya'nın en büyük ulaşım sorunlarından biri D400 Kara Yolu'dur. Antalya'dan Aksu'ya, Serik'ten Manavgat'a, Alanya'dan Gazipaşa'ya kadar uzanan güzergâh turizm sezonuyla birlikte trafik çilesine dönüşüyor. İlçelerdeki kavşaklarda düzenleme şart.

Son olarak COP31'de okullara on-line eğitim ve idari izin verilmesine rağmen saatlerce süren trafik yaşandı. D400 otellerin, hava limanlarının, tarım ve hizmet sektörünün ve ticaretin de ulaşım yükünü taşıyor. Manavgat'ın Gültepe, Ilıca, Evrenseki ve Çolaklı kavşaklarına yeni düzenlemeler yapılmalıdır. Bu yolu her gün kullanan vatandaşlarımızın trafik çilesi bitmiyor. Bu yoldaki kavşaklarda yapılmayan düzenleme nedeniyle Alanya ve Manavgat'a gelen turistlerde söz onunda bu trafiğe maruz kalıyor. Köprülü kavşak ya da tünel geçitlerle bu kavşakların düzenlenmesi gereklidir. Otoyol projesi bitse de bitmese de bu kavşak çalışmaları olmalıdır. D400 üzerindeki yükü ve sorunu Antalya-Alanya Otoyol Projesi'yle çözmek mümkün değildir. Bu proje, trafik sıkışıklığının en yoğun olduğu Antalya-Serik arasıyla Havalimanı bölgesini ve Alanya girişini kapsamıyor. Ne zaman bitirilip ne zaman faaliyete geçeceği de net değil çünkü AKP iktidarı Antalya için bir proje teslim tarihi verirse o proje yıllarca bitmiyor. Üstelik otoyolun geçiş ücretlerinin ve ekonomik kriz ortamında vatandaşa yüklenmesi de bu yola talebi azaltacaktır. Bir başka uluslararası etkinlik için açılan ama kurumların sahiplenmediği turizm yolu olarak bilinen alternatif güzergâhın yatırım programına alınması şarttır. Yol birkaç basit düzenlemeyle ve iyileştirmeyle Antalya-Manavgat arasında kıyı yerleşimlerinde ve turizm tesislerinde ulaşımı da rahatlatacaktır. Antalya'nın ulaşım sorununu ücretli otoyolla da çözemezsiniz. Antalya-Alanya arasında raylı sistem bağlantısı gereklidir. Türkiye'nin ulusal demir yolu ağına bağlanmamış en büyük kentlerinden biri de Antalya'dır. Antalya'ya yıllardır hızlı tren yapılacağı iktidar tarafından söylenir. Antalya-Afyonkarahisar üzerinden hızlı tren vaat edildi. Sonra Konya hattı gündeme geldi, hedef 2030 yılı dendi,

hızlı tren projesinde kesin güzergâh ve tarih nedir? Hızlı trenle birlikte demir yolu projesi, kentin üretim ve ticareti için gereklidir. Antalya halkı yeni tarihler ve vaatler değil, somut yatırım takvimi ve bitirilen yatırımlar görmek istiyor. Ankara-Gazipaşa uçak seferleri yine kış aylarında karşılıklı olarak kaldırıldı. Seferler neden kaldırılıyor? Alanya ve Gazipaşa halkı mağdur ediliyor. Antalya Kuzey Çevre Yolu'nda yaşanan kazaların önüne geçilmeli, mühendislik hatası varsa da düzeltilmelidir. Isparta-Antalya Dereboğaz yolunda ölümlü kazalar artıyor, bu yoldaki eksiklikler bir an önce tamamlanmalıdır. Konya-Antalya yolu, Beyşehir-Derebucak-Taşağıl güzergâhındaki çalışmaların bitirilmemesi, iki kent arasındaki ulaşımı hâlen olumsuz etkiliyor. Kış ayları geldi, bu yol ne zaman tamamlanacak?

Geçtiğimiz yıl Antalya-Konya kara yolunun Eynif ve Sobuca ovalarından geçen bölümü sular altında kalmıştı. Yanlış mühendislikle planlamanın bedelini vatandaşlarımız ödemişti. Bu hatayı düzeltmek yerine Çukurviran Mahallesi üzerinden yeni bir yol çalışması planlanıyor. Mevcut güzergâhta 2 kilometrelik bir düzenlemeyle çözülebilecek sorun için 9 kilometrelik yeni yol yapılmak istenmesi Antalya-Konya arasını yaklaşık 20 kilometre uzatacak.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ALİYE COŞAR (Antalya) - Çukurviran halkı da bu projeye karşı çıkıyor. Kendi hatalarınızın faturasını, kamuya çıkan faturayı vatandaşın sırtına yüklemekten vazgeçin.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Coşar.

Şimdi söz sırası Sayın Elvan Işık Gezmiş'e ait.

Elvan Hanım, buyurun.

ELVAN IŞIK GEZMİŞ (Giresun) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, Değerli Komisyon üyeleri; Giresun yıllardır Güney Çevre Yolu yapılmasını bekliyor. Sayın Bakan, Karadeniz Sahil Yolu, Giresun'un şehir merkezinden geçiyor. Yaz aylarında gurbetçilerimizin memleketine dönmesiyle birkaç kilometrelik yolu katetmek bile saatler alıyor. Üstelik bu yolda sık sık kazalar yaşanıyor. Giresun'un şehir içi trafiği ile Karadeniz'in yükünü taşıyan tırların transit trafiğe yıllardır aynı yolu kullanıyor. Karadeniz'in diğer illerinde çevre yolları yapılırken Giresun'un çevre yolu neden hâlâ yapılmadı Sayın Bakanım? Giresun'un ticareti, ekonomisi ve sosyal hayatı için büyük önem taşıyan Güney Çevre Yolu 2027 yatırım programına muhakkak alınmalı ve yapımına başlanmalıdır.

Sayın Bakan, Tirebolu-Torul yolu Giresun ile Gümüşhane'yi birbirine bağlayan en kısa güzergâhtır. Karadeniz kıyısını iç bölgelere bağlayan bu yolu ağır taşıtlar da kullanıyor. Sık sık kazaların yaşandığı bu yolun genişletilmesi, standartlarının yükseltilmesi, can güvenliği kadar bölge ekonomisi ve turizminin gelişmesi açısından da önemlidir. Giresun Limanı'nın Tirebolu'nun iç bölgelere bağlantısını güçlendirecek bu proje için 2027'de somut bir adım bekliyoruz.

Giresun'un kıyı ve iç kesimleri arasındaki ulaşımda yine başka bir öncelik Dereli-Şebinkarahisar arasındaki Pınarlar Tüneli'dir. Tünel tamamlandığında Giresun ile Şebinkarahisar arasındaki yol iki saatlik yol bir saate inmesi hedefleniyor. Yine, Şebinkarahisar ve Suşehri arasında İç Anadolu'ya açılan kapımız olan bu yol, bölge ekonomisi ve ticareti için stratejik bir yoldur. Yoğun virajların ve dar geçitlerin olduğu bu yolun standartlarının yükseltilmesi büyük önem arz etmektedir. Sayın Bakanım, 2027'de bu yolların iyi projeye girmesini talep ediyoruz. Kış aylarında ulaşımın kesintiye uğradığı güzergâhlardan biri de Espiye'yi, Yağlıdere'yi Alucra'ya bağlayan Kurtbeli Geçidi'dir. Yoğun kar ve tipi nedeniyle kapandığında bölgede hayat durma noktasına gelmektedir. Eksik kalan yaklaşık 4,3 kilometrelik kesiminin tamamlanması bölge halkı için büyük önem arz etmektedir. Sayın Bakanım, Giresun'un pek çok köy ve yayla yolu, kapsamlı bakım ve onarım bekliyor. İlçelerimizde köy ve yayla yollarının iyileştirilmesi için 2027'de yeterli ödenek ayrılmasını ve adil bir dağılım yapılmasını talep ediyoruz.

Gurbetçilerimizin yoğun olarak geldiği yaz aylarında köylerimiz hareketleniyor, ulaşım sıkıntısının yanında birçok ilçemizde ve köyümüzde internet erişimi yok. Bu yerleşimlerde internet altyapısı için 2027'de hangi çalışmaları yapacaksınız?

Sayın Bakan, Ordu-Giresun Havaalanı toplam nüfusu 1 milyon 223 bin olan 2 ilimize ve yoğun bir gurbetçi nüfusuna hizmet veriyor. Biz uçuş sayısının artmasını beklerken kış seferlerinin azalması gündeme geldi. Komşu illerimizden birçok yurt dışı noktasına doğrudan uçuş planlanırken Ordu-Giresun Havaalanı neden göz ardı ediliyor? İstanbul, Ankara, İzmir seferleri artırılmalıdır. Ankara'ya sabah gidip akşam dönmeyi imkân verecek makul saatlerde bir uçuş tarifesi düzenlenmelidir. Başta, Almanya olmak üzere yurt dışı noktalarına doğrudan uçuşlar planlanmalıdır. Antalya, Çukurova, Bursa gurbetçilerimizin yoğun yaşadığı yerlerdir. Giresun ve Ordulu hemşehrilerim başka illerin havaalanına mecbur edilmemelidir.

Ulaşım yatırımlarının bölgenin ihtiyaçlarına göre planlanması ve hizmetlerin daha hızlı yürütülmesi için Giresun'da Karayolları Bölge Müdürlüğünün kurulmasını talep ediyoruz.

Sayın Bakan, Giresun'un demir yolu bağlantısını da gündeme getirmek istiyorum. Samsun'dan Sarp Sınır Kapısı'na uzanması öngörülen hat Doğu Karadeniz'de yük taşımacılığı için yeni bir seçenek sağlayacaktır. Giresun açısından bu projenin en önemli ayağı, Giresun Limanı'nın demir yoluyla buluşmasıdır. Samsun-Sarp demir yolunun Giresun kesiminde 2027'de hangi çalışmaları yapacaksınız? Kıyı boyunca planlanan hattın yanı sıra, Tirebolu'dan Gümüşhane üzerinden Erzincan'a uzanacak demir yolu bağlantısını da ele almak gerekir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Gezmiş.

Şimdi de söz sırası Sayın Ömer Faruk Gergerlioğlu'nda.

Buyurunuz lütfen.

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, soru önergelerime verdiğiniz cevaplardan başlayayım. 77 soru önergeme gecikerek de olsa yüzde 95 oranında cevap vermişsiniz; fena bir oran değil ancak bununla birlikte eleştirilerim de olacak size. Ben Kocaeli milletvekiliyim ve biliyorsunuz Gebze Akse Sapağı felaketiyle ilgili size sorularım olacak. Geçen sene gazeteci Alican Uludağ size soru sorduğu için celallenmiştiniz, öfkelenmiştiniz, bir yıl boyunca Alican Uludağ hapishanelerden kurtulamamıştı ancak sonunda haklı çıktı. Bilirkişi raporu onu haklı çıkardı çünkü bilirkişi raporu binanın çökmesinde metro hattını suçlu buluyordu. Binanın 15 metre altında kazı yapılıyordu, 50 metre altta olması gerekiyordu ve bundan dolayı 4 insan hayatını kaybetti. Sonrasında ne mi oldu? Size söyleyeyim: Gebze Akse Sapağı halkı ve esnafı perişan durumda, haklarını alamadılar ve orası tamamen böyle, âdeta bombardıman edilmiş bir yer gibi, sadece o apartman değil, çevredeki yüzlerce bina yıkılmış veyahut da yıkılmayı bekler bir hâlde.

Şimdi, burada, bu metro inşaatını yapan firma rekor kırıyor ve siz onu sürekli ödüllendiriyorsunuz. Dokuz yıldır Gebze-Darıca Metro Hattı bitmiyor. Ben her sene ulaştırma bakanlarına burada soruyorum "Önümüzdeki sene bitecek Ömer Bey diye bana cevap veriyorsunuz." Şimdi, 2018'de başlamış, 2026'da hâlâ bitmemiş, ne zaman biteceği belli değil. Bu inşaatı yapan ve bu 4 kişinin ölümüne yol açan firmaya nasıl bir hediye verdiniz biliyor musunuz? Kartepe-Körfez Metro Hattı'nı da ona hediye ettiniz. Maşallah yani. Nedir yani bu Eze İnşaatın neyi var, arkasında ne var ben size sormak isterim.

Yine, Safiport; ya, neredeyse İzmit Körfezi'ni kapatacak, denizi 450 metre işgal etmiş durumda. Hakan Safi'nin nesi var Allah aşkına? Böyle inanılmaz bir şekilde genişliyor, ha bire yeni vinçler yapıyor, standartlar dışı bir ulaşım işiyle meşgul, çevreye de büyük zarar veriyor, inanılmaz haksızlıklar yapıyor ve bu liman D100 yolunu kilitliyor.

Şimdi, Derince Liman-D100 otoban hattı 2 kilometrelik bir üst geçitten limandan otobana geçiş sağlayacak. Ya, bunu var ya, neredeyse yirmi yıla yaklaşıyor yapamadınız. "2009'da yapılmalı." denildi sizden önceki bakanlar tarafından. "Bana ne." demeyin, o zaman da AK PARTİ iktidardaydı. 2022'ye kadar bu işler yapılmadı, 2022'de bir ihale yapıldı. Demek ki şaibe vardı, 2024'te ihale bozuldu, sonra bir müddet bekledik, D100'de binlerce araba, binlerce insan perişan oldu, ardından bir ihale daha yaptınız, o ihale de yürümüyor yani neredeyse yirmi yıla yakın 2 kilometrelik bir üst geçit, köprü, otoban projesini yapamadınız. Felaket bir durum ve bu yollarda tırlar sürekli kazalara yol açıyor. Aynı zamanda, tırcılarla da konuşuyorum, onlar da çok zor durumda. Karayollarıyla da konuştum bu konuyu, yollarda yeterli cepler yok, onlar da çok zor durumdalar gerçekten.

Yine, Körfez'de limanlar çok, bakın, Petrol Ofisi'ne de şimdi bir liman veriliyor ve 36 tane liman var ya. Eskiden Körfez ne kadar kirliydi, biraz temizlenmeye başlandı, şimdi, Büyükşehir Belediyesi güya dip çamur temizliği yapıyor, öbür taraftan yeni yeni limanlar oluşuyor ve Körfez yine berbat bir hâle geliyor yani memleketin parası çöpe gidiyor; bir taraftan temizleniyor, öbür taraftan kirletiliyor. Buna siz niye müdahale etmiyorsunuz?

Yine, Safiport ve diğer limanlardan, Mersin'den, Armutlu'dan, her yerden İsrail'e ticaret var. Mayıs 2024'te bu ticaret yasaklanmadı mı? Ben Mecliste defalarca bu ticareti ispat ettim. Gelin, Kocaeli'ye, size göstereyim Safiporttan İsrail'e nasıl vızır vızır gemiler gidiyor Sayın Bakan; haberiniz yoksa ben size buradan söylemiş olayım.

Yine, bakın, kredi kartı komisyonu meselesi. Şimdi, size soru önergelerimle de sordum, demişsiniz ki: "Karayolları Yönetmeliği'nin 56'ncı maddesinde kredi kartından komisyon alınması yasaklanmıştır." Sizin cevabınıza rağmen vızır vızır...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Gergerlioğlu.

Şimdi de söz sırası Sayın Levent Uysal'da.

Levent Bey, buyurunuz lütfen.

LEVENT UYSAL (Mersin) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Değerli Bakanım, Mersin genelinde, 2026 yılında 11 milyar yatırım harcamasıyla 60 kilometre yol, 20 köprü ve 3 tünel hizmete alınmıştır efendim. Daha da önemlisi, seyahat süresini on sekiz dakikaya indiren karbon emisyon miktarını 17 bin ton azaltarak yılda 3 milyar lira tasarruf sağlayacak Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu açılmıştır. 2026 yılında Çukurova Havalimanı'ndan 30 bin seferle 5 milyon yolcu ve 50 bin ton yük taşınmıştır. Şehrimizin ulaşımına, altyapısına vermiş olduğunuz değerden dolayı, destekten dolayı teşekkür ederim efendim.

2027 yılında ise Silifke-Mut, Erdemli-Güzeloluk, Gülnar-Aydıncık yol çalışmalarının tamamlanmasını, Mersin-Tarsus OSB bağlantı yolunun genişletilmesini, Tarsus-Çamlıyayla yolu için ek ödeme ödenek ayırılmasını, Akdeniz Huzurkent Çevre Yolu projesinin yatırım projelerine alınmasını, Mersin kıyı ve deniz alanları projesinin bir an önce tamamlanmasını, Mersin-Tarsus arası otoyol geçiş ücretinin -evet efendim, bunu her zaman söylüyoruz çünkü özellikle Tarsus'taki dostlarımız, halkımız bunu çok istiyor- kaldırılmasını ve özellikle, tüm ilçelerimizde mobil iletişim altyapısının güçlenmesini talep ediyoruz.

Teşekkür ediyorum.

2027 yılı bütçemiz hayırlı uğurlu olsun efendim.

Saygılarımla.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Semra Dinçer'de.

Buyurunuz lütfen.

SEMRA DİNÇER (Ankara) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; bugün 761 milyar liralık ulaştırma bütçesini konuşuyoruz. Sözlerime ne yazık ki bu bütçede yeri olmayan 8 denizciyle başlamak istiyorum.

2 Eylülde Tuğberk İmamoğlu gemisi 10 mürettebatıyla ALSU tankerinin çarpışmasıyla Silivri açıklarında battı. Birinci Kaptan Yaşar Kayhan'ın naaşı 14 Eylülde deniz yüzeyinde bulundu. Ailelere ise ilk günden şu söylendi: "Bu derinlikte çalışacak teknoloji yok." Oysa aynı günlerde Girne'deki faciada Türkiye'den giden Derinsu Sualtı Mühendislik firmasının Optimus Prime gemisi 650 metrede bir aydan uzun çalışmış, batıkta kesim yapmış ve 13 naaşı çıkarmayı başarmıştır. Yani teknoloji vardı hem de yerli ve millîydi, sadece yolu Silivri'ye düşmedi. "30 Eylülde Kıbrıs'taki ekip geliyor." denildi ama gelen olmadı. Ulaştırma Bakanlığı "Bu iş İçişlerinin." dedi, İçişleri "Bu iş Ulaştırmanın." dedi. İki Bakanlık haftalarca aileleri bir oraya, bir buraya sürükledi. Ailelerin ısrarıyla 24 Ekimde Mukavemet gemisi, 28 Ekimde TCG Alemdar arama kurtarma çalışmalarına katıldı ve İkinci Kaptan Rahmi Temel'in naaşı 720 metreden geminin köprü üstünden çıkartıldı. "İmkânsız" denilen şey başarıldı. Demek ki sorun derinlik değil, iradeydi. Bakanlık ailelere Derinsunun yurt dışından gelecek parçalarının kasım başında geleceğini, o güne kadar Mukavemetin çalışacağını söyledi. Kasım ayı geldi ancak Derinsu gelmedi. Mukavemet gemisi de 2 Kasım gecesi gerekçe göstermeden görev yerinden çekildi. 5 Kasımda ise kriz masası tek açıklama yapılmadan kapatıldı. 11 Kasımda Bakan Yardımcınız Durmuş Ünüvar ve bürokratlarınız ailelere şunu söyledi: "Enkaza müdahale imkânsız, böyle bir usül yok. Sigortalar karşılamıyor, Bakanlığın böyle bir bütçesi yok." 21 Kasımda ailelere gelen yazıda arama kurtarmanın 6 Kasımda bitirildiği bildirildi. Gerekçe neydi? Makul bir kurtarma ümidi kalmadı ancak bilim tersini söylüyor. Denizdeki sıcaklık, akıntı ve oksijen koşulları bedenleri koruyor. Korunan bedenleri sonar daha iyi kolay buluyor. İkinci Kaptanımızın naaşı elli altıncı günde hiçbir travma ve doku bozulması olmadan çıkartılmıştı. Yani geç değildi Sayın Bakan, eksik olan sizin iradenizdi.

Sayın Bakan, bugün "Uluslararası uydu yardımlı arama kurtarma sistemiyle 6 ülkeye hizmet veriyoruz." dediniz. 6 ülkeye ulaşan bu sistem burnumuzun dibindeki Silivri'ye neden ulaşmadı. Bakın, bu bütçede garantili otoyol, köprü ve tünellere yani müteahhitlere 134 milyar 144 milyon lira ayırdınız. Araç geçse de geçmese de o parayı gününde kuruşu kuruşuna ödüyorsunuz. Sıra bir denizciye, çiftçiye, emekliye yani vatandaşa gelince bütçe yok, yetki yok. Sayın Bakan, aileler sadece başında dua edebilecekleri bir mezar istiyorlar.

Şimdi de size ailelerin sorularını soruyorum: Mukavemet gemisi 2 Kasım gecesi ailelere rapor ve gerekçe sunmadan kimin kararıyla bölgeden çekildi? Aileler aramanın bittiğini neden on beş gün sonra bir yazıyla öğrendi? Savcı "İzne gerek." yok dediği hâlde teknik rapor Derinsuyla neden paylaşılmadı? Söz verilen görüşme neden yapılmadı? Ailelere Derinsunun yurt dışından getireceği parçalarının kasım başında geleceği söylendi. Bu parçalar geldi mi? Optimus Prime, Marmara'ya ne zaman gelecek? Gemi trafik hizmetleri otomatik tanımlama sistemi kapalı olan İmamoğlu gemisini ve ona yaklaşık kazaya neden olan ALSU tankerini neden göremedi? Müteahhide yeten ama 8 denizciyi ailesine teslim etmeye yetmeyen bir bütçe kimin bütçesidir? Aileler tek bir şey diyor, ben de o cümleyle bitiriyorum: Lütfen bizi mezarsız bırakmayın.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, teşekkür ediyorum.

Şimdi, soru için sayın milletvekillerine söz vereceğim, sonra Sayın Bakana cevap hakkı için söz tanıyacağız.

Değerli milletvekilleri, sizden istirhamım süreyi verimli ve efektif kullanmamız, sonra en sona kalan milletvekilleri konuşamama riskiyle karşı karşıya kalıyorlar.

İlk olarak Komisyon üyelerinden başlayacağız.

Sayın Erdem, buyurun

ORHAN ERDEM (Konya) - Sayın Bakanım, Konya'da yürüyen işlerimiz için teşekkür ediyoruz. Bilhassa raylı sistemlerde çok önemli bir gelişme oldu, size ekibinize teşekkür ederiz. Konya Çevre Yolu ikinci kısım, inşallah bu dönem açacağız. Alacabel Tüneli'yle birlikte yıl sonunda bunların açılışını bekliyoruz ama Konya Çevre Yolu üçüncü kısım çok önemli, sizi ziyarette de arz etmiştik. Yunak-Polatlı ayrımı yolu 38 kilometrelik kısım kaldı. Akşehir-Yalvaç yolu... Kadınhanı Kurthasanlı-Polatlı ayrımı bu yol çok önemli, yatırım programına alınmasını rica ediyoruz. Çeltik-Yunak yolu, yine Emirdağ Davulga-Yunak yolu, Seydişehir-Bozkır yolu, Beyşehir-Şarkikaraağaç yolu sizden önemle takibini rica ettiğimiz konular.

Bütçeniz hayırlı uğurlu olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, Sayın Akay...

CEVDET AKAY (Karabük) - Teşekkürler Başkanım.

Karabük'te yol ağının yaklaşık yüzde 66'sı hâlâ mıcır yani her 3 yolun 2'si asfalt değil. Kış koşullarında bu yollar ulaşıma değil, mağduriyeti hizmet ediyor. Bunları düzeltecek misiniz Sayın Bakanım?

Yine, ilimizde yolcu tren seferleri sınırlı, yük taşımacılığı ise potansiyelinin oldukça altında Ankara-Zonguldak hattında bulunan ilimiz sanayi kenti olmasına rağmen demir yolu lojistiğini etkin kullanamıyor. Etkinliği artırmak için neler yapacaksınız?

Yine, Karabük'te havaalanı yok. Karabük'e havaalanı yapılacak mı?

Karabük Yenice yolu sorunlu bir yol. Tek şeritli, dar platformlu ve sürekli heyelan riski taşıyan bir hat olmasına rağmen kalıcı biçimde ele alınmamış, geçici müdahalelerle ayakta tutulmaya çalışıyor. Yenice Karabük yolunun son durumu nedir? Yapacak mısınız Sayın Bakanım?

Yine, Safranbolu-Bartın yolu tek şeritli, dar platformlu, keskin virajlarla ve eğilimli kesimlere sahip, yer yer sathi kaplama ve bozulmuş asfalt yapısındadır. Bu sorunları giderecek misiniz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Güneş...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, Yeni Parti Grup Başkan Vekili İstanbul Milletvekili Gökhan Günaydın'ın bir videosunu gördüm, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün geçiş ücretlerinin 1.170 TL olduğunu ve bir bu kadar da devletimizin ödediğini ifade ediyordu. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçişlerde vatandaşlarımız ne kadar ücret ödemektedir?

Diğer taraftan, Ankara-Uşak hızlı tren seferlerinin ne zaman başlayacaktır?

Uşak Çevre Yolu'nu ne zaman bitireceğiz?

Uşak Ulubey-Güney yolunun ihalesinin yapılması ve Uşak Havaalanı pistinin güçlendirilmesi ve bir an önce uçuşlara açılmasını temenni etmekteyiz. Destekleriniz için teşekkür ederiz.

Bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını dilerim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş...

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Adana'nın göz bebeği Şakirpaşa Havalimanı'nın mevcut statüsü nedir? Yeniden tarifeli yolcu taşımasına açılmasını değerlendiriyor musunuz? Şakirpaşa Havalimanı'nın arazisine ilişkin herhangi bir imar değişikliği, tahsis veya devir planınız bulunmakta mıdır?

Adana Metrosunun Bakanlığınız tarafından devralınmasına yönelik bir çalışmanız var mıdır? Adana Metrosunun ikinci etabı için 2027 yılında kaynak ayrılmış mıdır?

Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Projesi'nin ilk ihale bedeli, güncel maliyeti ve kesin tamamlanma tarihi hakkında somut bilgi bekliyor Adanalılar sizden.

Adana'nın Kuzey Çevre Yolu için 2027 bütçesinden ne kadar ödenek ayrılmıştır?

Adana sanayi bölgelerinin limanlarla demir yolu bağlantısının güçlendirilmesi için hangi yatırımları yapmayı planlıyorsunuz ve Adana'nın ilçeleri itibarıyla fiber internet erişim...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tanhan...

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Diyarbakır, Van, Mardin, Hakkâri, Şırnak'ı yüksek hızlı tren ağına bağlayacak bir planlamanız var mıdır?

Mardin, Nusaybin, Cizre ve Ovaköy hattına 2024'te neden hiç harcama ayırmadınız?

Yine, havalimanları işletmelerinde sözleşmede yolcuların temel ihtiyaçlarına ilişkin bir fiyat güvencesi var mıdır? Zira, bir suyun 380 liraya satıldığı, dönerin 3 bin liraya yakın bir fiyatla ücretlendirildiği bir durumdan bahsediyoruz.

Yine, Nusaybin Kamışlı Sınır Kapısı'nın açılmasıyla artacak trafik için 2027'de yol, demir yolu, gümrük altyapısına ne kadar ödenek ayırdınız?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kurt...

RESUL KURT (Adıyaman) - Sayın Bakanım, Adıyaman-Çelikhan il yolu yapım işinde çalışmaların kesintisiz sürdürülmesi amacıyla 2027 için planlanan ödenek tutarı nedir? İlave ödenek tahsis edilmesi planlanmakta mıdır? Projenin tamamlanması için öngörülen takvim nedir? Adıyaman Kuzey Çevre Yolu Projesi'nin 2027 yılı yatırım programına alınması ve yapım ihalesinin gerçekleştirilmesi hususunda Bakanlığımızın çalışmaları hangi aşamadadır? Projenin güncel yatırım bedeli ve öngörülen ihale takvimi nedir? Gölbaşı-Adıyaman-Kahta Hızlı Tren Projesi'nin 2027 yılı yatırım programına alınması planlanmakta mıdır, buna ilişkin bir takvim bulunmakta mıdır? Adıyaman Havalimanı'mızdan gerçekleştirilen uçuş seferlerinin artırılması, İzmir ve Antalya uçuş alternatiflerinin oluşturulması için hangi çalışmalar yürütülmektedir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, iyi ki efektif kullanın dedim süreyi, Allah razı olsun.

Buyurun.

SEYDİ GÜLSOY (Osmaniye) - Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım seçim bölgem Osmaniye'ye göstermiş olduğu yakın ilgi ve alakaya çok teşekkür ediyorum.

Sorum: Osmaniye-Kadirli ve Kadirli-Ceyhan yollarını ne zaman tamamlayacağız? Yine, devam eden Osmaniye Bahçe-Nurdağı Yolu'nu ne zaman tamamlayacağız? Bir de Osmaniye'ye hızlı tren ne zaman gelecek Sayın Bakanım? Aynı zamanda, Eğitim Araştırma Hastanemizin önüne yapacağımız akıllı kavşağa ne zaman başlayacağız? Yine, Toprakkale Türkmen beldesinin kavşak çalışmalarına ne zaman başlayacağız?

Teşekkür ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) - Ya, bunları öğrenemediyseniz şu dakikaya kadar sizin işiniz zor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, lütfen...

Sayın Biçer Karaca...

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Sayın Bakan, Ocak 2027'de yatırım programınız açıklanacak. Ocak 2027 yatırım programında Denizli için hangi yatırımları planlıyorsunuz? Yine, 1.566 kilometrelik KÖİ modeli otoyol projesinde ek sözleşmelerle maliyeti artıran KÖİ projeleriniz yer almakta mıdır? Yine, KÖİ projelerinin uygulama sözleşmeleri ticari sır diye saklanmaktadır ve bilgi

alamıyoruz. Bu projelerde herhangi bir değişiklik yapıldı mı, yapıldıysa bu değişiklik hangi yönde yapılmıştır? Yine, Sayın Bakan, Denizli-Aydın Otoyolu'nun 2023, 2024, 2025 ve 2026'nın ilk on ayında garantiye esas gün ve geçiş, araç sınıfı, kesin mesafe bazlı gerçekleşme, kullanıcı geliri ve garantiye esas gelir ne kadardır?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Açıkkapı...

EJDER AÇIKKAPI (Elazığ) - Sayın Bakanım, ilk on ayda 1 milyon 20 bin yolcu taşıyan havalimanımızın proje ihalesi yapılmıştı. Yeni dış hatlar terminalinin projesi hangi aşamada? Yapım ihalesi için bir tarih verebilir misiniz? Malatya-Elâzığ-Diyarbakır Hızlı Tren Projesi'nin hangi aşamadadır? Yatırım programına alınması için öngörülen takvim nedir? Malatya-Elâzığ hattındaki sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları nelerdir? Bu yatırımlar işletmeye alındı mı, alınmadıysa işletmeye alınmaları için hangi tarih öngörülmektedir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı...

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Ulaştırma Bakanım, Gazipaşa-Ankara uçak seferleri yine iptal edildi. Alanya, Gazipaşa, Anamur, Ermenek ilçe vatandaşlarımız bu durumdan mağdur. Ayrıca, Antalya-Alanya Çevre Yolu, Konaklı bölgesinde bitmekte. Konaklı'dan Gazipaşa'ya kadar olan kısmın da proje kapsamına alınması gerekir ancak o nedenle bir anlam ifade eder diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Aşkın Genç...

AŞKIN GENÇ (Kayseri) - Sayın Bakan, siz Kayseri'de Bölge Müdürlüğü de yaptınız, ben biliyorum, yakinen şehrimizi tanıyorsunuz. Uzun yıllardır devam eden bir hızlı tren projemiz var, "2027'de tamamlanacak." "2028'de tamamlanacak." deniyor fakat ben şimdi dağıttığınız kitapçıklarda "2030'da tamamlanacak." gibi bir ibare gördüm; bu konuda bize net bilgi verebilir misiniz? Ne zaman tamamlanacak? Bir diğer konu da Kayseri'nin hiçbir noktasından otoyol bağlantısı yok. Özellikle Kayseri-Ankara arasında hemşehrilerimizin çok ciddi bir talebi var. Ankara'dan Kırşehir'e kadar otoyol bağlantısı var fakat Kırşehir'den sonrası yok. "Birtakım çalışmalar yapılıyor." dendi ama ne aşamada? Bilgi verirseniz seviniriz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Kısacık...

SADULLAH KISACIK (Adana) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Bakanım, şimdi, tüm dünyadaki ana gündem yapay zekâ ve şu anda yatırımların çoğunun, hatta geçmişte dünyadaki demir yolları yatırımlarının katbekat fazlasının şu anda yapay zekâ altyapısına yatırımla ilgili harcanacağı bir miktar var ve bu miktardan dolayı Amerika Birleşik Devletleri'nde hem faiz yükseliyor hem enflasyon yükseliyor, bu yatırım korkusu var. Yalnız, ben, sunumunuzda yapay zekâyla ilgili özel bir alan göremediğim. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yapay zekâ konusundaki bir master planı, bir vizyonu var mı? Çünkü bu konudaki öncü bakanlıklardan biri olacaksınız.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Ök...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, Denizli Buldan'dan Manisa'ya kadar olan yolda sathi kaplama vardır; bununla ilgili asfalt çalışması ne zaman yapılabilir? Çameli-Fethiye Yolu'nun 1'inci etabı yapıldı, teşekkür ediyorum; 2'nci etap konusunda desteklerinizi bekliyorum. Tekrar, Acıpayam-Kelekçi Yolu için desteklerinizi... Yine, Çivril-Işıklı Yolu çok yavaş gidiyor, müteahhitle ilgili sıkıntı var; bunun bir gözden geçirilmesini talep ediyoruz. Yine, Acıpayam'dan Salda'ya giden yolun yapılması, Çal-Çivril Yolu yapımı... Yine, Kale-Beyağaç Yolu'muz var, orada sadece bir genişletme yapılacak, çok bir şey yapmaya gerek yok ama bunun çözümlenmesi... Denizli'deki sanayicilerimizin İzmir Aliağa Limanı'na direkt bağlanmasını talep ediyoruz, siz konuyu çok iyi biliyorsunuz. Bununla ilgili bu yıl bir şey yapacak mıyız? Yine, Denizli'nin hızlı tren ağıyla Ankara'ya bağlanması noktasında desteklerinizi bekliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ederiz.

Sayın Esen..

ELİF ESEN (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben konuşmamdaki 5G'yle ilgili sorularımı yinelemek istiyorum, belki not alamamışsınızdır diye. Sayın Bakan, 5G abonesi 44,5 milyon vatandaşımız var. Bu 70 milyarlık ayrılan bütçe, bu kapasite, vatandaşın daha uygun fiyatla, daha güvenilir hizmet almasına nasıl yardımcı olacak? Siz teknoloji hedeflerini anlatıyorsunuz. Bu şikâyetlerin yıllardır neden çözülmediğini, bu kullanıcılarla ilgili ucuz tarifeye geçerken engellerle karşılaşmaları yönündeki şikâyetlerinin neden çözülemediğini sormak istiyorum. Yine, BTK'nin ölçüm ve faturalandırmalarında doğruluğunu düzenli denetlemesi gerekir. Burada hangi ölçüm yöntemleri kullanılıyor? Hata tespit edildiğinde para nasıl iade ediliyor vatandaşa? Bunu sormak istiyorum. Sayın Bakan, vatandaşın hizmet kalitesini doğrulayabildiği, sonucunu itirazında kullanılabildiği ölçüm mekanizmalarını güçlendirebilmek için ne tür çalışmalarınız var?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Özcan...

TALİH ÖZCAN (Düzce) - Teşekkürler Sayın Başkanım.

Akçakoca, Batı Karadeniz'in en popüler turizm merkezlerinden biridir ancak otoyollarda Akçakoca'yı gösteren yönlendirme tabelası bulunmamaktadır. Akçakoca'nın tanıtımı ve ulaşımın kolaylaşması için bu eksiğin derhâl giderilmesi gerekir. Ankara-İstanbul

Arası Süper Hızlı Tren Projesi'ne Düzce ve Bolu'nun da mutlaka dâhil edilmesi gerekiyor, Düzce ve Bolu'yu görmezden gelmeyin. Düzce halkı adına size soruyorum: Düzce-Akçakoca Yolu genişletilecek mi? Akçakoca'yı gösteren tabelalar otoyollara ne zaman konulacak? Düzce ve Bolu, Süper Hızlı Tren Projesi'ne dâhil edilecek mi? Akçakoca Yeni Liman Projesi ne zaman tamamlanacak? Düzce'de köylerdeki telefon ve internet sorunları ne zaman çözülecek?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Akbulut...

İZZET AKBULUT (Burdur) - Sayın Bakan, Kasım 2025'te burada geldiğinizde de ifade etmeye çalıştık. Şehrim Burdur'un hiçbir girişinde bir tane bile köprülü kavşak yok. Fethiye istikametinden gelenlerin Burdur Gölü'nü göremeden gittiğini de o gün size anlatmaya çalışmıştık, daha hâlâ herhangi bir çalışma olmadı; 2027'de rica ediyoruz sizlerden. Yine, o gün için Burdur-Tefenni-Çavdır Yolu'nun Kasım 2025'te açılışını yaptınız ama bütün yaz boyunca sürekli bir tadilatla vakit geçti; bu konuda bilginizin olmasını rica ediyorum. Yine, Eskişehir-Afyon-Burdur-Isparta-Antalya Hızlı Tren Hattı'yla ilgili artık o geçiş güzergâhı net olarak belli olmuş mudur? Burdur ile Isparta'nın, iki ilin de ortak bir şekilde kullanması yönünde taleplerimiz var. Yine, Burdur Tren İstasyonu'nun son durak olduğunu daha önce de ifade etmiştik; OSB alanına bir 2-3 kilometre geriye çekilmeyle alakalı bir talebimiz var ama ısrarla bu da görmezden geliniyor. Yine, Bucaklı hemşehrilerim Çubuk Tüneli'nin bitirilmesini istiyorlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Baykan...

MEHMET BAYKAN (Konya) - Sayın Bakanım, iktidarlarımız döneminde zatıaliniz ve selefiniz bakanlarımız dönemlerinde Türkiye'de ulaştırma adına tarihî hizmetlere imza atıldı; atasözlerini değiştiren bir dönem oldu. "Git gel Konya altı saat" git gel Konya dört saate düştü hem kara yoluyla hem trenle. Tabii, kara yolunda güvenli sürüşler diliyoruz sürücülerimize. Efendim, Konya Havaalanı'nın yıllardır sisten dolayı ILS cihazı eksikliğinin yakın zamanda giderileceğini biliyoruz. Zatıalinize bu noktada ve ekibinize teşekkür ediyoruz. Devam eden yatırımlardan Ereğli-Halkapınar-İvriz yolu ikmal inşaatı, Beyşehir-Derebucak yolu, Konya-Akşehir yolu onarım işi, Altınekin ayrımı Konya yolu üst yapı onarım işi gibi işlerimiz için teşekkür ediyorum. Ayrıca Afyon Yolu Ladik Kavşağı Alt Geçidi, Sarayönü-Dedeler, Ankara- Antınekin yolu iyileştirme konularında talepleri de iletmek istiyorum.

Yine...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ayrım...

ŞAMİL AYRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, İstanbul'da devam eden metro inşaatlarıyla ilgili özellikle belediyenin yapmış olduğu metroların Ulaştırma Bakanlığına geçmesiyle ilgili bir çalışmanız var mı?

İkinci olarak, Iğdır Çevre Yolu 2027 Programı'nda mı? Kars'a hızlı tren ne zaman gelecek? Ve bir de biliyorsunuz, Zengezur Koridoru inşallah önümüzdeki süreçte tamamlanıyor. Bu Dilucu-Kars demir yolunu öne çekmeyi planlıyor musunuz?

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

Bütün camiaya yaptıkları görevler nedeniyle teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, teşekkür ediyorum.

Süre bitti.

CAVİT ARI (Antalya) - Tahtasız var, son konuşmacı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ona hiç gelmez, Tahtasız'a gelme şansı yok. Yine, burada bir kaç milletvekili var, onlara söz vermeye çalışacağız.

CAVİT ARI (Antalya) - Bekliyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Beklesin canım, ben de çok bekliyorum, bir şey olmuyor.

CAVİT ARI (Antalya) - Bekliyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Beklediğini ben de görüyorum Sayın Arı, Sayın Tahtasız, siz yazılı verin.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Yazılı veriyoruz da bir şey olmuyor Başkanım.

CAVİT ARI (Antalya) - Yazılı olmuyor, Tahtasız'a bir dakika söz verelim.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Yavuz Bey var, Yavuz Bey.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bugün de biz alacaklıyız.

Dört dakika daha, buyurun.

Sayın Süllü, buyurun.

JALE NUR SÜLLÜ (Eskişehir) - TÜLOMSAŞ'ta deneyimli personeller pasif bekletiliyor. 2018'den beri görevde yükselme sınavı yapılmıyor, memurlara şef ve şube müdürü olarak sorumluluk yükleniyor. TÜLOMSAŞ eski güzel günlerine nasıl kavuşacak Sayın Bakan?

Eskişehir PTT Başmüdürlüğünün Ankara'ya bağlanması kamu yararı hem de personellerde mağduriyet yaratmıştır. Bölge Müdürlüğü olarak yeniden yapılandırılması düşünülüyor mu?

Sayın Bakan, kısacası Eskişehir'i görmezden gelmekten vazgeçip yatırım yapmayı düşünüyor musunuz? 2027 bütçesinde Eskişehir'e ne kadar yatırım ödeneği ayırdınız?

Ayrıca Devlet Hava Meydanları İşletmesi çalışanlarına havacılık tazminatı konusunda bir çalışmanız var mı? Kesinleşmiş yargı kararına karşın Genel Müdürlüğünün bugüne kadar ilgili karara uygun düzenlemeleri yapmamasının gerekçesi nedir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kaya...

AYKUT KAYA (Antalya) - Sayın Bakanım, Alacabel Tüneli'nin 2026 yılı sonunda tamamlanacağını söylediniz. Bağlantı yollarında son durum nedir? Tünel, bağlantı yollarıyla birlikte yıl sonunda hizmete açılabilecek mi? Çubukbeli Tüneli'nde son durum nedir Sayın Bakanım? Yine, Alanya- Gündoğmuş yolu yıllardır tamamlanmayı bekliyor. Bayır Mahallesi ile Gündoğmuş arasındaki yol hâlâ yapılmadı. Bayır-Güzelbağ arasında ise derin uçurumlar var, bariyerler eksik, vatandaşlarımızın can güvenliği tehlikede. Bu yol tamamlandığında ulaşım süresi yarım saat kısalacak, Gündoğmuş'un tarımı, hayvancılığı ve doğa turizmi geliştirecektir. Alanya'da 40 binin üzerinde Gündoğmuşlu hemşehrimiz yaşıyor. Sayın Bakanım, bu yol ne zaman tamamlanacak? Ayrıca eksik bariyerlerin de can güvenliği açısından ivedilikle tamamlanmasını talep ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, Sayın Aydın...

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Sayın Bakan, biz burada Bakanlığımızın bütçesini görüşürken bu akşam Trabzon Havalimanı çevresinde yoğun yağış nedeniyle yine taşkınlar yaşandı. Her yoğun yağışta benzer manzaralarla karşılaşıyoruz. Trabzon Havalimanı'nın bu görüntülerden kurtulması için çalışmalar ne zaman tamamlanacak? Turizm şehri olan bir kentin uluslararası havalimanı bu manzaralardan ne zaman kurtulacak? Trabzon'da Kanuni Bulvarı tüm etaplarıyla ne zaman tamamlanacak? Sayın Bakan, Sayın Bakanım, not alıyor musunuz bilmiyorum ama Trabzon Şehir Hastanesinin trafik sorunu nasıl çözülecek? Maç günleri 5-6 kilometreye varan trafikler oluşuyor. Ambulansla hasta ölümleri gerçekleşirse bunun sorumluluğunu kim alacak? Yine, yazılı soru önergesi vermiştim, tek sorulu, cevap alamadım, sizi burada görmüşken tek soruma tekrar cevap istiyorum: Trabzon-Erzincan Demiryolu Projesi'nden vaz mı geçildi?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, teşekkür ediyoruz değerli milletvekilleri.

Şimdi, Sayın Bakana söz vereceğiz.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Başkanım, Sayın Tahtasız çok değerli bir arkadaşımızdır, bir dakikanızı rica ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tahtasız, ilk defa bu kadar ısrar etti Yeni Parti Grubu, bir hikmet var, bu işte bir keramet var.

Buyurun, bakalım neymiş.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Evet, Sayın Uraloğlu, yirmi beş yıldır dilimizde tüy bitti, iktidara gelir gelmez 2002 yılında yatırım programından çıkardığınız Çorum Havalimanı'nı ya-pa-cak mı-sı-nız?

Osmancık Çevre Yolu esnafı mahkemeyi kazandı, bu çevre yolunda düzenleme ne zaman yapılacak? Çorum-Mecitözü-Amasya yolu, Çorum- Osmancık yolu, Çorum-Ortaköy yolu, Alaca-Çekerek yolu, Alaca-Boğazkale- Sungurlu yolu, Sungurlu-Çankırı yolu, İskilip-Bayat-Çankırı yolu, İskilip- Tosya yolu, İskilip-Oğuzlar sahil yolu ne zaman yapılacak? Alaca ve Osmancık yolundaki ölüm kavşağını bir an önce yapacak mısınız? Burada dalma projeniz var mı? Boğazkale-Hattuşa-Alacahöyük-Ortaköy-Şapinuva turizm yolu ne zaman yapılacak? Açmış olduğunuz Kırkdilim Tüneli maalesef tek taraflı olarak sürekli ulaşıma kapalı. Kırkdilim Tüneli ne zaman tam anlamıyla hizmete geçecek? Bu konuda açıklama yaparsanız seviniriz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, sorular, soru talepleri karşılanmıştır.

Şimdi, Sayın Bakana gün içerisinde dile getirilen eleştiriler ve sorulan sorular için cevap hakkını kullanması için süre vereceğiz.

Değerli milletvekilleri, sükûneti tesis edelim. Bir de sizden bir istirhamım var zaten zaman kısıtlı, Sayın Bakan konuşuyorken söz atma işlemi yapmazsanız sevinirim. En azından sorulara...

CAVİT ARI (Antalya) - Onu garanti veremeyiz Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - O zaman yazılı alırsınız cevabı, yapacak bir şey yok. Hiç uzatmayacağım, laf atarsanız, yazılı alırsınız. Bu kadar söylüyorum.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Değerli Başkanım, HGS'yle ilgili bir sunum var, onu arkadaşlar hemen getirebilirlerse çok ortak konu, herkesi bilgilendirmiş olayım. Bu ara sadece ben 25 sayfa not aldığımın, herkesi birebir dinlediğimin altını çizmek isterim. Herkesi birebir dinledim. 210'un üzerinde soru olmuş, zannediyorum, 100'e yakın da söz alındı. Dolayısıyla ben süre yettiği kadar burada cevap vermeye çalışacağım, süre yetmediğini de -sizin de dediğiniz gibi- yazılı olarak.

Ben de öncelikle Türk siyaset hayatında yeri, kıymeti olan Hikmet Çetin'e Rabb'imden rahmet diliyorum, Allah rahmet etsin.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Helikopter düşmüş Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Evet, bir helikopter düştü, tam ölü sayısı teyit edilmiş değil Eskişehir'de maalesef saat 19.35'te bir helikopterimiz düştü, detay bilgileri Millî Savunma Bakanlığımız paylaşmış olacak.

Şimdi, HGS'yle ilgili ben size üç başlık altında HGS'yi anlatmaya çalışayım. 5'inci slayta gelsin arkadaşlar. Öncelikle, HGS'de bir aracın bir HGS aboneliği oluyor, otoyola girdikten sonra HGS etiketi okunur. Eğer HGS etiketi okunamıyorsa plaka okunur ve HGS'yle eşleştirilir. Eğer burada hesapta yeterli bakiye varsa geçiş ücreti otomatik tamamlanır ve işlem tamamlanır.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Bende öyle olmadı Sayın Bakanım, bende öyle olmadı.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Geçiş ücreti tahsil edilir ve tamamlanır. Eğer ihlalli geçiş varsa on beş güne kadar her türlü ödeme cezasız olarak yapılabilmektedir. Yok, on beş güne kadar eğer bir ödeme yapılmamışsa kırk beş güne kadar birkaç cezayla bir ödeme yapılmaktadır. Yine, kırk beş günden sonra bir ödeme yapılmamışsa bu sefer yasal takip süreci başlatılmaktadır. Şimdi, şurada, otoyollarımızda hangi otoyolda hangi sistemle -biraz küçük ama görülebilir- vatandaşlarımız, hangi günlerde uyardığını dikkatinize sunuyorum. Yani burada biz uyarmaya çalışıyoruz ama buna rağmen sıkıntı olduğunu da görüyoruz. Bir arka sayfada, burada biz e-devlet üzerinden artık firmaların inisiyatifine bırakmaksızın, hangi günlerde hangi yöntemlerle uyarı yapacağımızın da çok kısa zamanda inşallah kararını aldık, e-devlet platformu üzerinden TÜRKSAT'ımıza bunu yaptırıyoruz. Hemen bir arka sayfada, iki tane aracın geçiş zamanları ve yasal takip sürelerini size buradan vermiş oluyorum. Bir sonraki slayta geçirecek olursak, Karayolları Genel Müdürlüğü üzerinden 584 milyon geçiş yapılmış. Ne zaman? 2025 yılında. Özel otoyollardan 516 milyon geçiş yapılmış. Karayollarında cezasız esasında ödeme yüzde 88'ken özel otoyollarda yüzde 97. Burada cezai yaptırımlar biraz ağır oldu için ödeme istekliliği birazcık daha fazla. Burada yaklaşık 2,2 milyon geçiş de takibe alınmış olan özel otoyollarda çünkü Karayollarında herhangi bir icra işlemi başlatmıyoruz. Niçin? Çünkü Karayollarından geçilen ücretler kamu alacağı olduğu için orada zaten araç muayenede, noter satışında, bir şekliyle o tahsil ediliyor ve bir yasal takip yapmıyoruz. Özel otoyollar kamu alacağı olmadığı için orada bir yasal takip kanuna göre yapılıyor.

Şimdi, bir sonraki slayt da bunun yasal dayanakları. Bakın, 2010'da başlamış olan bir süreç, 2018'de -bir sonraki slayt da var ama ona geçmeden- 10 katı, sizler 4 kata düşürdünüz Mecliste. Yine, 2022'de bu ceza süreçleri on beş günken sizler bunu kırk beş güne kadar uzattınız. Devam ediyorum, dediğim gibi, 10 katı 4 kata düşürmüş olduk ve burada hâlâ şikâyetler var ve sizlerin de dikkatine geliyor, sizler de burada bize çok yoğun bir şekilde soru sordunuz.

Peki, karşılaşılan sorunların sebepleri nelerdir? Bir kere, kredi kartına bağlanmış olan hiçbir HGS geçişinde sıkıntı yok. Sadece PTT'nin HGS hesaplarında yetersiz bakiyeler maalesef sıkıntı. E-devlet üzerinden yapılan bildirimler maalesef yine çok dikkatli takip edilmiyor. Bir buçuk ay önce yaklaşık KVKK'nin aldığı bir karar var. Bu karar diyor ki: "Hiç kimse hiç kimsenin plakasını sorgulayamaz." Bir karı koca arasında olan problemin KVKK'ye gitmesi, "Sen bana, işte, 'Şuraya gideceğim.' demiştin. Ben HGS'ni kontrol ettim, sen şuraya gitmişsin."le başlayan, maalesef, bir karar ve bunun üzerine, bizim diğer sistemler üzerinden yapılan sorgulamalarda biraz aksamalar oldu. Bunu da görüştük, bunu da gideriyoruz. HGS etiketinin kullanılmıyor olması. Araç sahiplerinin ve kullanıcılarının maalesef farklı olması karşılaştığımız problemler.

Peki, ne yapacağız? Şimdi onu sizinle paylaşayım müsaadenizle. Sizlerin de dediği gibi yasal takibi durdurduk. "Bir durun. Hani, burada bir ses var, doğrusunu anlayalım." dedik. Peki, sorularınızda "Yasal takibi durdurdunuz ancak ödenmişler ne olacak?" Usulüne uygun yapılmamış olan bütün ödemeleri biz geri iade ettireceğiz, usulüne uygun yapılmamış olan icra takiplerinden bahsediyorum. Burada, bizim, 2025 yılı için 25 bin tane dosyayı da tek tek incelediğimizi özellikle dikkatinize sunmak isterim. Yani, bu noktada da bir şey kaçırmamaya gayret ediyoruz. Önümüzde ne var? Şunu yapabiliriz: Biz bir çalışma yapıyoruz, sizlerin takdirine sunacağız. Ya, bunları da kamu alacağı olarak adlandıralım -buna bir yasal düzenleme gerekiyor- ve icra takiplerini kaldıralım, bu bir alternatiftir ve yine, ceza oranlarını düşürelim, bu bir alternatiftir. Yine, ödeme günlerini artıralım, bu bir alternatiftir. İletişim noktasında biraz önce bahsettiğim iletişim kanallarını etkili kullanalım. Otoyollardaki elektronik levhalarımızı vatandaşı anlık olarak orada plaka tanıma sistemiyle uyaralım. Kredi kartı aboneliğini birazcık daha teşvik edelim. SMS bildirilerini, elektronik postayı, hepsini düzenli yapalım. Otomatik bildirimleri e-devlet üzerinden yapalım ve bütün vatandaşlarımızın şikâyetlerini biz, sadece biz değil, bütün ilgili, görevli şirketlerin üzerinden tek tek takip edelim şeklinde, yakın zamanda, inşallah, yasal düzenlemeler ve diğer mevzuat düzenlemelerini yaparak bunu hepimizin gündeminden çıkarmış olacağız.

Bir başka konuya geçiyorum müsaadenizle, bu, Tuğberk İmamoğlu konusu. Bir kere, burada ölen vatandaşlarımıza ben rahmet diliyorum. "İki gemi denizde nasıl çarpışmaz?" dersek bu iki gemi böyle çarpıştı maalesef, gerçekten böyle çarpıştı. Burada, biz ilk günden itibaren, Millî Savunma Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız, İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüzle koordine ederek birçok operasyon yürüttük. 720 metrede ve su altında gerçekten görüş mesafesi bir metreler bile değil, santimlerle. Akdeniz'de 520 metrede net bir görüş mesafesi vardı. Bir de burada, maalesef, geminin bütün saclar etrafını sarmış durumda. Bakın, 4 kilometrekarelik alanda 100 dalışla ROV cihazı yani uzaktan kumandalı su aracıyla bunu, 100 noktayı tek tek tespit ettik, acaba insan cesedi olabilir mi diye, maalesef bulamadık. Şimdi, burada, gerçekten, vatandaşlara cenazelerini teslim etme bizim için de kıymetli. Bunun için daha ne yapabiliriz, bunu konuşuyoruz. Biraz önce de ailelerle Bakan Yardımcısı arkadaşım tekrar görüştü. Ben görüşecektim ama burayı terk etmemek için... Tekrar görüştük, bu konuyu yakından takip ettiğimizi ben sizin dikkatlerinize sunmak isterim.

Şimdi sırayla şöyle hızlıca, bir de...

CAVİT ARI (Antalya) - Özel geçişlerdeki 4 kat ceza şirketin mi yoksa devlete mi kalıyor?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 10 kat ceza vardı, 6 katı devletindi, sizler bunu kaldırdınız, size getirdik.

CAVİT ARI (Antalya) - Evet.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 4 kat burada şirkete gidiyor sözleşme gereği. İşte bunu da sorguluyoruz.

CEVDET AKAY (Karabük) - Evet, bence de sorgulayın. Şirket de avukata avukatlık ücretini ödüyor herhâlde.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bu da bizim radarımızda.

CAVİT ARI (Antalya) - Sonuçta, ceza devlete ödenmesi gereken bir konu.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yani, Değerli Vekilim, bu konuyu tartışabiliriz ama radarımıza aldık, dediğim gibi, sizin huzurunuza getireceğiz.

Bir de şu kamu-özel...

CAVİT ARI (Antalya) - Evet, şirketlere 4 kat, artı bir de geçiş ücreti, 5 kat.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Sayın Bakanım, iadelerle ilgili bir şey söyleyecek misiniz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yok, söyledim ben, söyledim.

Şimdi, müsaadenizle, ben şöyle devam edeyim. Kamu-özel iş birliği projeleri noktasında, yine çokça gündem oldu. Kamu-özel iş birliği projeleri noktasında, ben daha önce de anlattım, bir sefer daha anlatmak istiyorum: Bakın, biz bir ulaştırma projesini 3 yöntemle yapabiliriz: Bir, millî bütçeden yapabiliriz. İki, yabancı kredi kullanarak yapabiliriz. Bir de yap-işlet-devret modeliyle yaparız. Bunun gerekli analizleri yapılarak hangisinin kamuya daha faydalı, daha ekonomik olduğu tespit edilerek o yöntemi tercih ediyoruz. Burada, yap-işlet-devret yöntemiyle 77 tane iş yaptık, 52 milyar dolarlık iştir. Bugün 92 milyar dolara, ben bütün alt bileşenleriyle nereye ne ödedik, nereden ne geçiyor, bunu konuşabilirim ama bu sefer diğer sorulara çok vakit kalmamış olur.

Osmangazi Köprüsü'yle ilgili çok ısrarlı sorular geldi. Onu söyleyerek müsaade ederseniz bunu da kapatmış olayım. Bakın, Osmangazi Köprüsü sadece Osmangazi Köprüsü değildir, 426 kilometre otoyoluyla beraber yapılmış bir işlemdir. Yatırım tutarı ya da yapım bedeli 6,9 milyar dolardır. Finansman bedeliyle beraber yaklaşık 12 küsur, hadi, belki 13 milyar dolara geliyor, bütün otoyol. Sadece Osmangazi Köprüsü'nü, lütfen, dikkate alarak bu hesabı yapmayalım. Kamu kaynaklarıyla yapmış olsaydık, bunun aşağı yukarı maliyeti bize, finansman maliyetiyle beraber -Hazine de sonuçta borç alıyor yetmediği zaman- 14 milyar dolarlık bir yatırım yapmış olacaktık. Osmangazi Köprüsü'ndeki geçen seneki karşılama oranı -sadece köprü için söylüyorum- yüzde 168'dir. Bu seneki karşılama oranı da yaklaşık yüzde 180'dir. Geçiş ücreti aşağı yukarı 50 dolar artı enflasyon katarsak belki 55 dolar olacaktı. Yani, bugün, doların değerine baktığımızda, demek, 3 bin liralara yakın bir bedel karşımıza çıkacaktı. Biz 1.170 liraya oradaki vatandaşı geçirmiş oluyoruz ve gerçekten, 98 kilometrelik bir körfez geçişi kara yolunu biz bu şekilde baypas etmiş olduk.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Yavuz Sultan Selim Köprüsü...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ndeki geçiş 110 lira, sadece 110 lira. Yani Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ndeki geçiş bu kadar.

Buradaki 21/b ihaleleriyle ilgili eleştiriler var. Burada, gerçekten, biz, Sayıştay denetimine de tabiyiz, her türlü mahkeme kararlarıyla da yüzleşiyoruz. Dolayısıyla, kanun hangi şekli bize müsaade ediyorsa bunu kullanıyoruz.

Bir başka konu da otoyolların ve köprülerin satışı konusu. Bursa milletvekilimiz "Bursa Çevre Otoyolu'nu özelleştiriyor musunuz?" dediler. Bursa, Gaziantep, Ankara-Niğde, arkadaşlar, değerli vekillerim; ilk alınan, 2010-2011 yıllarında alınan özelleştirme kararında bu üç otoyol yoktu, sadece o kararın içerisine dâhil edilmek için bu 4 Eylüldeki Resmî Gazete çıkmıştır. Hâlihazırda, bu otoyollarla ilgili, tamamıyla ilgili söylediğim, nihai bir karar almış değiliz ama bugün ihale etsek rakamların 10 milyar doların üzerinde olacağını öngörüyoruz ama nihai bir karar almış değiliz. Eğer ihale edersek, bir, ücret politikasını asla değiştirmeyeceğiz; iki, ücretsiz otoyolları asla ücretli yapmayacağız, çok net, çok net. Evet, bunu da ücretli yapmayacağız, ücretsiz olanları yeniden ücretli yapmayacağız, kelimeyi karıştırmış olmayayım.

Havalimanı işletmelerinin toplam geliri noktasında... Ben şöyle devam edeyim müsaadenizle: "Boeing'le yapılan bir anlaşmanın Trump'a randevu talebi..." Milletvekilimiz cevapladı, Cumhurbaşkanımızın buna ihtiyacı yok gerçekten.

Gemi sayısına göre dünyada 5'inci filoya sahibiz, tonaja göre 10'uncu veya 11'inci filoya sahibiz.

Yine, şöyle hızlıca devam ediyorum. Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı'nda gerçekten öngördüğümüzün gerisinde kaldık, inşallah, önümüzdeki sene Afyon'a kadar bitirmiş olacağız. Bursa Yüksek Hızlı Tren Hattı'mızda bu ay testler başladı, 2027'nin ilk çeyreğinde inşallah... İyidere Lojistik'te yüzde 82'ye geldik, altyapıyı bitirdik, üstyapı ihalesini yapmış olacağız.

Şöyle devam ediyorum: Bölgesel eşitsizlikler noktasında bazı milletvekillerimizin gerçekten bu konuda bazı talepleri ya da tartışmaları oldu. Hemen iki tane haritayı dikkatinize sunmak isterim: Bakın, şu Türkiye'deki havalimanlarının yerleşim haritası, şöyle baktığımız zaman, gerçekten, Ankara'dan bir çizgi çizin, bunun doğusundaki havalimanı sayısı batısındaki havalimanı sayısından gerçekten çok fazla. Yine, hemen bakın, şu haritaya bakalım: Bölünmüş yol haritasıdır bu, ne kadar görünüyor bilmiyorum ama size verdiğimiz bilgilerde, kitapçıkta var, gerçekten Ulaştırma Bakanlığı olarak biz bölgesel bir adaletsizliği kesinlikle yapmadığımızı özellikle belirtmek isterim.

Van Çevre Yolu'nu bu sene sonu bitirme hedefimizdi, belki birkaç ay sarkmış olacak.

Siirt'i inşallah demir yoluyla buluşturmuş olacağız.

Yine, doğrudan uçuş seferleriyle ilgili birçok milletvekilimizin talebi var. Şunu söyleyeyim: Tabii, özellikle körfez savaşında petrol fiyatları 1,5-2 kat artmasına rağmen jet yakıtları 2,5-3 katına kadar arttı ve belli bir doluluk oranının altında olan seferleri hava yolu operatörleri hem içeride hem dışarıda durdurdu. Bunu takip ediyoruz, mümkün olduğu kadar bunları artırmaya gayret edeceğiz.

Hakkâri'deki yolların standartlarıyla ilgili bir vekilimiz bahsetmişti. Türkiye'nin her tarafındaki işaretleme standartları aynı, Hakkâri'nin girişine 4 tane yeni köprü yaptık. Yüksekova tünellerinin gerçekten Türkiye'de yaptığımız en uzun ve en güzel tünellerden olduğunu belirtmek isterim.

"İstanbul Havalimanı'nın açılmasıyla Atatürk Havalimanı'nı bozdunuz." şeklinde Hüseyin Yıldız Vekilimizin bir tespiti, eleştirisi oldu. Bakın, şu anda Atatürk Havalimanı Türkiye'deki ilk 10 havalimanı arasında, günlük 100 ile 120 uçuş hâlâ gerçekleştiriliyor orada, bir pisti tamamen açık ve ihtiyaç hâlinde hâlen kullanılmaya devam ediyor.

CEVDET AKAY (Karabük) - Kimler kullanıyor?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Özel jet ve kargo uçakları dâhil.

Bir vekilimiz, yine Hüseyin Bey'di yanlış hatırlamıyorsam "Karayolları asfaltı Tunceli'den öğrensin..." Yani gerçekten, Karayolları Türkiye'ye asfalt yapmayı öğrendi ama Tunceli'de Özel İdaremizin yaptığı güzel işler bizi ancak mutlu etmiş olur.

Yine, şöyle devam edeyim: Mersin, Adana Konteyner Limanlarıyla ilgili çokça soru geldi. ÇED sürecimiz devam ediyor, hem Adana'da hem Mersin'de. Bakın, şu anda Türkiye'deki 218 limanımız yaklaşık yüzde 50 kapasiteyle kullanılıyor, yaklaşık; Mersin'de ve Antalya'da tam kullanılıyor, İskenderun'da tam kullanılıyor, orada 2 tane daha yeni limana ihtiyacımız var ve hem Mersin'e hem Adana'ya ikisine de inşallah yapmış olacağız.

"Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hattında yüksek hızlı tren ne zaman açılacak?" Mersin ve Adana'yı inşallah, önümüzdeki sene, gerisine de aynı şekilde devam edeceğiz.

Yavuz Aydın Vekilimizin mobil hizmet faturası yüksek, bu noktada, gerçekten, arkadaşlar bilgileri verdi. Ben onu Vekilimize söyleyeyim, bazı milletvekillerimiz de verdi. Bu noktada Avrupa'ya göre üçte 1 oranındadır fiyatlarımız, bunu size ben ayrıntılarıyla beraber vermiş olayım ama Değerli Vekilim "Daha ne yapabiliriz?"i bunu da takip ediyoruz, onu da söyleyeyim.

"Trabzon çevre yolunun tamamlanma tarihi..." 16,5 kilometrelik bir çevre yolunun 14 kilometresi tünel, geri kalanı da köprü ve viyadükten oluşuyor. Normal şartlarda herhâlde bir üç seneye yakın ancak tamamlarız Değerli Vekilim.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Tarihini onun için soruyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Aşağı yukarı öyle tamamlarız.

"Trabzon demiryolu, Erzincan demiryolu..." Tabii, Trabzon'dan ya da Karadeniz'den sahilden baktınız mı, o baktığımız yer en doğru güzergâh olarak gündeme geliyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, süre bitti.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Sayın Bakanım, Denizli yine yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Onların hepsini yazılı olarak Sayın Bakan cevaplayacak.

AYKUT KAYA (Antalya) - Antalya da yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, bir saniye...

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakanım, son dönemde karayollarının çok sayıda taşınmazını satıyorsunuz, özellikle de stratejik yerlerini satma kararı aldınız, ihalelere çıkarıyorsunuz. Bunlardan biri de Antalya'nın Bahçelievler Mahallesi'nde yani eski Konyaaltı Caddesi'nde Atatürk Parkı içerisinde bir yer. Siz bu yeri satamazsınız! Siz bu yeri satamazsınız, çok yanlış.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Üniversiteye veriyoruz, satmıyoruz.

CAVİT ARI (Antalya) - Üniversiteyle takas etmeniz de doğru değil. Sonuçta buraya ne yapılacak, bina mı yapılacak, ne yapılacak?

EJDER AÇIKKAPI (Elazığ) - Satmıyorlar, üniversiteye veriyorlar, satış yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri...

CAVİT ARI (Antalya) - Paraya mı ihtiyacınız var, niye satıyorsunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı...

CAVİT ARI (Antalya) - Antalya'nın en değerli, en önemli yeri...

EJDER AÇIKKAPI (Elazığ) - Üniversiteye veriyorlar.

CAVİT ARI (Antalya) - ...ve her taraf park alanı. Üniversiteyle takas etmenizin de bir anlamı yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, şimdi...

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Sayın Bakanım, Sayın Bakanım...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın, siz hemşehrisiniz, istediğiniz zaman gidebilirsiniz; Sayın Bakan Trabzon'a sık sık geliyor, orada meramınızı iletebilirsiniz.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Yarım kaldı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bırakmıyorlar ki cevaplasın Sayın Bakan.

Sayın Bakanım, toparlamak için mikrofonunuzu iki dakika açıyorum.

Buyurun...?

CAVİT ARI (Antalya) - Üniversiteyle takas işleminiz de doğru değil Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Şöyle: Burada satıştan vazgeçtik, çok net kamu yararına orayı değerlendireceğiz Değerli Vekilim.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakanım, oraya bina yapılamaz. Üniversite ne yapacak orada? Niye takas alıyorsunuz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bina yapılamaz, orası sit alanıdır, bina yapılamaz orada; dediğiniz doğru. Ben bu kadarla yetineyim.

CAVİT ARI (Antalya) - Niye satıyorsunuz, onu anlamıyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Vekilim, satmıyoruz ya!

CAVİT ARI (Antalya) - Takasın anlamı ne? Ne mantığı var yani?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Satmıyoruz orayı.

Değerli Vekilim, Erzincan-Trabzon demir yolu hattından, aynı şekilde Erzurum-Rize demir yolu hattından vazgeçmiş değiliz ama öncelikli olarak biz Samsun-Sarp'ı yapalım istiyoruz. Bu ikisini de hem Erzurum'dan hem Erzincan'dan gelecek olan hattı birleştirerek komple ortak bir noktadan indirelim.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Samsun....

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Orada projesine başladık Vekilim.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Sayın Bakanım, ücretli yollarda cenaze nakil araçları ile ambulanslar muaf olmalı, ücret alınmamalı çünkü şoförlere, kullanıcılara gidiyor. Bu konuda bir ayrıcalık olmalı diye düşünüyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Vekilim, orada eğer görevli bir araç gidiyorsa onlardan alınmıyor, rutin gidiyorsa alınıyor. Bir görevli gidiyorsa polisten, Jandarmadan, itfaiyeden, ambulanstan alınmıyor.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Cenaze araçlarından alınıyor Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Oradaki bir kazaya gidiyorsa alınıyor ama onun haricinde bilmiyorum, ona da bakayım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, gerisini yazılı bekliyoruz sizden.

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Geri kalan soruları yazılı olarak milletvekillerine arkadaşlarımız ulaştırsınlar.

Şimdi, gündemimizdeki kurumların bütçe kesin hesap ve Sayıştay raporları üzerinde görüşmeler tamamlanmıştır.

Sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutuyorum, ilk olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2027 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - 11 adet önerge vardır, okutup işleme alacağım.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2027
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Demiryolu Ulaşımı Programı (64)	15.38	1	06.05	50.000.000.000

Tahsin Ocaklı
Rize

Cavit Arı
Antalya

Özgür Karabat
İstanbul

Ahmet Vehbi Bakırlıoğlu
Manisa

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, buyurun.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Başkanım, Sayın Ulaştırma Bakanına tekrar söylüyorum: Antalya'nın en stratejik yerlerini satışa çıkardınız. Bunlardan biri Antalya Merkez biraz önce söylediğim, diğerleri de Kaş Kalkan'da. Yani bu arazileri niye satarsınız, anlam veremiyorum. Ne kadar değerli arazi varsa bunları satıyorsunuz. Şimdi, devamla, altyapı inşaat işlerinin geliştirilmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin demir yolu ulaşımı programında yer alan Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü bütçesinin

ilgili alt tertibinde yer alan 98 milyar 12 milyon TL tutarındaki ödeneğin yetersiz olduğu değerlendirmekte ve bu ödeneğin 50 milyar TL artırılması amacıyla söz konusu önerge verilmiştir. Desteklerinizi bekliyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir Sayın Arı.

CAVİT ARI (Antalya) - Faydalı bir şeyi kabul ettiklerini görmüyorum Sayın Başkanım. Memlekete faydalı ne kadar iş varsa reddediyorlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Müteakip önergeye geçiyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2027
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Demiryolu Ulaşımı Programı (64)	15.38	01	06.05	300.000.000.000

Gülizar Biçer Karaca
Denizli

Cevdet Akay
Karabük

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Biçer Karaca, buyurun.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Sayın Bakan, Sayın Arı'nın teklifini biz az bulduk çünkü özellikle bugün Denizli, Aydın ve Güllük Limanı'na gidecek olan demir yolu için çok talep ettim, hızlı tren için çok talebim var. Benim gibi birçok milletvekili arkadaşımızın da talebi var. Bu nedenle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bu faaliyetlerinin uygulamada etkinliğini daha fazla sağlayabilmek için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinin demir yolu ulaşım programının ilgili alt tertibinde yer alan 98 milyar 12 milyon 188 bin lira tutarındaki yetersiz ödeneğin 300 milyar lira artırılması için önerge veriyoruz Sayın Bakanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Vallahi, bugün, yani başladığımızdan beri en cömert önerge.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Ben onu Denizli'ye yaptıracağım Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yalnız bunun tabii bir de gelir tarafı var, Sayın Akay çok iyi bilir bu işleri.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Geliri de siz halledin artık, ne yapalım şimdi, gelir iktidara ait.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bilançonun iki tarafı var. Sayın Bakanım, bakalım ne yapacak Komisyon, ben de bilmiyorum şu an.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul etmediler.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - İyi niyetli gördüğüm için, iyi niyetli gördüm.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) - Nilgün kabul etti, gördüm.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Nilgün Hanım "Evet." dedi.

CAVİT ARI (Antalya) - Çok stratejik davrandı, "Denizli'ye 'Hayır.' dedi." diye haber olacak diye korktu.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, önerge kabul edilmemiştir.

Değerli milletvekilleri, devam ediyoruz:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2027
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
64	15.38	01	06.05	25.000.000.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş
Adana

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş, buyurun.
AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.
Çukurova ve Güneydoğu Anadolu açısından stratejik öneme sahip olan 312,5 kilometrelik Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren projesi yıllardır tamamlanamıyor. Bölgemizin ekonomik gelişimini ve ulaşım imkânlarını da bu olumsuz etkiliyor. Adana'nın ayrıca mevcut metrosunun geliştirilmesi, hafif raylı sistem ağının genişletilmesi, üniversitelerin, hastanelerin ve iş merkezlerinin ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi de büyük önem taşımaktadır. Bu sebeple önergemizde hızlı tren projesinin hızlandırılması, Adana'nın şehir içi ulaşım sorunlarının çözülmesi, üretim merkezlerinin limanlarla bağlantısının güçlendirilmesi ve vatandaşlarımızın güvenli, ekonomik ve erişilebilir bir ulaşım hizmetine kavuşmasını amaçlıyoruz.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.
Müteakip önergeye geçiyoruz:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.
KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2027
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
64	15.38	01	06.05	15.000.000.000 TL

Sadullah Kısacık
Adana

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kısacık, buyurun.
SADULLAH KISACIK (Adana) - Teşekkür ediyorum Başkanım.
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024-2028 Stratejik Planı ve 12'nci Kalkınma Planında demir yoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlamak ve demir yolu taşımacılığında seyir, can ve mal emniyetini en üst düzeye çıkartmak temel amaç olarak ilan edilmiştir. Buna rağmen, Türkiye genelinde 2025 yılı boyunca demir yollarında yenileme yapılan hat uzunluğu sıfır kilometredir, 2026 için planlanan 281 kilometrelik hat yenileme hedefi için de gerçekleşme oranı yüzde 66,9'dur.
Bu kapsamda, dış kredi darboğazına terk edilen demir yolu projelerinin öz kaynaklarla hızlandırılması için ödeneğin 15 milyar TL artırılmasını Komisyonun takdirlerine sunarız.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.
Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.
KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2027
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Tarım Programı (39)	15.38	1	06.05	2.000.000.000

Tahsin Ocaklı
Rize

Cavit Arı
Antalya

Özgür Karabat
İstanbul

Ahmet Vehbi Bakırlıoğlu
Manisa

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ocaklı, buyurun.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Bu önergedeki amacımız şu: Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde amatör denizcilik yapan, balıkçılık yapan vatandaşlarımızın özellikle çekek yerleri kayıklarını koruyacakları yerlere ihtiyaçları var. Bu amaçla da daha çok balıkçı barınağı yapılması ya da mevcut balıkçı barınaklarının onarımı ya da limana giriş çıkışları zor olanlarının artırılması amacıyla mevcut ödeneği 2 milyar TL bir ek bütçe talep ediyoruz, öneriyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler...

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Etmezler Başkanım, biliyorum, etmezler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Tarım Programı (39)	15.38	01	06.07	3.000.000.000

Gülizar Biçer Karaca
Denizli

Cevdet Akay
Karabük

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Akay...

CEVDET AKAY (Karabük) - Sayın Bakanım, HGS'yle ilgili bir düzenleme yapacağınızı söylediniz. Bu 4 kat cezalar ve avukat kanalıyla ve icrai yollardan tahsil edilen tutarlar görevli firmalara yani otoyolu işleten firmaların hesabına gidiyor, oradan avukatlık ücretleri ödeniyor, uygulamada böyle oluyor. Şimdi bunun da kaldırılmasını düşünüyorsunuz ya, ben bir öneri getireceğim burada: Şimdi, haksız tahsil edilen tutarlarla ilgili bu firmalara siz zaten garanti ödemesi yapıyorsunuz. Garanti ödemelerinden haksız kesilen tutarları keselim lütfen, bu kestiğimiz tutarları da haksız tahsil edilen mağdurlara yani otoyoldan geçen vatandaşları ödeyelim, kısa yoldan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Zaten haksız olanlara...

CEVDET AKAY (Karabük) - Bu önergede de Sayın Ocaklı'nın 2 milyarını biz 1 milyar daha artırıyoruz, 3 milyar balıkçılığı ve tarım programını desteklemek olarak takdirlere sunuyoruz. Takdire sununca genelde kabul ediliyor biliyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	220.000.000.000

Adalet Kaya
Diyarbakır

Kamuran Tanhan
Mardin

Hakkı Saruhan Oluç
Antalya

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tanhan, buyurun.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Biz de kamu tarafından yurttaşların en temel ihtiyaçlarından olan elektrik, su, doğal gaz ve internet hizmetinin yurttaşlarımıza ücretsiz olarak sağlanması gerektiğini savunan bir partiyiz. Bu bağlamda, Türkiye'deki her bir haneye adil kullanım kotası oranında ücretsiz internet hizmeti verilebilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesine ödenek artırıma gidilmesini öneriyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	10.000.000.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş
Adana

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş, buyurun.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Fiber internet ve yeni nesil haberleşme altyapısının geliştirilmesi için 10 milyar lira ilave ödenek öneriyoruz. Temel hedef Türkiye'de internet erişimi bulunmayan hiçbir hane kalmasın ve her vatandaşımız yüksek hızlı, kaliteli, güvenilir ve ekonomik internet hizmetine eşit şartlarla ulaşabilsin.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin aşağıdaki değişikliğin gerekçesi ile birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	9.500.000.000 TL

Sadullah Kısacık

BAŞKAN MEHMET MUŞ -

Sayın Kısacık, buyurun.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanunu ve 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu uyarınca, coğrafi konumu ve gelir düzeyi ne olursa olsun, ülkenin her noktasındaki vatandaşların kesintisiz, kaliteli ve erişilebilir elektronik haberleşme ve posta hizmetlerinden yararlanması anayasal sosyal devlet ilkesinin bir gereğidir. Bu kapsamda, Türkiye'deki kırsal yerler dâhil, sıkıntılı yerlerde kesintisiz haber alma hizmetinin sağlanması amacıyla "Bilgi ve İletişim Programı" altındaki ilgili ödenek kaleminin 9 milyar 500 milyon TL artırılmasını Komisyonun takdirlerine sunarız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyoruz.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
63	15.38	01	01.01	5.000.000.000

Adalet Kaya
Diyarbakır

Kamuran Tanhan
Mardin

Hakkı Saruhan Oluç
Antalya

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kaya, buyurun.

ADALET KAYA (Diyarbakır) - Sayın Bakan, ülkemizde ana dili Kürtçe olan milyonlarca yurttaş havalimanlarında ve tren istasyonlarında seyahat ederken hem uçak hem de tren içi hizmetlerden faydalanırken sorunlar yaşamakta, çok hayati uyarı ve işlemleri tam olarak anlayamamaktadır. Özellikle Kürtçe dışında dil bilmeyen büyüklerimiz, hava yolu ve tren seyahatlerinde oldukça zorlanmakta ve yalnız seyahat edememektedirler. Bu nedenle, hava yolları ve tren seferlerinde, yer hizmetlerinde, uçak ve tren içi anonslarda ve yolcularla iletişimde Kürtçe hizmet verilebilmesi için Kürtçe bilen personel istihdam edilmeli, bu amaçla da Bakanlığınızın ilgili programına 5 milyar ödenek artırımı öneriyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
63	15.38	01	03.08	7.000.000.000 TL

Adalet Kaya
Diyarbakır

Kamuran Tanhan
Mardin

Hakkı Saruhan Oluç
Antalya

MEHMET MUŞ (Samsun) - Sayın Tanhan, buyurun.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Türkiye'de havalimanı trafik yoğunluğu son yıllarda önemli ölçüde artmıştır. İniş-kalkış yönetimi, slot tahsisi ve yaklaşma-seyir-iniş koordinasyonu ve uçuş emniyeti açısından yeni teknolojik çözümlere ilişkin ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Aletli İniş Sistemi hem uçuş emniyetini artıracak hem de havalimanlarında yaşanan gecikmelere ve yakıt israfını azaltacaktır. Aynı zamanda tüm hava yolu işletmeleri açısından eşitlikçi ve adil bir uygulama sağlayacaktır. Van, Yüksekova gibi kötü hava koşullarının sıklıkla yaşandığı bölgelerdeki havalimanları başta olmak üzere, Aletli İniş Sistemi olmayan havalimanlarına Aletli İniş Sisteminin yapılması için ödenek artışını öneriyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Ulaşan Bakanlığının bütçesini oylayacağız.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Altyapı Genel Müdürü burada mı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Orada oturuyor, bakın, Yalçın Bey orada. Bir işiniz mi var Sayın Şahan?

SADULLAH KISACIK (Adana) - Yalnız Başkanım, şimdi biz bu kadar önerge hazırlayıp yatırım alamıyoruz, siz oradan bir bakıyorsunuz...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - On beş senedir buralardayım Sayın Kısacık; on beş sene, on beş; bir şey yaptığım yok.

Sayın Aksu, siz bir şey sormadınız Samsun'la alakalı.

ERSAN AKSU (Samsun) - Sayın Yalçın gereğini...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - İşte, bak, sormuyor bile adam yani.

Şimdi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2027 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2027 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - 3 adet önerge vardır, okutup işleme alacağız.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Karayolları Genel Müdürlüğü aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Karayolu Ulaşımı Programı (42)	51.33	2	06.05	50.000.000.000

Tahsin Ocaklı
Rize

Cavit Arı
Antalya

Özgür Karabat
İstanbul

Ahmet Vehbi Bakırlıoğlu
Manisa

MEHMET MUŞ (Samsun) - Sayın Ocaklı, buyurun.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, biz şimdi çayı, fındığı toplarken tarla yolunu kendimiz yaparız ama o tarla yolunda 50-100 bin liralık arabalarla kullandığımız mazotla aynı ÖTV'yi öderiz. Onu çekerken kullandığımız teleferiğin elektriği de aynıdır. Ama tek taşa, pırlantaya verilen ÖTV kaldırıldı, yüzde 20. Şimdi, biz de diyoruz ki burada size: Karayollarının Yol Yapım Dairesi Başkanlığına bir ilave bütçe teklif edelim de bu ilave bütçenin 50 milyon TL artırılması yoluyla belki destek verir iktidar milletvekilleri. Bakalım verecek mi, görelim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yalnız, 50 milyar rakam.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum. Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyoruz:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

Gülizar Biçer Karaca
Denizli

Cevdet Akay
Karabük

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2027

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)

Karayolu Ulaşımı Programı (42)	51.65	02	01.03	50.000.000.000

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Akay...

CEVDET AKAY (Karabük) - Karayolları Genel Müdürlüğünde Kamu İhale Kanunu kapsamında çalışan taşeron işçiler var Sayın Bakanım. Sayılarının 25 bin civarında olduğu ifade ediliyor. Bunun 20 bininin, 20 bin kişinin kadroya geçmesiyle ilgili, ilgili alt tertibe ödenek teklif ediyoruz, 50 milyar TL. Önergemizi sayın vekillerimizin takdirine sunuyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyoruz:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

Ayyüce Türkeş Taş

Adana

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
YIL: 2027
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	AZALTILAN MİKTAR
42	51.34	02	05.04	134.144.000.000 TL

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş, buyurun.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Karayolları Genel Müdürlüğünün 2027 yılı bütçesinde kamu-özel iş birliği projelerine ilişkin trafik garantileri ve katkı ödemeleri için ayrılmış bu miktar, 134 milyar 144 milyon. Ama vatandaşlarımız bu projelerin maliyetini hem geçiş ücretleriyle hem de vergileriyle karşılıyor. Ayrıca, HGS sistemindeki bu haksız borçlandırma ve icra takibi iddiaları, denetim eksikliklerini de biraz ortaya koyuyor. Haksız tahsilatların iade edilmesi, şirketlerin etkin biçimde denetlenmesi ve vatandaşların mağduriyetinin kesinlikle giderilmesi gerekiyor. O yüzden, biz bu önergeyle bu miktarın, garanti ödemesi ve ödemelerin azaltılmasını -134 milyar kadar- ve şirketlerin gelirlerini güvence altına almak yerine vatandaşlarımızın ulaşım ihtiyaçlarını, can ve mal güvenliğini önceleyen yatırımlara yönlendirilmesini amaçlıyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Şimdi Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2027 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2025 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2027 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2025 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2027 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, buyurun.

CAVİT ARI (Antalya) - En son, oylama bittikten sonra söz alayım Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Oylama bittikten sonra burası karışır, bir şey söyleyemezsiniz. Bence

şimdi söyleyin.

Buyurun, bir dakika söz veriyorum.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Başkanım, geçen hafta burada Millî Savunma Bakanlığı bütçesini görüştük. Millî Savunma Bakanı varken şunu söylemiştim: "Sayın Bakan, geçen sene tam da bugünlerde, kasım ayında kargo uçağının düşmesi nedeniyle 20 -sanırım- askerimiz şehit oldu. Malatya'da helikopter düşmesi nedeniyle askerlerimiz şehit oldu." Şimdi, bugün de Millî Savunma Bakanlığı tarafından biraz önce yapılan açıklamaya göre Eskişehir'de Hava Kuvvetlerimize ait 1 helikopter düşmüş ve 5 askerimiz şehit olmuştur. Ben öncelikle askerlerimize Allah'tan rahmet diliyorum, yakınlarına ve Türk milletine başsağlığı diliyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Toparlayın, lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) - Bir kere daha uyarmak istiyorum yani son dönemlerde özellikle helikopter kazalarıyla askerlerimiz şehit oluyor. Şimdi, bu konuda neden önlem alınmaz veya neden gerekli tedbirler alınmaz ve askerlerimiz sıkça bu kazalar nedeniyle neden şehit olur? Bu konuda ilgililerin ve yetkililerin daha dikkatli olmasını ve gerekli tedbirleri almasını gerektiğini hatırlatmak istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Akay, buyurun.

CEVDET AKAY (Karabük) - Evet, biz de şehit olan askerlerimiz için Allah'tan rahmet diliyoruz; ordumuzun, milletimizin başı sağ olsun. Umarım, bundan sonra bu tip kazalar olmaz, gerekli önlemler alınır.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Oluç...

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Eskişehir'de hayatını kaybederek şehit olan askerlere Allah'tan rahmet; halkımıza, ailelerine başsağlığı diliyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş...

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Daha on iki gün önce Malatya'da aynı acıyı yaşamışken bugün yine, aynı şekilde, 5 askerimizin şehit olmasından dolayı sonsuz üzüntü duyuyoruz; Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve Türk milletine başsağlığı diliyoruz ama bu kazaların neden olduğunun ciddi şekilde araştırılması gerektiğini ve kamuoyuyla da sebeplerinin paylaşılması gerektiğini buradan bir kez daha dile getirmek istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kısacık...

SADULLAH KISACIK (Adana) - Eskişehir'de ordumuza ait helikopterin kaza kırıma uğraması sonucunda şehit olan 5 askerimize ben de Allah'tan rahmet diliyorum, yakınlarına sabır diliyorum; aziz milletimizin başı sağ olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kalaycı...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - Eskişehir'de kaza kırıma uğrayan helikopterde şehit olan 5 askerimize Cenab-ı Allah'tan rahmet diliyorum; ailelerine, Türk Silahlı Kuvvetlerine ve Türk milletine sabır ve başsağlığı diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Erdem...

ORHAN ERDEM (Konya) - Biz de Eskişehir'de kaza kırıma uğrayan helikopterle ilgili milletimizin başı sağ olsun diyoruz, askerlerimize rahmet, ailelerine sabırlar diliyoruz ve Millî Savunma Bakanlığımıza, Türk ordusuna başsağlığı diliyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, bugün Türk Silahlı Kuvvetlerine ait helikopterin kaza kırıma uğraması sonucu 5 askerimiz şehit olmuştur, aziz milletimizin başı sağ olsun; bir daha da bu olaylar yaşanmaması dileğiyle diyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, böylece gündemimizde yer alan kamu kurum ve kuruluşlarının bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir.

Tüm katılımcılara teşekkür ediyorum.

Gündemimize göre 25 Kasım Çarşamba günü saat 11.00'de toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 22.24