

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 1

2010 YILI MERKEZİ YÖNETİM BÜTÇE KANUNU TASARISI İLE 2008 YILI MERKEZİ YÖNETİM KESİN HESAP KANUNU TASARISI PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU GÖRÜŞME TUTANAKLARI

BAŞKAN: Mehmet Mustafa AÇIKALIN (Sivas)

BAŞKANVEKİLİ: Recai BERBER (Manisa)

SÖZCÜ : Hasan Fehmi KINAY(Kütahya)

KÂTİP : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

-----O-----

18.11.2009

İ Ç İ N D E K İ L E R

- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

S Ö Z A L A N L A R

BİRİNCİ OTURUM.....	3
ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan)	3
BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI TAYFUN ACARER	4
ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan)	5
İKİNCİ OTURUM	15
ALİ ER (Mersin).....	15
MEHMET YÜKSEL (Denizli).....	16
OSMAN KAPTAN (Antalya).....	18
MEHMET GÜNAL (Antalya)	19
HASİP KAPLAN (Şırnak).....	21
HARUN ÖZTÜRK (İzmir)	22
MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon)	24
MUSTAFA KALAYCI (Konya).....	26
OSMAN ÖZÇELİK (Siirt)	27
TACİDAR SEYHAN (Adana)	28
EMİN HALUK AYHAN (Denizli)	29
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya)	31
OSMAN DEMİR (Tokat)	31
HASAN ANGI (Konya).....	33
BÜLENT BARATALI (İzmir).....	33
MÜNİR KUTLUATA (Sakarya)	35
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya)	36
ERKAN AKÇAY (Manisa)	37
ALİ OSMAN SALİ (Balıkesir).....	39
CAHİT BAĞCI (Çorum)	39
İSMAİL ÖZGÜN (Balıkesir)	41
SEDAT KIZILCIKLI (Bursa)	42
NECDET ÜNÜVAR (Adana).....	43
SÜLEYMAN ÇELEBİ (Mardin).....	44

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 2

FAİK ÖZTRAK (Tekirdağ)	44
METİN ARİFAĞAOĞLU (Artvin).....	45
ABDÜLKADİR AKCAN (Afyonkarahisar).....	46
ALİM IŞIK (Kütahya).....	47
RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur).....	48
ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir)	49
SORULAR VE CEVAPLAR	50
TUĞRUL YEMİŞCİ (İzmir).....	50
HASAN FEHMİ KİNAY (Kütahya).....	50
MUSTAFA KALAYCI (Konya).....	51
OSMAN KAPTAN (Antalya).....	51
HASİP KAPLAN (Şırnak).....	52
MEHMET GÜNAL (Antalya)	52
RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur).....	52
ALAATTİN BÜYÜKKAYA (İstanbul)	53
MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon)	53
ERKAN AKÇAY (Manisa)	53
HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar)	54
RECAİ BERBER (Manisa).....	54
İSMAİL ÖZGÜN (Balıkesir)	54
ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan)	55
MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon)	60
ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan)	60
Kapanma Saati : 20.54	61

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 3

18 Kasım 2009 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.14

BAŞKAN : Mehmet Mustafa AÇIKALIN (Sivas)

BAŞKAN VEKİLİ : Recai BERBER (Manisa)

SÖZCÜ : Hasan Fehmi KINAY (Kütahya)

KÂTİP : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

-----0-----

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, Değerli Ulaştırma Bakanımız, kamu kurum, kuruluşlarımızın değerli bürokratları, basınımızın ve televizyonlarımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

15'inci Birleşimin Birinci Oturumunu açıyorum.

Bugünkü gündemimizde Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçe ve kesinhesapları bulunmaktadır.

Gündemimizde yer alan bütçe ve kesinhesapların görüşmelerine başlıyoruz.

Değerli arkadaşlar, şimdi konuşmasını yapmak üzere Sayın Bakana söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; Ulaştırma Bakanlığı, bağlı kuruluşları Denizcilik Müsteşarlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, ilişkili kuruluş Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2010 yılı bütçesinin görüşülmesi için bir araya gelmiş bulunuyoruz. Sözlerimin başında şahsım ve Ulaştırma Bakanlığının tüm çalışanları adına heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bu toplantıda Bakanlığımız, bağlı ilgili ve ilişkili kuruluşların yürütmekte olduğu çalışmalar hakkında yüce heyetinizi bilgilendirmek ve Bakanlığımızın orta, uzun vadeli hedef projeleri hakkında yaptığımız çalışmaları sizlerle paylaşmayı hedefliyoruz. Siz değerli üyelerin eleştirileri, önerileri, katkılarının, yapacağımız çalışmalarda bize yol göstereceğine inanıyoruz.

Ülkemizin kalkınmasına katkı sağlamak, bölgesel kalkınmışlık farklarını asgari düzeye indirmek, ülke savunmasına destek vermek, millî birlik ve beraberliğimizi pekiştirmek amacıyla şeffaf, katılımcı, verimli, güvenli, yüksek teknolojiyi kullanan, çevreci, akıllı, ekonomik ve rekabetçi bir ulaşım, haberleşme sisteminin tam anlamıyla tesis edilmesi tüm halkımızın özlemi olmakla beraber, Bakanlığımızın da ana hedefidir.

Ülkemiz konumu itibarıyla oldukça stratejik bir öneme sahiptir. Ulaşım ve iletişim kavşakları noktası olan ülkemiz çağlar boyunca birçok medeniyetlere ev sahipliği yaptığı gibi, Avrupa, Rusya, Kafkasya, Orta Doğu, Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan uluslararası ulaşım ve iletişim görevini de yerine getirmektedir. Bir başka deyişle, 1 milyar nüfus, 34,5 trilyon dolarlık büyük bir pazar alanının geçiş güzergâhında yer alan bir Türkiye'den bahsediyoruz. Bu coğrafi özelliğimiz ulaşım ve iletişim bakımından yaşamsal bir önem arz etmekle beraber, tüm ulaşım modlarıyla beraber kara, deniz, hava, demir yolu gibi türlerin tamamının kullanılabilirdiği önemli bir avantajı da beraberinde getirmektedir.

Ulaşım politikalarımızı belirlerken bir yandan ülkemizde tüm ulaşım türlerinde altyapı standartlarını geliştirmek, kuzey, doğu, güney, batı, yurdun bütün kesimlerinde ulaşım ihtiyacını karşılarken diğer yandan bölgesel ve küresel entegrasyonla rekabeti sağlayacak ulaşım ve iletişim altyapısı oluşturmak ana önceliğimizi teşkil etmektedir. Bu bağlamda yaptığımız bütün çalışmalarda, ulaşım modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi, modlar arası bütünlüğün sağlanması, bölgesel gelişmişlik farklarını asgari düzeye indirecek şekilde ulaşım ve iletişim altyapı çalışmalarına öncelik verilmesi, her bir ulaşım modu için ayrı düzenlenmiş mevzuat yerine bütünlüklü bir anlayış içerisinde kombine taşımacılığı, lojistik işletmeciliğini arttıracak, böylece verimliliği sağlayacak, AB ve uluslararası mevzuatla uyumlu bir altyapı oluşturulması hususları önceliğimizi teşkil etmektedir.

Türkiye üzerinden geçen ulaşım koridorlarına baktığımızda, Avrupa Birliği sınır ülkeleri, Balkan ülkeleri dâhil olmak üzere dördüncü, sekizinci ve onuncu TENT yani ulaşım koridorları, Avrupa, Kafkasya, Asya Koridoru (TRACECA), Kuzey Güney TETEK, Karadeniz Akdeniz Koridorları, kısaca Türkiye kara, deniz, demir yolu gibi çoklu modlardan oluşan ulaşım koridorlarına sahip olmakta ve bu özelliği nedeniyle de bölgesel entegrasyon daha da önem kazanmaktadır.

Devam eden Bakü-Tiflis-Kars, Marmaray, Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Sivas gibi demir yolu projeleri, doğu, batı, kuzey, güney bölünmüş yol koridorları yukarıda bahsedilen entegrasyonun gerçekleşmesine önemli ölçüde katkı sağlamaktadır.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri; şimdi de izninle 2010 yılı bütçesinin kuruluşlarımız itibarıyla dağılımını sizlerle paylaşmak istiyorum. Ulaştırma Bakanlığı bütçesi yatırım itibarıyla 1 milyar 568 milyon 150 bin, personel mal hizmet alımı 224 milyon 752 bin ve toplam 1 milyar 792 milyon 902 bin TL'dir.

Yine bağlı kuruluş Denizcilik Müsteşarlığı yatırım bütçesi olarak 31 milyon 625 bin; personel, mal hizmet alımı 51 milyon 884 bin, ceman 83 milyon 509 bin TL'dir.

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi, yatırım bütçesi 3 milyar 73 milyon; personel, mal, hizmet ve cari olmak üzere 1 milyar 916 milyon 51 bin ve toplam 4 milyar 989 milyon 51 bin olarak planlanmıştır.

Yine Bakanlığımız bağlı kuruluşu Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesi de yatırım 4 milyon, cari diğer giderler 12 milyon 10 bin ve toplam 16 milyon 10 bin TL olarak öngörülmüştür.

Bakanlığımızın ilişkili kuruluşu Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesi de 93 milyon 620 bin yatırım olmak üzere, toplam 1 milyar 418 milyon TL olarak öngörülmektedir. Genel toplam da yatırım bütçesi olarak 4 milyar 770 milyon

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 4

395 bin, diğer giderler 3 milyar 529 milyon 307 bin ve toplamda da 8 milyar 299 milyon 702 bin olarak Bakanlığımız bütçesi öngörülmektedir.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Bu yatırımlara işçilik dâhil mi Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Nasıl işçilikten kastınız efendim?

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – İşçilik, işçilik...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Yatırımın gayet tabii ki, yani memurlar...

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – İşçilik dâhil mi değil mi? Memurlarla ilgisi yok Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Yatırımlar... Tabii, işçilik malzeme olarak, bütün maliyetler dahildir ancak tabii Bakanlıkta çalışan personel maaşları buna dâhil değildir.

Kuruluşlarımızın bütçe toplamı, yani Bakanlığımıza bağlı KİT statüsünde kuruluşlarımız da vardır. Bunların bütçe toplamı da dâhil ettiğinizde toplam 15 milyar 208 milyon 178 bin TL'lik bir bütçeyle 2010 yılında demir yollarında, kara yollarında, havacılıkta, denizcilikte ve haberleşmede ülkemizin ihtiyaç ve önceliği arz eden projeleri yapmanın gayreti içerisinde olacağız.

Detayları var, bütçe detayları. Girmeme ihtiyaç var mı Sayın Başkan?

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Konuşma metniniz yok mu Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Çantalara koymuşlardır.

Hemen arkadaşlar, metin olarak dağıtalım.

Şimdi, izninizle devam etmek istiyorum Sayın Başkanım.

Ulaştırma Bakanlığının yatırımlar içerisindeki payının yıllara göre değişimine baktığımızda, son yıllarda bilhassa artan bir oran seyrettiğini görüyoruz. Bu da ağırlıklı olarak kara yollarına yapılan ve demir yollarında ele alınan yeni projelerle ilgili olmaktadır.

Denizcilik Müsteşarlığı bütçe dağılımları... Bunu da geçelim arkadaşlar.

Kara yollarının... Bunları geçelim.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Kara yolları önemli Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Efendim, geleceğim sektör olarak dağılımına. Hepsisi önemli de. İsterseniz oraya geleyim de orada söyleyeceğim fazla bir şey yok. Sektör sektör ayrıca geleceğim.

Yatırımların sektörel dağılımına baktığımızda, 2010 bütçesinde bir farklılığı hemen fark edeceksiniz. İlk defa demir yollarına ayrılan yatırım bütçesi bu dönemde başlangıç ödenekleriyle kara yolu yatırımının önüne geçmektedir. Demir yoluna 3,8 milyar, kara yoluna 3 milyar yatırım ödeneği ayrılmıştır ve böylece cumhuriyet tarihinde de belki uzun yıllar aradan sonra, 50'li yıllardan sonra ilk defa demir yollarına ayrılan yatırım ödeneği, başlangıç ödeneği kara yolları yatırım ödeneğinin üzerine çıkmıştır. Bu da demir yollarının gelecekte ne kadar önem kazandığının açık bir göstergesidir.

Bu tabloda da Sayın Başkan, değerli üyeler Ulaştırma Bakanlığının 2010 yılı projelerinin bir arada dağılımı gözüküyor. Kısaça söylemek gerekirse proje sayısı, toplam tutar, proje bu tutardan yapımı gerçekleştirilen miktar, kalan miktar olarak vermek icap ederse 430 toplam proje var, bütün alanları kastediyorum, denizcilik, demir yolları, kara yolları, hava yolları, haberleşme 430 ana proje var. Bunların toplam tutarı 102 milyar 553 milyon 310 bin. Şu ana kadar gerçekleştirilen miktar 47 milyar 868 bin 026, kalan miktar 54 milyar 685 bin 284. Görüldüğü gibi proje stokundaki projelerin yarıya yakın kısmı tamamlanmış, diğer yarısı da hâlen tamamlanmayı beklemektedir.

MÜNİR KUTLUATA (Sakarya) – En uzun tamamlanma süresine de bir şey söyleyebilir misiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Onu da sektörlerde vereceğim efendim izniniz olursa. Zaten burada yaklaşık olarak ortaya çıkıyor, 8 milyar olduğunu tabii, KİT'leri de dâhil ettiğimiz zaman ortalama süre yedi ila sekiz yıl. Yedi ila sekiz yıl diyebiliriz.

Sayın Başkan, değerli komisyon üyelerimiz; şimdi, izninizle sektör sektör bir değerlendirme yapmak istiyorum. Bu yıl bir değişiklik yaptık. Haberleşmeyi öne aldık. Ondan sonra havacılık, daha sonra denizcilik, daha sonra kara yolları ve en son da demir yolu sektörünü işleyeceğiz. Sektörde Bilgi İletişim Teknolojileri Kurumunun sektöre ilgili gelişmelerini eager izin verirken kurum Başkanının sunmasını arz ediyorum.

BAŞKAN – Buyurun Başkanım.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI TAYFUN ACARER – Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Sayın Başkanım, komisyonun değerli üyeleri; hepinizi öncelikle saygıyla selamlıyorum. 2009 yılında özellikle sektördeki serbestleşme süreci devam etti. Bu arada Elektronik İmza Kanunu geçen sene çıkarıldı ve buna bağlı olarak da yaklaşık elli iki tane yetkilendirme yapıldı. Numara taşınabilirliği hepinizin bildiğine inanıyorum, hızla uygulanıyor ve şu anda 8,5 milyondan fazla abone numarasını taşıdı. Gizli numaralarla arama tamamen engellendi. İsteyen gizli numaralarla kendisinin aranmasını engelleyebiliyor artık. Kısa mesajlarda Türkçe karakterler uluslararası alfabe içinde yer aldı. GSM 900 MegaHz koruma bandının ihale yoluyla satışı gerçekleştirildi. 3G lisansları verildi temmuz ayında ve çok yoğun bir şekilde 3G abonesi alımı devam ediyor. Bu sektörün en önemli gelişmelerinden bir tanesi de şehir içi sabit telefon hizmetinde yetkilendirme yapıldı ve şehir içi de rekabete bütünüyle açıldı. Devam eden çalışmalarımız var. Özellikle sanal mobil şebeke işletmeciliği, geniş bant telsiz işletmeciliği, İnternet'te IPV4 protokolünden IPV6 protokolüne geçiş ki bu önümüzdeki en geç iki yıl içinde tüm ülkelerde çok ciddi sorun olacak.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Ne olacak o zaman?

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI TAYFUN ACARER – IPV4, efendim, şu anda sınırlı sayıda aboneye ihtiyacını karşılayabiliyor. Ancak IPV6 sonsuz demeyeceğim ama çok büyük ölçüde İnternet'teki alan tanımı konusunu ortadan kaldıracak. Bu son derece önemli, bütün dünyadaki ülkelerde bu sorun var. Pek çok gelişmiş ülke bu konuda çalışmalarını devam ediyor. Biz de kendi bünyemizde, ülkemizde bu çalışmaları yapıyoruz ve uluslararası

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 5

kuruluşlarla da ilişki içindeyiz. Yine İnternet'teki önemli bir çalışma alanı da alan adı yani "Domain Name" tahsisi yine ortak radyo televizyon kulelerinin ve istasyonlarının tesisi herkesi çok yakından ilgilendiren ve özellikle görsel kirlilik açısından son derece önemli olan bir konu. ARGE son derece önemli ve son dönemlerde gerçekten bu konuda çok ciddi gelişmeler temin edildi. Zaten Elektronik Haberleşme Kanunu içinde de ARGE'yle ilgili özel bir madde var. Yine yüce Meclisin geçen sene çıkarttığı bir ARGE Kanunu var ki bu sektörde çok ciddi bir hareketlenmeye yol açtı ve yine İnternet'teki en önemli çalışmalardan bir tanesi de Google benzeri bir Türk arama motoru çalışmasının önümüzdeki yıl içinde sonuçlandırılmasına çalışıyoruz.

Son olarak, bilişim sektöründe yıllar itibarıyla ciddi gelişmeler oldu. Özellikle bu sektörün hacmi giderek büyüyor. Global krize rağmen 2008'de büyüdü, 2009'da da tam sonuçlar elimizde yok ama yüzde 3 ile 4 arasında bir büyüme bekliyoruz. İstihdama bu sektör hâlâ devam ediyor. Yetkilendirilmiş işletmeci sayısında özellikle Elektronik Haberleşme Kanunu'ndan sonra çok ciddi artış oldu ve 259'lardaki yetkilendirilmiş işletmeci sayısı 347'ye yüzde 34'lük bir artışla yükseldi bir yıl içinde. Toplam arama trafiğinde özellikle ara bağlantı fiyatlarının düşmesinden ve yeni tarifelerin uygulamaya konmasından sonra global krize rağmen yüzde 24'lük bir ses trafiğinde artış gerçekleşti. Aynı artışın çok daha fazlası mobil mesaj hizmetlerinde oldu, yaklaşık yüzde 50'ye yakın bir artışla. Geniş bant abone sayısı hızla artıyor. Burada yüce heyete sunmak istediğim, arz etmek istediğim husus özellikle üçüncü nesil yetkilendirmesinden sonra mobil geniş bantta çok ciddi artışlar meydana geldi. Bu "connect kart" dediğimiz kartları alarak üçüncü nesil aboneleri mobil geniş bantta mobil olarak her ortamda kullanma olanağı ortaya çıktı. Bu da geniş bant abone sayısını çok sürede, üç ayda 400 binlerin üstünde, 500 binlere yaklaşan bir değerde artışa yol açtı. Ortalama arama ücretlerimiz her geçen gün düşüyor. Bir mukayese yaptık ve özellikle şehir içi ve mobilde çok ciddi düşüşler meydana geldi. Arz etmek istediğimiz husus 2008-2009 yıllarında global krizde birçok sektörde daralma olmasına rağmen bilgi teknolojileri ve iletişim sektöründe, özellikle de bu sektörün bilgi teknolojileri yani yazılım kısmında çok ciddi artışlar var ve bu sektör istihdam artışına hâlâ devam ediyor.

Ben saygıyla selamlıyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet teşekkür ediyoruz.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Sayın Başkan, değerli komisyon üyeleri; tabii Bakanlığımız Haberleşme Genel Müdürlüğü olarak da ülkemizin 2013 bilgi toplumu hedeflerine ulaşmak amacıyla bazı projeleri var, çalışmaları var. Bunları da ilave etmek istiyorum. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımının yaygınlaştırılması ve bu alanda etkin rekabetin sağlanması AB'ye uyumlu çalışmalara devam edilmesi, evrensel hizmet uygulamasının yaygınlaştırılması, bilgi ve iletişim sektörüne yönelik ARGE faaliyetlerinin uygulama usul ve esaslarının oluşturulması, bu konuyla ilgili bir kanun çıktı, Elektronik Haberleşme Kanunu'yla beraber, bunun uygulama esasları için çalışma devam ediyor, bilgi ve iletişim hizmetlerinin daha da ucuzlatılması, e-devlet kapısı kapsamındaki hizmet kalemlerinin artırılması, Avrupa ve dünyadaki bilimsel araştırmalarda ülke olarak gerekli katılımın sağlanarak o alandaki etkinliğimizin daha da artırılması.

Türkiye ulaşımında olduğu gibi iletişimde de geçiş ülkesidir. Hem Kuzey'den Güney'e, hem Doğu'dan Batı'ya iletişim hatlarının Türkiye üzerinden geçtiğini de bu vesileyle ifade etmek istiyorum. Evrensel hizmet uygulaması serbestleşme süreciyle birlikte düzenlenen yasal çerçeve içerisinde eğitim ağırlıklı olmak üzere devam etmektedir. Eğitime destek amacıyla yönelik 2005'ten itibaren Millî Eğitim Bakanlığıyla yapılan protokol çerçevesinde bütün okullara geniş bant İnternet erişimi sağlanmıştır. Kablo erişimi olmayan, fiber optik erişimi olmayan okulların tamamına da uydu üzerinde İnternet erişimi sağlanmıştır TÜRKSAT tarafından. Ayrıca okullardaki İnternet kullanımı ücretleri de yine Millî Eğitim Bakanlığı adına Evrensel Hizmet Fonu'ndan karşılanmaktadır. Ayrıca bilgi teknoloji sınıfı kurma çalışmaları devam etmektedir. Bugüne kadar 20.281 adet okula BT sınıfı kurulmuştur. Öğrencilere araştırma geliştirmeye sevk eden tasarımı, yetenekleri geliştiren 89.194 adet yazarlık yazılımı alınıp okullara verilmiştir. 1.133 adet okula fen destekli bilgisayar laboratuvarı kurulmuştur. Ayrıca bilgi toplumu projesi kapsamında vatandaşların bilgiye erişmesini kolaylaştırmak amacıyla halk eğitim merkezleri, mesleki eğitim merkezleri, kütüphaneler, SHÇEK, askerî kışlalar başta olmak üzere 1.850 adet kamu İnternet erişim merkezi kurulmuş. Kızılayın 27 biriminde de acil iletişim ihtiyacı için uydu terminalleri yapılmıştır. Telefon altyapısı olmayan köylere uydu üzerinden telefon hizmeti götürülmüştür. 2010 yılında da bu kapsamda KİEM, yani İnternet Erişim Merkezleri kurulmaya devam edilecektir. 2.500 köye WiMax teknolojisiyle İnternet ve ses hizmeti verilecektir. Kamu güvenliği acil yardım, tesis haberleşme görevi de yine Elektronik Haberleşme Kanunu'yla Bakanlığımıza verilmiş, bunun için süreç başlatılmıştır. Bu proje gerçekleşinceye kadar doğal afetler ve olağanüstü hâllerde haberleşmenin kesintiye uğramaması için haberleşme alternatif altyapısı kurulum çalışmalarına başlanılmıştır, başlanacaktır. Sayısal yayıncılık kapsamında ortak verici kuleler kurulum çalışmalarına başlanmıştır. KIOSK yani Kamu İnternet Erişim Noktası kurumları devam edecektir ve ARGE yönetmeliği de 2010'da yürürlüğe girmiş olacaktır. Yine bu önümüzdeki yıl da akıllı sınıflar kurulması, ilave bilgisayar teknoloji sınıfları kurulması çalışmaları da sürdürülecektir.

PTT, hizmetleri bakımında çalışmalara göz atarsak, posta, banka, lojistik olmak üzere üç ana alanda çalışmalar yapan PTT, posta, banka ve lojistik anlamında 2009 yılında yaklaşık 128 milyonluk bir yatırım kaynağı ayırmış, bunun bugüne kadar, ekim sonuna kadar 82,9; 83 milyonunu harcamış ve hedeflediği yatırımın yüzde 98'ini gerçekleştirmiştir. Bildiğiniz gibi 2004'ten itibaren uygulamaya konulan PTTbank Projesiyle iş yerlerinin otomasyonu, kurum kuruluşlarla iş birliği, PTT iş yerlerinin PTTbank'a dönüştürülmesi gibi projeler sürdürülmektedir. Ayrıca Posta İşleme Merkezlerinin modernizasyonuna yönelik olarak da 2009'da 25 milyon TL'lik bir yatırım yapılmış, İstanbul'da dünya standardında bir posta, kargo işleme merkezi inşaatı sürmektedir. 2010 yılında PTT'nin 2009'da başlattığı bir proje de karma posta projesidir. Bu proje esas itibarıyla gönderilerin varacakları yere toplu olarak elektronik ortamda gönderilmesi Türkiye itibarıyla bölgelere ayrılarak oradan baskı yapılarak son kullanıcılara dağıtılması. Böylece daha kısa sürede posta ve daha ekonomik olarak dağıtımlarının gerçekleşmesini hedeflemektedir. Diğer bir konu, tabii, e-tebligat kayıtlı elektronik posta işlemidir. Bilgi e-devlet uygulamaların bilgi toplumuna yönelik projelerin artmasıyla birlikte tebligatların elektronik ortamda

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 6

yapılması, elektronik postaların güvenli bir şekilde iletilmesi projesi de PTT tarafından yürütülmektedir. PTT'nin diğer bir hizmeti de geçtiğimiz aylarda devreye soktuğu "personelsiz gişe" diye ifade edilecek PTTMATİK cihazlarından şu anda 170 adet temin edilerek yedi gün yirmi dört saat esaslı hizmet vermeye başlamıştır. 2010'da 830 adet yeni PTTMATİK kurulum çalışması devam edecektir.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Kendi hesabına mı para yatırıyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Efendim, bu PTT'nin yaptığı PTTbank marifetiyle veya postayla ilgili her türlü işlemleri insansız gişe, hizmet gişesi anlamında. İcbarında para da yatırabiliyorsunuz. ..

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Kendi hesabı vardır PTT'de.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Kendi PTTbank hesabı var, PTT çek hesabı var. Oraya da para yatırabilecek. PTT gişelerinden yapılan hizmetlerin tamamına yakını bu PTTMATİK'ler vasıtasıyla yapılabilecektir.

Yatırım bütçesine baktığımızda posta hizmetlerinin insanımızın ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik yerine getirilmesi maksadıyla 2010 yılında toplam 140 milyon yatırım öngörülmektedir. Bunların dökümlerine girmeyeceğim. Esas itibarıyla yine PTTbank yenileme, otomasyon, iş yerlerinin modernizasyonu vesaire gibi projelerden oluşmaktadır, yansıda görüldüğü gibi. Hizmet binalarının yenilenmesi de bu işin kapsamındadır. Yine 5917 sayılı Kanun'la PTT ülke genelinde bankalara, her türlü bankacılık hizmeti konusunda destek hizmeti sunabilecektir. Bu bağlamda PTT krediyile müşterilerine ihtiyaç kredisi verebilecek. PTT kartıyla dünyanın her yerinde alışveriş imkânı sağlayan kart verebilecek, diğer bankacılık destek hizmetleri çerçevesinde de ucuz para transferi, EFT, bankalar adına her türlü tediye ve tahsilat işlemlerini yerine getirebilecektir. Böylece yurt genelinde hiçbir banka şubesinin olmadığı 1.173 yerleşim merkezindeki vatandaşlarımız da her türlü bankacılık işlemlerinden yararlanmış olacaklardır.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; ülkemizin sahip olduğu haberleşme uydularının 2003 yılında yüzde 53'ü dolu iken 2009 yılında doluluk oranı yüzde 88'e çıkmıştır. Mevcut uydularımızın tam kapasiteyle işletilmesi ve yeni talepleri karşılamakta yetersiz kalınması nedeniyle 42 ve 50 derece yörüngelerde işletmek üzere TÜRKSAT 4A, TÜRKSAT 4B uydularının tedarik süreci başlamış, 2012 yılı ilk yarısında işletmeye alınması hedeflenmektedir.

Uydu ve uzay teknolojilerinde orta vadedeki hedefimiz özgün tasarıma devam etmekte olan yerli haberleşme uydusunun ülkemizde üretilmesi, 2015 yılı başında işletmeye alınması diğer bir hedefimizdir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; 2009 yılında tamamen kendi insan kaynaklarımızla yaptığımız önemli projelerden bir tanesi de Uluslararası Denizcilik Örgütünün şart koştuğu, dünyada her yerde ve her konumdaki gemilerin bilgisinin uydular üzerinden alınarak izlenmesini sağlayan "LRIT" denilen bir sistemdir. Bu sistemin kurumunu dünyada 13'üncü ülke olarak Türkiye yapmış bunu da TÜRKSAT tamamen kendi yazılımlarıyla, kaynaklarıyla gerçekleştirmiştir. Bu konuda Suriye de Türkiye'ye yetki vermiş. Suriye için de bu projenin yapımı devam etmektedir.

Kamu hizmetlerinin elektronik ortamda sunulmasında önemli bir alan da e-devlet kapısı projesidir. Kamu hizmetlerinin tek bir adresten ortak kimlik doğrulama sistemiyle sunumunu öngören e-devlet kapısı geçtiğimiz yıl 18 Aralıkta 22 pilot projeyle başlatılmıştır. e-devlet kapısı üzerinden sunulan hizmetlerine artık cep telefonu üzerinden de ulaşılmasını sağlayan e-devlet kapısı mobil projesi de 7 Ekimde hizmete girmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bugün itibarıyla e-devlet kapısında 155 adet çevrim içi hizmet verilmekte, alo e-devlet çağrı merkezi de faaliyete geçmiş bulunmaktadır.

Askere alma hizmetleri, seferberlik hizmetleri, dava dosyası sorgulama hizmetleri, denizcilikteki hizmetler gibi çeşitli konularda kamu hizmetleri e-devlet kapısından sunulmakta. Zaman içerisinde buradan sunulan hizmetlerin değişik kurumların buraya koyacakları hizmet kalemleriyle artması beklenmektedir. Türkiye Büyük Millet Meclisi vatandaş randevu işlemleri, mahallî idareler vergi hizmetleri, ikametgâh adres değişikliği hizmeti, yeni araç satışlarında tescil hizmeti de e-devlet kapısından yapılması yönünde 2010 yılının ilk altı ayı içerisinde tamamlanacak ve hizmete sunulacaktır.

Burada TÜRKSAT'ın bütçesini görüyoruz. TÜRKSAT'ın bütçesi, detaylarına girmek istemiyorum, 350 milyon 500 bin TL olarak öngörülmektedir. Tabii bunlar yeni uydu yapımları, AIT merkezi dediğimiz yerli yapılacak uydunun yapımına yönelik merkezden kurulması, e-devlet bilgi sistemi, coğrafi yedekleme projesi, Up-Link istasyonları, kablo tv altyapısı, e-devlet kamu güvenliği ağı projesi gibi projelerden oluşmaktadır.

Evet, böylece haberleşme sektörüyle ilgili bazı faaliyetleri 2008-2009-2010 yıllarını kapsayacak şekilde sizlere sunmaya gayret ettik. Şimdi ise havacılık sektörüyle ilgili bilgileri arz ediyorum. Havacılık sektörü son iki yılda yaşanan küresel krize rağmen Türkiye'de büyümeye devam etmiştir. Avrupa havacılığı yüzde 7 oranında küçülürken biz de büyüme devam etmiş, istihdama katkı sağlayan sektörler arasında yer almaya devam etmiş ve sektörde çalışan kişi sayısı 100 bini bulmuştur. Bakanlığımızın havacılık sektöründe izlediği politikalar sonucu yolcu sayılarında önemli artışlar yaşanmıştır. 2003 yılına göre 2008'deki yolcu artışı yüzde 135 olmuştur. 2009 yılında ise yolcu sayısı 85 milyona ulaşması beklenmektedir. Uçak trafiğinde de 2008'de 2003 yılına kadar yüzde 90'lık bir artış yaşanmıştır ve 2009 uçak trafiği 1 milyon 60 bini bulması beklenmektedir.

Yük trafiğinde de, hava kargoda da yüzde 82'lik bir artış yaşandı son yıllarda ve 2009 yılı sonunda 1 milyon 660 bin ton yük trafiğine erişilmesi beklenmektedir. Türkiye genelindeki havaalanlarımızda 55 milyon olan yolcu kapasitesi yüzde 96 artarak, yapılan yatırımlar sonucu, 110 milyon yolcu yıla erişmiştir. 2023 hedefi yolcu kapasitesini tüm alanlarımızda 368 milyona çıkarmaktır. Toplam kapasite 2003 yılında yüzde 60 kullanılır iken yolcu artışına rağmen yüzde 135'lik, kapasite kullanımı da yüzde 74 seviyesine çıkmıştır. Tüm bu gelişmeler sonucu Avrupa ülkeleri arasında Atatürk Havaalanı 2002 yılında yolcu sayısı bakımından 21'inci sıradayken, 2008 yılında 10'uncu sıraya yükselmiş. Avrupa Birliğine üye ülkelere eu-27 toplam yolcu sıralamasında Türkiye 7'nci sıradan 2008'de 6'ncı sıraya yükselmiştir.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 7

Avrupa'nın önemli taşıyıcıları arasında yer alan Türk Hava Yolları, Avrupa Hava Yolları Birliği pazarının 2002'de yüzde 4'ünü alırken 2008 yılında yüzde 6'sını almaya başlamıştır. Hava yolları sıralamasında da 2002 yılında Avrupa'da 9'uncu sırada yer alırken 2007'de 6'ncı sıraya yükselmiştir.

Türk Hava Yollarının dünya pazarından aldığı pay 2002'de yüzde 0,5 iken 2008'de yüzde 1'e yani yüzde 100 artmıştır. Toplam hava taşımacılığımızın dünya pazarından aldığı pay da yüzde 0,5'ten yüzde 1,5'a çıkmıştır. 3 kat bir artış sağlanmıştır. Esenboğa Havaalanı bir uluslararası kuruluş tarafından 2009 yılında Avrupa'nın en iyi havalimanı seçilmiştir.

Katar'ın başkenti Doha Havacılık Zirvesinde de "Yeşil Havalimanı" dalında Adnan Menderes Havaalanı birinci seçilmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; geçtiğimiz dönemlerde yaşanan ve zaman zaman yüzde 100'ü aşan sektördeki büyümenin daha sağlıklı ve kontrollü olarak sürdürülebilmesi için havaalanları ve uçak denetimleri büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda 2008 yılında 2.408 olan denetim sayısı 2007 günümüz itibarıyla 4.049'a yükselmiştir, yüzde 70'lik bir artış sağlanmıştır.

Emniyet her şeyin önünde gelmektedir. Emniyet konusunda herhangi bir taviz vermemiz söz konusu değildir.

Yabancı uçaklara ve yerli uçaklara yapılan denetimler yani SAFA, SAHA denetimleri 2008 yılında yabancı uçaklara 600 denetleme ile 44 Avrupa ülkesi arasında 5'inci sırada yer alırken, 2009'da bu sayı 1.130'a çıkarak denetlemede Avrupa'da 3'üncü sıraya yükselmiş bulunmaktayız.

Uluslararası ilişkilere de havacılıkta göz atarsak, ülkemizin 90 ülkeyle ikili havacılık anlaşması varken bu sayı 2009'da 105'e ulaşmıştır.

Havacılığımızın gelişmesini bir grafikte ifade etmek gerekirse 2003 yıllarında sadece Türk Hava Yolları tarafından Ankara-İstanbul üzerinden 25 noktaya uçuş yapılmaktaydı. Bugün 6 hava yolu şirketimiz 7 merkezden 45 noktaya uçuş yapar hâle gelmiştir. Böylece, "atıl havaalanı" tabiri de artık gerilerde kalmıştır.

Ankara-İstanbul ve İzmir üçgeninde olan havacılığımız iç hat taşımacılığıyla bu iller dışında 20 çapraz uçuşla Anadolu illerine tarifeli seferler yapılır hâle gelmiştir.

Ayrıca, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne de 4 noktadan uçuş yapılırken bugün 11 noktadan direkt uçuşlar yapılır hâle gelmiştir.

Ülkemiz 2008 yılı sonu itibarıyla dış hatlarda uçuş noktasında da önemli artışlar olmuş, 2008'de 97 olan dış hat uçuş nokta sayısı bugün 130'a yükselmiştir.

Havaalanlarımızın altyapılarının yenilenme işlemlerine de devam edilmektedir.

YİD Modeli ile gerçekleştirilen terminalerin toplam bedeli 1,5 milyar doları bulmuştur ve böylece ilave 50 milyon yolculuk bir kapasite yılda temin edilmiştir. Burada tabii YİD Modeli olduğu için bu yatırımlar kısa sürede kamu kaynağı kullanmadan gerçekleşmiştir ve burada yapım esnasında 60 bin insana da iş imkânı sağlanmıştır. Bu bir yıl içerisindeki toplam yolcu trafiğimizin yüzde 70'i YİD Modeliyle yapılan havaalanlarımızdan gerçekleşmektedir. Antalya yüzde 24, İstanbul yüzde 33, diğerleri yüzde 29, Esenboğa yüzde 7 ve Adnan Menderes, Dalaman da yüzde 4 ve 2 olarak gözükmektedir.

Bunun dışında bütçe imkânlarıyla da şüphesiz hava trafiğinin artışına paralel olarak havaalanı altyapıları geliştirilmektedir.

Trabzon Havalimanı 2008 yılında terminal binası, yeni iç hatlar, bağlantı yolu, otopark ve çevre düzenlemeleri tamamlandı.

Antalya Havalimanı askeri pist onararak hizmete verildi.

Çanakkale, Malatya, Samsun Havaalanı apronları genişletildi.

Sivas, Batman, Kayseri yeni terminal inşaatları başladı.

Elazığ Havaalanı altyapı inşaatına devam edildi.

Elazığ Havaalanının çevre güvenlik tedbirleri 2009 yılında sürdürüldü.

Hatay, Erzincan Havaalanları yeni terminal ihaleleri yapıldı.

Malatya Havaalanı mevcut terminal binasının büyütülmesine yönelik 7 aks ilavesi için çalışmalar başlatıldı.

Gökçeada Havaalanı üst yapı tesisi tamamlandı.

Balıkesir Körfez Havaalanı inşaatı, Eskişehir, Ağrı Havaalanları altyapı inşaatında önemli fiziki gelişmeler sağlandı.

Kars Havaalanı yeni terminal binasının sözleşmesi yapıldı.

Zafer Havaalanının Kütahya, Uşak, Afyon'a hizmet edecek bölgesel havaalanının yapımı için son aşamaya gelindi. YPK kararı alınarak ihale çalışması başlatıldı.

Hakkâri (Yüksekova), Iğdır, Bingöl Havaalanının altyapı ihaleleri yapıldı ve yer teslimleri aşamasına gelindi.

Şırnak Havaalanı inşaatının ihalesi yapıldı, ihale süreci devam etmekte.

Çukurova Bölgesel Havaalanı inşaatı için de zemin etüt çalışmaları devam etmekte.

Samsun Havaalanı PAT sahaları onarımı, Siirt'in pist uzatımı, Kahramanmaraş'ın pist genişletilmesi, Antalya Havalimanı yeni iç hat terminali PAT sahaları, Esenboğa, Erzurum Havaalanlarının pist çalışmaları ve kategorisinin yükseltilmesi CAT II, CAT III seviyesine çıkarılma çalışmaları devam ediyor.

Atatürk Havalimanının 06/24 pistinin uzatılması ve yenilenmesi çalışması başladı.

Adana Havalimanı apron PAT sahaları, Erzincan Havaalanı PAT sahalarının rehabilitasyon çalışmalarına başlandı ve ayrıca 27 havaalanında toplam 41 adet ILS cihazı donanım işlemleri tamamlandı.

2010'da havacılık alanındaki işlere göz atarsak, 2010'da başlatılan işlere devam edilecek.

Sivas, Batman, Kayseri, Erzincan, Ağrı, Adıyaman, Van hava meydanlarında itfaiye, garaj vesaire destek ihtiyaçları karşılanacak.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 8

Elazığ Havaalanı terminal binasının inşaatına başlanacak.
Atatürk Hava Limanı Kargo Tesislerinin YİD Modeliyle yapımına başlanacak.
Balıkesir Körfez Havaalanının inşaatı bitirilecek.
Eskişehir, Bingöl, Hakkâri (Yüksekova), Şırnak Havaalanları alt ve üstyapı inşaatlarına devam edilecek.
SMART Projesi yani havaalanlarının ve hava seyrüseferin modernizasyon projesi tamamlanıp devreye sokulacak.

Çukurova bölgesel havaalanı inşaatı YİD Modeli ile ihale edilecek.
Adıyaman, Mardin, Konya, Trabzon Havaalanlarında park, apron, taksi yolu gibi yerlerde çalışmalar sürdürülecek.

Böylece de havacılık sektörüyle ilgili bazı projelerden bilgiler aktarmaya çalıştım.
Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi de izninizle denizcilik sektörümüzün çalışmaları hakkında heyetinize bilgi arz ediyorum.

2004 yılında yürürlüğe giren ÖTV'siz yakıt uygulamasıyla yılda 300 milyon denizcilik sektörüne destek verilmiş ve böylece 2004 yılından günümüze kıyaslandığında araç/mil bazında yüzde 130, yolcu/mil bazında yüzde 54, yük taşıma kabotaj hattında da yüzde 36'lık bir artış görülmüştür.

2008 yılında limanlarımızda elleçlenen yükler 2003 yılına göre yüzde 65, konteynerde yüzde 160, uluslararası Ro-Ro taşımacılığında ise yüzde 65 oranında artış gerçekleşmiştir.

Kruvaziyer yolcуда, deniz turizmi de 2008 itibarıyla 2003 yılına göre gelen yolcu sayısı yüzde 382 artmıştır.

Deniz ticaret filomuza bakıldığında;

1000 GRT ve üzeri Türk sahipli deniz ticaret filomuz 15 milyon DWT'yi aşmıştır. Bu 2002 yılına göre adet bazında yüzde 103, tonaj bazında yüzde 64 artış gerçekleşmiştir.

Yine geçtiğimiz aylarda haziran sonunda çıkardığımız bir yasayla yabancı bayraklı küçük-büyük, amatör-profesyonel teknelerin Türk Bayrağı'na geçişini kolaylaştırma uygulaması çerçevesinde bugüne kadar küçük başlığında 12 binin üzerinde tekne kütük siciline kaydolmuş. Ayrıca, yat grubunda da 700'e yakın tekne Türk Bayrağı'na geçiş yapmış, 350 civarında tekne de geçiş beklemektedir. Dolayısıyla bu uygulama da meyvelerini vermeye başlamıştır.

Son altı yılda dünyadaki gelişmelere paralel olarak gemi inşa sanayinde de çok önemli gelişmeler yaşanmıştır ve gemi inşa kapasitesi 680 bin DWT'den 3,5 milyon DWT'e yükselmiştir. Tersane sayımız 2002'ye göre 2009'da 107'ye ve ihracatımız gemi inşa alanındaki 2002'de 490 milyon iken 2008 itibarıyla 2 milyar 650 milyona yükselmiştir.

Tekne imal sektörü 2008 itibarıyla yine yat yapım alanında da siparişler bazında yüzde 6 pay ile 5'inciliğini sürdürmektedir.

Dünyada nitelikli gemi adamı ihtiyacı ciddi boyutlara ulaşmıştır. Türkiye'de de durum böyledir. Denizcilik eğitime önem vermek ve bu alanda ara eleman sıkıntısını gidermek için son 6 yıl içerisinde 40 adet denizcilik ile ilgili meslek liseleri açılmıştır.

Denizcilikte birçok hizmet artık elektronik ortamda verilmektedir. Yansıda görülüyor. Detaylarına girmek istemiyorum.

Ayrıca, son iki yıldır Aden Körfezi'nde yaşanan haydutluk faaliyetlerinde son bir yıl içerisinde tutulan gemilerin sayısı 200'ü bulmuş, Türk bayraklı veya Türk sahipli gemilerden de tutulmalar yaşanmıştır. Dolayısıyla buradan geçen gemilerin deniz haydutlarının saldırısına maruz kalmamaları için BM görev gücüne 2 Türk muhribi de dâhil edilmiş. Bunun yanı sıra da Denizcilik Müsteşarlığımız gemilere etkin koruma vermek amacıyla bir bilgilendirme sitesi oluşturmuştur.

Gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin çokça taşındığı İzmit, İzmir, Aliağa, Mersin ve İskenderun körfezlerinde deniz trafiğini emniyet ve kontrolünün sağlanması amacıyla gemi trafik hizmetleri merkezi kurulma çalışmaları devam etmektedir. Proje ihalesi bu ay içerisinde gerçekleşecektir.

Ayrıca, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik mevcut imkân ve kabiliyetlerle uyumlu planlı tatbikatlar da yurt çapında devam etmiştir.

Acil müdahale merkezi oluşturulması, denizlerimizde mevcut durum tespiti etüt projesi tamamlanmıştır. Kıyı ve denizlerimize yönelik hazırlanan duyarlılık haritaları üzerinde, riskli ve az riskli bölgeler belirlenerek bir "Risk Yönetim Sistemi" oluşturulmuştur. Mevcut kirlilik durumu ve kıyılarımızdaki çevresel açıdan hassas alanlar belirlenerek, haritalandırmalar tamamlanmıştır.

Deniz Emniyeti ve Ulusal Acil Müdahale Merkezi Projesi hazırlanmış, imar tadilatının yapılması sürecinden sonra 2010 yılında çalışmalarına başlanacaktır. Bilindiği gibi, ülkemiz bu yıl içerisinde beyaz bayrak ülkesi unvanını kazanmıştır. Böylece, yıllardan beri gemilerimizin dış limanlarda tutulması sona ermiş ve bayrağımızı taşıyan gemilerin itibarı artmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yine Bakanlığımızın ilgili kuruluşlarından olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüz de faaliyetlerini bu dönemde sürdürmüştür.

Bilindiği gibi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün ana görevi, denizlerimizde seyir can-mal ve çevre emniyetini artırmak olup, başlıca verdiği hizmetler:

Tüm denizlerde kurtarma-yardım, römorkaj, çeki hizmetleri,

Arama-kurtarma ve tahlisiye,

Türk boğazlarında gemi trafiğini izleme ve yönetme,

Seyir yardımcılarını kurma, işletme ve denetleme,

Denizlerimizde ve tüm dünyada deniz haberleşmesi ve tehlike mesajlarını yayınlama hizmetlerini yerine getirmektedir.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 9

Türk boğazları gemi trafik hizmetleri sisteminin devreye alınmasıyla donanımlı kriz yönetim merkezi oluşmuş ve artan deniz araçları yatırımları, kaliteli, eğitilmiş, tecrübeli personelle can kurtarma hizmetlerinde müdahaleye hazırlık süresi altı dakikaya, gemi kurtarma operasyonunda da hazırlık süresi on beş dakikaya indirilmiştir.

Diğer yandan, 2008 yılında 35 olayda 150 kişinin, 2009 yılında yine bugün itibarıyla denizde 27 olayda 113 kişinin hayatı kurtarılmıştır. Seyir yardımcılığı hizmeti kapsamında da tüm Türkiye kıyılarında bulunan toplam 550 adet fener, şamandıra gibi seyir yardımcılarının fener arızalarına ise müdahale süresi ortalama 20 günden 1,8 güne indirilmiş ve bu alanda dünya standartlarının üzerine çıkmıştır.

Seyir emniyetinin sağlanmasının diğer bir ayağı olan deniz haberleşmesinde 2008 yılında 2.853 adet gemiye haberleşme hizmeti verilirken, bu sayı 2009 yılında bugün itibarıyla 1.981 adet gemi olmuştur. 2010 yılında bu sayının yaklaşık 2.200 gemi olması beklenmektedir.

Kuruluşun kendi öz kaynaklarıyla gerçekleştirdiği, yaklaşık 110 milyon TL tutarındaki yatırımlarla 4 adet 7.200 ton su basma kapasiteli yangın söndürme ve gemi kurtarma – yardım römorkörü hizmete alınmış, fenerlerin uzaktan kumanda sistemine geçirilmesi sağlanmış, Türk Boğazları ve Türk radyo haberleşme sistemi yenilenmiş, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Kıbrıs Türk Radyonun deniz haberleşme sistemlerinin yenilenmesi, 2 adet çevre, 1 adet fener bakım botunun hizmete alınması gerçekleştirilmiştir. 2010–2014 orta vadeli planda da 166 milyon TL tutarında projeler yine römorkör, deniz araçları ve deniz kirliliğiyle ilgili vasıtaların temini gerçekleştirilecektir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, seyir emniyetinden taviz vermeden yatırımlarına devam ederken, acil durumlarda denizcilerimizin sürekli hizmetinde olacak “151 Alo Kıyı Emniyet” hattını hizmete almış, öte yandan İstanbul Üniversitesine Alemdar II, Söndüren-11 römorkörlerini Çanakkale 18 Mart Üniversitesine vermek suretiyle deniz araştırmalarına ve eğitime büyük destek vermiştir.

Evet, böylece denizcilik sektörümüzle ilgili konulara devam ediyoruz.

Tabii, denizcilikle ilgili diğer bir alan da kıyı yapılarının yapılmasıdır. Yansıda gördüğünüz İzmir Eski Foça balıkçı barınağı on altı ayda tamamlanarak hizmete girmiştir.

Yine Karadeniz'deki tersanelerin yapımı kapsamında Trabzon-Sürmene-Yeniçam tersane alanının ana ve tali mendirek tamamlanarak korumalı hâle getirilmiştir. Bu yıl sonunda inşaatı bitirilecektir.

Çandarlı Limanı yıllardır ülkemizin bir transfer limanı olarak gündemindedir. Bunun da inşaatına, daha doğrusu mendirek inşaatına 2010 yılında başlanacaktır. Liman ise YİD Modeliyle yaptırılacaktır.

Turizmin önemli bir bileşeni hâline gelen yat turizminde de önemli gelişmeler bu dönemde yaşanmıştır. 6 adet yat limanı YİD Modeliyle inşaatları sürmektedir.

Zonguldak balıkçı barınakları yıllardan beri maalesef yatırıma konmasına rağmen yeterli ödenek ayrılmadığı için zamanında bitirilemiyordu. Bunların önceliklerini belirledik ve geçtiğimiz beş altı yıl içinde 35 civarında balıkçı barınağını bitirerek hizmete soktuk. Böylece, 100'ün üzerinde balıkçı barınağı ülkemizde hizmet vermektedir. Yat limanlarının kapasitesi de 9 binden 12.500'e çıkmış, önümüzdeki 2010 sonunda bu kapasite 15 bini bulacaktır.

Böylece, denizcilik sektörüyle ilgili projelerin bir kısmını sizlere arz etmeye çalıştım. Şimdi ise kara yolu ulaştırmasıyla ilgili yaptığımız faaliyetleri kısaca yüce heyetinizle paylaşmak istiyorum.

Sektörle ilgili, kara yolu taşımacılığıyla ilgili kapsamlı düzenlemeyi yüce Meclisimizin 2003 yılında çıkardığı kanunla başlattık ve böylece artık kara yolu ulaştırması AB'ye uyumlu hâle geldi. Kara yolu ulaştırmasının AB'ye uyum noktasında ilerleme raporlarında önemli gelişmelerin yaşandığı ifade edilmektedir. Bu husus yapılan ulaştırma, arama tarama toplantılarında komisyonca da teyit edilmiş, 2006, 2007, 2008, 2009 ilerleme raporlarında da yer almıştır.

Kara taşımacılığında düzenlemeyle yetki belgesi getirilmiş. Kara taşımacılık faaliyeti yapan toplam yetki belgeli işletme sayısı 31 Aralık 2008'e kadar 281.428 iken 13 Kasım 2009 itibarıyla yüzde 1,47 artışla 285.589'a ulaşmıştır. Bu sayının 2010 yılında yüzde 1 artış göstermesi tahmin edilmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakan, ilave süre veriyorum.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Diğer bir konu kara yolu taşımacılığında mesleki yeterlilik konusudur. Mesleki yeterlilikte de bilindiği gibi eğitime tabi olmadan kara yolu ticari taşımacılık faaliyetinde bulunan işletme sahiplerine, araç şoförlerine mesleki yeterlilik alma zorunluluğu getirilmiş ve bu eğitimi vermek üzere 2008 sonuna kadar 50 ilde 169, 13 Kasım 2009 tarihine kadar 56 ilde 205 adet kuruma yetki verilmiştir. 2010 yılı sonu itibarıyla da 65 ilimizde 220 eğitim kurumunun hizmet vermesi öngörülmektedir. Eğitimleri devam etmektedir. Eğitim kurumlarında 2008 sonunda 34.230, 13 Kasım 2009 itibarıyla 60.245 kişi eğitim almış. Eğitimini tamamlayanlar için 31 Aralık 2008'e kadar toplam 7 defa, 2009'da 3 defa olmak üzere 10 sınav yapılmış, 2010 yılında da 50 bin kişiye eğitim vermesi planlanmıştır.

Kanun çıktığında bu görevi yapan, bu meslekte olanların müktesepi de korunmuş ve bugüne kadar 2 milyon 187 bin 117 adet mesleki yeterlilik belgesi düzenlenerek hak sahiplerine dağıtılmıştır.

Araçların ağırlık, boy kontrollerinin yapılması işi yine Bakanlığımıza verilen görev çerçevesinde devam etmektedir. Hâlen 24 adet sabit ve 200 adet seyyar ağırlık kontrol cihazıyla araçların istiap hadleri kontrolleri yapılmaktadır. 2010 yılında 30 adet daha sabit ağırlık kontrol istasyonu kurulacaktır. Böylece, yolların zamanından önce aşılması, trafik kazalarının önüne geçilmesi ve her şeyden önce istiap haddini aşan ve rekabeti bozan taşımacılıkların önlenmesi hedeflenmiştir.

Diğer bir konu da, yine Bakanlığımıza verilen görev araçların fenni muayeneleridir. Daha önce evrak üzerinden yapılan bu muayeneler yurt genelinde kurulan modern istasyonlar marifetiyle gerçekleştirilmektedir. 2008 yılında faaliyete geçen bu sistemle 3 milyon 622 bin 570 araç denetlemesi yapılmış. Burada önemli bir bilgiyi sizlerle paylaşmak istiyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 10

Bu araçların ilk denetlemelerinde yüzde 40'ı denetlemeden geçememiştir. Kendilerine bir aylık süre verilmiş, bir ay süre sonunda ücret almadan tekrar denetlenmiş ve geçme nispeti yüzde 98'e ulaşmıştır. 2010 yılı itibarıyla 5 milyon daha aracın denetlenmesi öngörülmektedir.

Diğer bir alan da, ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş araçların alınıp imha edilme projesidir. Bu anlamda otuz yaşın üzerindeki kamyon, çekici, tanker, otobüs ve buna benzer taşıtların alımına başlanmış, Makine Kimyayla yapılan protokol çerçevesinde 2008 yılında 1.511, 2009 yılında 7.400 araç satın alınarak toplam 2008, 2009 dâhil olmak üzere 50 milyon civarında bir ödeme hak sahiplerine gerçekleştirilmiştir.

Yurt dışında taşımacılık yaparken hayatını kaybeden sürücülerimize -ağırlıklı olarak Irak'ta geçmiş yıllarda yaşandı- 79 aileye 2008 sonu itibarıyla 3 trilyon, 13 Kasım 2009 itibarıyla 80 aileye yaklaşık 3 trilyon ödeme yapılmıştır.

Uluslararası faaliyetlerimize de baktığımızda kara yolu ulaştırmasının kolaylaştırılması özel önem verdiğimiz bir alandır. Buna yönelik olarak hem ikili hem çoklu taşımaların kolaylaştırılması için temaslar sürmektedir. Hâlen 56 ülkeyle ikili kara taşıma anlaşmamız vardır. Ayrıca, iki ülkeyle daha onay süreci devam etmektedir. Anlaşmamız bulunan ülkelerden 22'siyle ikili veya transit geçiş belgesi serbestleştirilmiştir. Yani sınırsız taşıma hakkı getirilmiştir. 2010'da bu sayıyı 27 ülkeye çıkarmak istiyoruz.

Diğer yandan komşu ülkeler başta olmak üzere birçok ülkeyle taşımacılık ücretleri, alınan geçiş ücretleri, akaryakıt fiyat farkları, indirimler sağlanmış, geçişle ilgili sorunlar asgari düzeye indirilmiştir.

Kara yolu ulaştırmasının AB kaynaklarından yararlanarak proje gerçekleştirilmesinde öncü bir sektör olmuştur.

Bilim ve teknolojiye de yine kara taşımacılığında önem verilmiş ve bugün itibarıyla elektronik otomasyon sistemi ve diğer kurumlara otomasyon sistemi çalışır hâle gelmektedir. Bu sistem vasıtasıyla bütün gümrüklerimizden, hudut kapılarımızdan geçen yaklaşık 10 bin aracımızın girişi çıkışı otomasyonla anlık olarak takip edilebilmektedir.

Karayolu sektöründe de duruma bir göz atacak olursak. Karayolları Genel Müdürlüğümüzün sorumluluğu altında 2.100 kilometre otoyol, 31.273 kilometresi devlet yolu, 30.880 kilometresi il yolu olmak üzere toplam 64.253 kilometre yol ağıımız mevcuttur. Bu yol ağıının 50.061 kilometresi sathi kaplamadır, 10.445 kilometresi de sıcak karışım veya beton asfaltıdır.

2003 yılı başında 6.100 kilometre bölünmüş yolumuz var iken bugün itibarıyla 11.121 kilometre bölünmüş yol buna ilave olarak yapılmış, toplam bölünmüş yol uzunluğu ülke çapında 17.222 kilometreye ulaşmıştır. 2012 hedefimiz 22.500 kilometreye çıkmaktır.

MÜNİR KUTLUATA (Sakarya) – Sayın Bakanım, orada o kadar yol var derken gidişi gelişi bir arada mı kastediyoruz, ayrı mı kastediyoruz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Beraber, ayrı ayrı değil. Yani iki gidiş iki geliş. Yani parça parça saymıyoruz.

2009 yılında 1.450 kilometre tek platformlu yolda çalışma gerçekleştirilmiş, 789 kilometresi tamamlanarak hedef aşılmıştır.

2009 yılında ana akslarda çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda Ankara-İzmir, Afyon-Antalya, Bozüyük-Adapazarı, Bursa-İzmir, Şanlıurfa-Habur, toplam 1.665 kilometre yol tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

2010 yılında Bozüyük-Afyon, Ankara-Kastamonu, Afyon-Konya-Ereğli, Sivrihisar-Bursa-Derice-Sivas-Refahiye, Malatya-Bitlis, Amasra-Yıldızeli, toplam 2.081 kilometre aks tamamlanarak hizmete verilecektir.

Yine, 2009'da tamamlanıp hizmete açılan yollardan belli başlıları: Antalya-Tekirova, Durağan-Boyabat, Yalova-Altınova-Bandırma-Susurluk, İstanbul-Şile, Gölçük-Altınova, Antakya çevre yolu, Çorlu-Marmara Ereğlisi, Elmadağ rampaları, Boyabat-Osmancık ayrımı, 2010'da Bitlis çevre yolu, Trakya otoyolu, Aziziye, Adapazarı Karasu, Balıkesir batı çevre yolları tamamlanacak...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – 2009'un toplamı ne Sayın Bakan, okunmuyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – 2009'un 2.081 efendim...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – 2009'da tamamlanacak olan. 240 galiba.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – 240 efendim.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Peki, Hükümetiniz dönemindeki 2009'a kadar ne kadar tamamlandı, bunu vermediniz galiba?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Hangisi efendim?

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Bölünmüş yol.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Bölünmüş yol 2009 sonu itibarıyla şu gün itibarıyla 11.121, bundan 1.500'ü çıkarmak lazım kabaca. 10.000 diyebiliriz.

Ankara-Kırıkkale-Delice yolu, 10 kilometre uzunluğundaki Elmadağ rampaları, biliyorsunuz o rampalar hakikaten zor bir yol, çok da ölümlü kazalar oluyor. Ağır taşıtların çok olduğu bir yol. Bu virajları ortadan kaldıracak büyük bir viyadükle beraber çalışmalarını büyük oranda tamamladık. Bu yıl sonuna kadar da açılışını gerçekleştireceğiz.

Bursa-Balıkesir-İzmir yolu 323 kilometredir. Bunun da yapımı tamamlanmıştır, hizmete girmiştir. Tatvan ayrımı, Bitlis 9. bölge hududu, Bitlis geçişi dâhil 59 kilometrelik yol çalışması 34 kilometresi bitirildi, kalan kısmı da 2010 yılında bitirilip hizmete açılacak.

Yine, Türkiye'nin artık dillere destan bir yolu Bozüyük-Bilecik-Mekece-Adapazarı yolu da toplam 134 kilometre. Çok zor bir coğrafyada, Bilecik rampaları, ölüm rampaları diye de anılan bu yol 128 kilometresi tamamlanmış olup geri kalan kısmı da birkaç hafta içerisinde tamamlanacak, bu yıl bitmeden tamamı hizmete girecektir. Bu yol üzerinde 3.192 kilometre uzunluğunda iki adet tünel mevcuttur.

Bursa-İnegöl-Bozüyük 4. bölge hududu toplam 125 kilometre yol, 115 kilometresi tamamlanarak trafiğe açılmıştır, 14 kilometrelik kısmı kalmıştır. Bu da 2010'da tamamlanacaktır.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 11

Erzincan-Pülümür 12. bölge, yani Erzurum sınırı, 49,5 kilometre uzunluğundadır, 19 kilometresi açılmış, 30 kilometrelik kısmı da 2010 yılında tamamlanmış olacaktır.

Bunun yansıda gördüğünüz gibi kuzey-güney aksları da ülkemizin ulaşımında önemli yer tutmaktadır. Kuzey-güney akslarında toplam 18 projede batıdan doğu istikametinde çalışmalar devam etmektedir. Burada amaç iki denizi birbirine birleştirme, sınır kapılarını iç bölgelere ve komşu ülkelere bağlantıyı çalışmak. Bu aksların toplam uzunluğu 11.492 kilometredir, tamamlanan kesimi yüzde 54'le 6.265 kilometredir, kalan kesimi 5.227 kilometredir. Kalan kesimlerde hiç başlanmış olan kısım da 1.307 kilometredir, bunların ihale çalışmaları da sürmektedir.

Asfalt çalışmaları geçmiş yıllarda devlet ve il yollarında yılda ortalama 7 bin kilometre asfalt yenilemesi yapılırken 2003-2008 döneminde yıllık ortalama 15.802 kilometre asfalt yenilemesi gerçekleşmiştir. 2009 15 Kasım itibarıyla da 17.076 kilometre asfalt yapım ve onarım çalışması tamamlanmıştır. Diğer önemli bir yol, bu da çok can alan bir yoldur, Kemerhisar-Pozantı- Ulukışla yoludur. 54,6 kilometresi otoyol, 66 kilometre bağlantı yolu olmak üzere toplam 120 kilometrelik yolun Ereğli Kavşağı - Pozantı Kavşağı arasındaki 33 kilometresi otoyol ve 33 kilometresi bağlantı yolu olmak üzere toplam 66 kilometresi tamamlanarak hizmete açılmıştır. Kalan kısım da 2010 da bitirilecektir. Bu yolda 9 tane tünel, 29 tane viyadük vardır. Çok zor bir arazide gerçekleşmiş bir çalışmadır.

Diğer bir proje de yap-işlet-devret modeliyle bugüne kadar Türkiye'de yapılan en büyük ihale olan İstanbul-İzmir otoyoludur. Buna İzmit Körfez geçişi de dâhildir. Toplam 421 kilometredir. Konsorsiyum, bir Türk konsorsiyumudur. Toplam yapım süresi dâhil 22 yıl 4 ay işletme karşılığı bu yolu yapacaktır. Yatırım tutarı yaklaşık 10 milyar TL civarındadır. Yatırım süresi de beş ila altı yıl olarak öngörülmektedir. Bunun da sözleşme çalışmaları devam etmektedir.

Diğer bir yap-işlet-projesi de İstanbul Boğazi kara yolu boğaz geçiş tünel projesidir. Bu da Marmaray Projesi'ne paralel olarak sadece otomobil minibüs gibi araçların geçişine imkân veren bir projedir. Toplam uzunluğu 14,6 kilometredir. Deniz altında olan kısmı 5,4 kilometredir. Ankara devlet yoluna bağlanacak. Bu da yap-işlet-devret modeliyle ihale edilmiştir. İhale tutarı da, yapım maliyeti de yaklaşık 1 milyar 100 milyon dolar civarındadır.

Köprülerde malum depreme karşı dayanıklılıkla ilgili faaliyetlerde bütün hızıyla devam etmektedir. Yansıda görüldüğü gibi 2005-2008'de 325, 2009'da 1 adet köprü güçlendirmede 123 adet bitirilmiş, 1 adet de devam etmektedir.

Karayolları ağında özellikle otoyollarda trafiğin izlenmesi, sürücülere bilgi sunulması amaçlı Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamaları başlatılmıştır. Bu sistemler diğer güzergâhlarımızda yaygınlaştırılması hedeflenmektedir. Olay kaza yönetimi, trafik talep yönetimi, seyahat öncesi ve araç bilgilendirme, rota belirleme gibi bilgiler bu ekranlarda yer alacaktır.

Karayollarında asfaltla ilgili özellikle olmak üzere ar-ge çalışmaları yoğunluk kazanmıştır. Buna göre taş mastik diye nitelendirilen asfalt uygulaması sonucu ömrü asfaltın ortalama üç yıl uzatılmış ve maliyetleri yüzde 33 nispetinde azaltılabilmektedir.

Asfalt malzemesinde geri dönüşümde son yıllarda kullanılır hâle gelmiştir. Elde edilen 95 bin ton malzeme yeni BSK kullanımı için ayrılmış ve böylece 5 milyon TL'lik bir tasarruf sağlanmıştır.

Değerli Başkan, sayın üyeler; bütün bu çalışmaları neden yapıyoruz kara yollarında? Bunlarla ilgili birkaç hususu sizlerle paylaşmak istiyorum:

Birinci amaç, üretim ve istihdamın artırılması, üretim maliyetinin, taşıma maliyetlerinin düşürülmesinden zaman tasarrufundan dolayı azaltılması. Tüm sektörlerde verimliliğin artırılması, arazi kullanımı ve bölgesel gelişime olan etkiler, iş ve sosyal amaçlı taşımacılık talebinin karşılanması, millî gelirin ülke genelinde dengeli dağılımının sağlanması, alınan vergiler yoluyla ulusal bütçeye katkı sağlanması...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...trafik güvenliğinin iyileştirilmesi, ve havaya neşredilen karbondioksit emisyonunun azaltılması.

Bölünmüş yol çalışmalarıyla ilgili bir örnek sizlerle bu sunuda paylaşmak istiyorum. Bölünmüş yol çalışmalarının acaba ulaşım ve ekonomiye katkıları ne olabilir? Bunun hesabını yaptık. Bir yol seçtik. Kırıkkale-Kayseri bölünmüş yolu. 246 kilometre. Buradaki trafik değerleri araç cinsine göre görülmekle beraber toplamda da 7.151 ortalama yani yıllık ortalama günlük trafik. Bunlar tek yol için hızlar ve çift yol olunca hızların ne olduğu gözüküyor. Yıllık seyahat süresini de çift yola yani bölünmüş yola geçişte ne kadar tasarruf edildiği, akaryakıt ne kadar tasarruf edildiği de son iki sütunda yer alıyor.

Buna göre bu yolda yıllık seyahat süresindeki kısalma 2 milyon 478 bin 634 saat, yıllık akaryakıt tasarrufu 15 milyon 546 bin 488 litre, bu ikisinin sağladığı ekonomik fayda 122 milyon 112 bin 649 lira. Ölümü kazalarda da bu yolda yüzde 20 nispetinde azalma olduğunu da ilave etmek isterim.

Bugüne kadar yapılan 11.121 kilometre bölünmüş yolun sağladığı ekonomik ve çevresel faydalara da toptan aynı hesap tarzıyla baktığımızda 3 milyar 730 milyon TL'yi bulmuştur. Bu iki kalemden oluşmaktadır. Bu bir tanesi yakıttaki tasarruf, bir tanesi de zamandan tasarruf. Bir ilave tasarrufumuz da 1 milyon 614 bin ton karbondioksit gaz emisyonu atmosfere daha az salınmıştır.

Bölünmüş yolların trafik güvenliğine etkisinde de kısaca izninizle söz etmek istiyorum. Burada yıllar itibarıyla taşıt kilometre cinsinden can kaybı katsayısı verilmektedir. 2002 yılında 6 olan bu katsayı yıllar itibarıyla bölünmüş yolların devreye girmesiyle azalma eğilimine girmiş 2008'de 4,60 seviyesine gerilemiştir. Unutmayalım ki hâlâ Avrupa Birliği seviyesinde bu oran 3'tür. Dolayısıyla bu alanda daha yapmamız gereken önemli işler olduğu aşikârdır.

Kaza kara noktalarında da iyileştirmeler gerçekleşmiş, fayda-maliyet oranı 5,92 olarak tespit edilmiştir. Başka bir ifadeyle 1 birimlik harcamaya karşılık 6 birimlik yılda fayda anlamına gelmektedir. Kaza kara noktalarındaki iyileştirmeler sonucu kaza sayılarında, ölü sayılarında, yaralılarda maddi hasarlarda da sunuda görüldüğü gibi bazı iyileşmeler gerçekleşmiştir.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 12

Bölünmüş yolların genel anlamda ekonomiye katkısını da ifade etmek gerekirse, bütün yapılan yani bütün hükümetler döneminde yapılan bölünmüş yolların trafik artışında yüzde 3, tek yollara göre bir artış olduğu gözlenmektedir. Gayrisafi yurt içi hasıla ile bölünmüş yollar arasında da doğrudan bir orantı mevcuttur. Gayrisafi yurt içi hasıla taşıt kilometre bazında yüzde 97 mertebesinde bir doğru orana sahiptir. Bunun anlamı şu: Taşıt kilometre olarak trafikte yüzde 1 artış gayrisafi yurt içi hasılda 1,2'lik artış anlamına gelmektedir. Bütün bölünmüş yollar için bu oranı trafik artışını da dikkate alırsak 3,6'lık oransal bir gayrisafi millî hasılda artış gerçekleştirdiğini söyleyebiliriz.

Evet, bir de, sayın vekilimizin daha önce sorduğu bu yollarla ilgili yıllık fayda yol yapım maliyeti, geri dönüşüm oranlarını tabloda görüyorsunuz. Ankara-Kırıkkale-Delice, yapım maliyeti 118 milyon, doğasıyla dokuz yılda amorti ediyor. Böyle diğer örnekler de görebiliriz.

Burada da yapılan iş kalemleri, bunları da kısaca özetleyeyim.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, daha özet olarak sunabilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Özetleyeyim.

Sayın Hamzaçebi'nin daha önce sorduğu otoyollarda 2008'de 23, 2009'da 132, 2010'da da 54 kilometre planlanıyor. Bunlar açılmış yollar. Üzerinde çalışma yapılanları saymıyoruz. Böylece 2.313...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Toplam rakamları tüm cumhuriyet hükümetlerinin yaptıkları da dâhil rakamlar, öyle mi anlıyorum?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Hayır efendim, son üç yılı veriyorum. Ama en sonundaki toplamı.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – En son toplamı kastediyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Evet, en sondaki toplam. Son sütun toplam.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Toplam derken...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Tabii, tabii, tamamı efendim.

Bölünmüş yollar 2008 1.468, 2009 1.774, 2010'da hedeflenen 1.942, toplam 16.947. Tek platformlu yollar 469 2008, 2009'da gerçekleşen 759, 2010 hedefi 700, toplam 10 bin. BSK yani sıcak asfalt karışımı 1.520 kilometre 2008'de, 2009'da 1.169 ve 2010'da da 1.560 kilometre hedeflenmektedir. Böylece 12.005 kilometre sıcak karışimli asfalt yolumuz olacak.

Burada da iş kalemleri. Bunların detaylarına girmeyeceğim. Yani 2008-2009'da alt temel yol yapımındaki kazıları gösteriyor. Sathi kaplama, tünel, köprü, viyadük, toprak işi ve beton işi olarak yer almaktadır.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, özetleyebilirsiniz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Kaza kara iyileştirme, yatay işaretleme, düşey işaretleme, akıllı ulaşım sistemleri, ağaçlandırma, emisyon azaltılması ve kavşak sinyalizasyonu da yıllar itibarıyla tabloda yer almaktadır.

Projelerin yapım süresi, Sayın Kutluata sizin dediğiniz konu bu, 2003 ödeneklerinde yirmi dört, yirmi beş yıl olan proje yapım süreleri 2009 yılında yedi ile sekiz yıla gerilemiş gözükmemektedir. Bunlar tabii proje portföyüne alınan yeni projelerle veya tamamlananlarla aşağı yukarı rakamlar oynamaktadır ama görüldüğü gibi son yıllarda ayrılan ödeneklerle proje stokunda zaman kısalması bakımından ciddi bir iyileşme sağlanmıştır. Kara yolu sektörünü de böylece tamamlamış oluyoruz.

Son olarak, izninizle Sayın Başkan, değerli komisyonumuzun üyeleri; demiryolu ulaştırmasından bahsetmek istiyorum.

1923 cumhuriyetimizin kuruluşunda 4.136 kilometre demir yolu ağıımız vardı. 1923-50 yılları arasında 3.764 kilometre demir yolu yapımı gerçekleşti. 1951-2002 yılları arasında 945 kilometre demir yolu yapımı gerçekleşmiş. 2003'ten bugüne kadar 438 kilometre demir yolu yapılmıştır. Yapımı devam eden ayrıca 1.854 kilometre demir yolu hattı mevcuttur. Oransal olarak baktığımızda 23-50 arasında yıl başına ortalama 134 kilometre, 51-2000'li yıllara kadar 18 kilometre, 2003-2009 arasında da yıllık 88 kilometre demir yolu yapımı gerçekleşmiştir. Burada anlatmak istediğimiz 50 ile 2000'li yıllar arasında demir yolu alanının ihmal edildiğini açık bir şekilde ortaya çıkmasıdır.

Ülkemiz 8.699 kilometresi ana hat ve tali hatlarla 11.005 kilometre demir yolu ağına, 412 kilometre hızlı tren hattına sahiptir. Bu hatlarımızın yüzde 21'i elektrikli, yüzde 27'si sinyallidir. Bu da demir yollarımızın en zayıf noktalarından bir tanesidir. Hükümetlerimiz döneminde hazırlanan planlamada hızlı tren hatlarının yaygınlaştırarak Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek hızlı tren ağıının oluşturulmasına karar verilmiştir.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Denizli'de geçecek mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Efendim şu anda proje çalışmaları devam ediyor. Güzergâh olarak bir şey diyemiyorum.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Beyanınız var gibi geldi bana.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Şöyle Sayın Milletvekilim: Buradaki proje çalışmaları 50 kilometrelik bir koridor genişliği esas alarak yapılmakta. Tabii ki, kulpların o uluslararası standartlara eğilimlerin de yine uluslararası standartlara uygun olacağı en isabetli koridora karar verilmektedir. Bu çerçevede tabii proje yapımı tamamlanmadan tamamen hangi noktalardan geçtiğini şu an için takdiriniz...

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Eskişehir, Antalya, Denizli...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Efendim, o, şimdi, bir hızlı trenden bahsediyoruz bir de hızlı tren hattı. Bu güzergâhla ilgili detayı bilahare size...

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Kesin bir şey yok şu anda.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Efendim proje çalışması yapılıyor. Şöyle söyleyelim: Bütün illerden geçiyor ama il merkezlerine, güzergâhtaki bütün il merkezlerinden hangisine hangi uzaklıkta olduğu konusunu şu anda veremiyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 13

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Çok teşekkür ederiz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Ben de teşekkür ederim.

İstanbul-Ankara, Ankara-Konya, Ankara-Sivas hızlı tren projesinin yapım çalışmaları da devam etmektedir. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin bitirilmesi sonucunda iki kentimiz çift hatlı, elektrikli, sinyalli hızlı demir yolu hattıyla 533 kilometreye indirilmiş olacaktır. Seyahat süresi üç saat olacaktır. 2008 içerisinde 106 kilometrelik Ankara-Eskişehir hattı tamamlanmış ve seferlere başlanmıştır. Diğer yandan projenin Eskişehir-Köseköy kesiminde inşaat çalışmaları 2008 sonunda başlamış 2009 yılında da çalışmalara devam edilmiştir. 2010 yılında alt yapı çalışmalarının yüzde 50 seviyesine ulaşması beklenmektedir. Köseköy-Gebze arasının da uygulama projeleri tamamlanmış olup bu proje ilk defa Türkiye'de IPA Avrupa Birliği Katılım Öncesi Fonlarıyla yapılmasına karar verilmiştir. Bu fonun kullanılabilir hâle gelmesi beklenmektedir. Ankara-İstanbul hızlı tren hattında çalışacak 72 araçlık 12 adet hızlı tren setinin 11 tanesi teslim alınmış, 1 adedi de 2010 yılında teslim edilecektir.

Yapımı devam eden Ankara-İstanbul hızlı tren hattının devamında dünyanın önemli, Türkiye'nin de en büyük projelerinden biri Marmaray Projesi'nin inşaatı devam etmektedir. Bu proje bildiğiniz gibi Boğaz demir yolu geçişi, banliyö hatları iyileştirilmesi ve çeken çekilen araçlardan oluşmaktadır. Proje tamamlandığında her yönde yaklaşık Avrupa'dan Asya'ya, Asya'dan Avrupa'ya saatte 75 bin yolcu taşınabilecektir. Bu günde 1 milyon yolcu taşıma anlamına gelmektedir. Boğazın iki yakası tek yönde dört dakikada geçilebilecektir. Gebze-Halkalı arası kesintisiz 105 dakikaya inecektir. İstanbul'da raylı sistemin toplu taşımadaki payı yüzde 8'den bu proje bitimiyle yüzde 28'e çıkmış olacaktır. Tüplerin yerleştirme işlemi tamamlanmış deniz kısmı, Yedikule, Üsküdar, Sirkeci, Yenikapı'da arkeolojik kazılar tamamlanmıştır. Bunlar dört buçuk yıl almıştır. Bu projenin gecikmesine neden olmakla beraber İstanbul'un çeşitli medeniyetlerin beşiği olmuş dünya kentinin tarihi günışığına çıkarılmıştır. Üsküdar-Sirkeci yer altı istasyonlarında hâlen kazı çalışmaları devam etmektedir. Halkalı'da banliyö hatlarının yenilenmesi, sayının 3'e çıkarılması çalışmaları da sürmektedir. Sistemde kullanılacak 440 setin ihalesi yapılmış, tasarım çalışmaları sürmektedir. Bunlar büyük oranda Türkiye'de Sakarya'da yapılacaktır. Bir Kore firması tarafından ihale kazanılmıştır.

Ülkemizin iki önemli kentini birbirine bağlayacak Ankara-Konya Hızlı Tren Projesinin altyapısı bugün itibarıyla tamamen bitmiştir. Üstyapıda da yüzde 15'lik bir ilerleme sağlanmıştır ve 2010 yılı sonunda da Konya hattı açılacak, seyahat süresi de 1 saat 15 dakikaya inmiş olacaktır.

Diğer yandan ülkemizin batı aksını doğusuyla birleştiren Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattının ilk kısmı 287 kilometrelik Yerköy-Sivas bölümü de çalışmalara başlanmıştır. Altyapı çalışmalarında yüzde 5 bir fiziki ilerleme sağlanmış, 2010'da yüzde 25 seviyesinde çalışma gerçekleştirilecektir. İkinci etabı Kayaş-Yerköy, 2010 yılında ihalesi yapılacaktır.

Diğer bir konu, Ankara'ya, mevcut garın karşısına modern bir demiryolu garı yapacağız. Bu konuda imar planları gerekli proje çalışmaları tamamlanmış, hukuki süreçler de bitirilmiş, yap-işlet-devret modeliyle bu proje gerçekleştirilecektir. Bunun YPK onay süreci devam etmektedir. Aynı şekilde Konya, Sivas, Kayseri, Bursa, Eskişehir'in de dahil olduğu 11 merkezimize tren garı yapımı planlanmaktadır.

Tekirdağ-Muratlı yolu da bu yıl içerisinde tamamlanacaktır. Tekirdağ-Muratlı yolu Tekirdağ Limanından Avrupa hattını Marmara üzerinden Ege'ye ve İzmit Körfezi'ne tren ferileriyle bağlayacak olan önemli bir hat niteliğindedir. Belirli bir süre MARMARAY'ın yapımı esnasında banliyö hatlarının kapatılacağı da dikkate alındığında bu hat da önem arz etmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Boğaz'daki trafiği rahatlatacak önemli bir proje de Türkiye-Gürcistan arasında inşa edilen demir yolu, Bakü-Tiflis-Kars Projesidir. Ülkemiz ile Gürcistan, Azerbaycan ile Orta Asya'yı kesintisiz birbirine bağlayacak bir hatır. Böylece Kafkasya-Uzak Doğu, Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanacaktır. Şu anda yüzde 23 oranında fiziki gerçekleşme Türk tarafında gerçekleşmiş, Gürcistan tarafında da buna yakın bir oranda gerçekleşme söz konusudur.

Diğer bir hat, Ege Bölgesinde önemli organize sanayi bölgesi olan Kemalpaşa'yı Turgutlu'ya bağlayacak olan demir yolu hattıdır, 27 kilometredir, 2010 yılında tamamlanacaktır. Bunun tamamlanmasıyla sanayi bölgesinde 270 firma bu hattın taşıma yapabilecektir. Yılda 3 milyon ton yük taşınması mümkün hâle gelecektir.

Bu arada kısa mesafeli şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılmak üzere 2008 yılında 12 araçlık 6 set, 2009 yılında 6 set olmak üzere 12 set ray otobüsü alınarak hizmete konmuştur. Bu otobüsler Aydın-İzmir, Adana-Mersin, Eskişehir-Kütahya hatlarında hâlen hizmet vermektedir. Diğer illerimizin ihtiyacını karşılamak üzere de TCDD bağlı kuruluşu TÜVASAŞ 2010'da ray otobüsü yapımına başlayacaktır.

Diğer yandan Ankara kent içi taşımacılığına metro standardını yükseltmek için TCDD otuz beş yıl aradan sonra banliyö araçlarını yenilemek amacıyla toplam 96 araçlık 32 banliyö seti temin etmiş, 2009'da 1 adedi gelmiş, 2010'da da diğerleri teslim edilecektir.

Demir yolu sektöründe alınan tedbirler ve düzenlemelerle yük taşımalarında da önemli artış sağlanmıştır. 2003 yılında 15 milyon ton olan yıllık taşıma 2008 yılında yüzde 80'lik artışla 23 milyona çıkmıştır. Ayrıca taşımacılıkta yüzde 80'lik blok tren uygulamasına geçilmiştir. Global krize rağmen bu yıl içerisinde de 20 milyon ton civarında bir gerçekleşme beklenmektedir. Toplam demir yoluyla taşınan yolcu sayısı 84 milyonu bulmuştur. Bunun 1,4 milyonu Ankara-Eskişehir hızlı tren taşımacılığına aittir. Bu çerçevede 2008 yılında Sakarya'da tren setleri, modern metro araçları üreten fabrika kurulumu gerçekleştirilmiştir. Buradaki amacımız demir yollarında yerli katkının artırılmasını sağlamaktır. Ayrıca Kardemir yerli ray yapımına başlamıştır. Pamukova'da özel sektör travers üretmektedir. Konya, Ankara, Afyon'da kurulan tesislerde hızlı tren traversi, Erzincan'da raybayla bağlantı elemanları, Makine Kimya'da mono blok tekerlek, tekerlek takımı üretimi gerçekleştirilmesi için anlaşma imzalanmıştır.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 14

2010 yılında kamu-özel sektör iş birliği ile Çankırı, Sivas Makas Fabrikaları yeniden çalışmalarına başlayacaktır. Demir yolu lokomotif ve vagon filosu da önemli oranda geliştirilmiştir. Örnek vermek gerekirse 2008'de yüzde 51 yerli oranıyla 32 adet lokomotif, 705 yük vagonu, 2009 yılında 13 adet lokomotif, 849 adet yük vagonu TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ'ta yapımı gerçekleştirilmiştir. 2010 yılında 673 adet yük vagonu İslam Kalkınma Bankası kredisiyle 80 adet elektrikli ana hat lokomotif, 35 yerli katkı payıyla Türkiye'de imar edilecektir. Mevcut demir yolu ağıımızın yenilenmesi, taşıma kapasitesinin artırılması için mevcut demir yollarının bakımına da önem verilmektedir.

Yüz elli altı yıl aradan sonra Aydın-İzmir ve yüz yıl aradan sonra Gaziantep-Mardin demir yolu hattı tamamen yenilenmiştir. 2008'de 165, 2009'da 470 kilometre yol yenilemesi gerçekleştirilmiştir. 2010 yılında ise 721 kilometre yol yenilemesi planlanmıştır. 506 kilometre Osmaniye-Adana-Mersin-Niğde-Kayseri hattının sinyalizasyon inşaatı da 2010'da başlanacaktır. Bu yollarda yenilemede kullanılmak üzere Kardemir'den yıllık ortalama 22 bin ton ray temin edilmiştir.

Ülkemizin bölgesinde lojistik üs olması için merkezler kurulması çalışmaları devam etmektedir. 2008'de Samsun açıldı, 2009'da İzmit-Eskişehir, Denizli-Kaklık 1'inci etapları tamamlandı. 2010'da Kayseri Lojistik Merkezinin 1'inci etabı tamamlanarak hizmete sunulacak. Balıkesir-Mersin-Yenice Lojistik Merkezlerinin inşaatı da devam edecek.

Fabrika, organize sanayi bölgeleri, yük merkezlerinin doğrudan demir yolu ana hatlarına bağlantı hatları, iltisak hatlarıyla yapım çalışmalarına da devam edilmektedir. 2008'de 12,5 kilometre, 6 adet bağlantı; 2009'da 2 kilometre, 2 adet bağlantı ve 33 kilometre Tecer-Kangal üstyapısı gerçekleştirildi. Böylece toplam iltisak hattı 436 kilometre ve 320 adede yükselmiştir. 2010 yılında ise 15 kilometre, 7 adet iltisak hattı yapımı planlanmıştır.

Demir yolları şebekesinde toplam 3.555 adet hemzemin geçit bulunmakta olup bunların 990'ı kontrollü hâle getirilmiştir. 2008 yılında 57 adet, 2009 yılında 35 adet kontrollü geçit sağlanmış, 2010 yılında 60 adet geçit kontrollü hâle getirilecektir. Avrupa ile Asya arasında yaklaşık 75 milyar dolarlık bir taşıma vardır demir yollarıyla. Türkiye'yi lojistik üs ve köprü hâline getirmek için 4.700 adet yurt içi, 1.000 adet uluslararası olmak üzere aylık 5.700 adet blok yük treni çalıştırılmaktadır.

Öte yandan, belediyelerle iş birliği yapılarak İzmir Büyükşehir Belediyesiyle Egeray Projesi yürütülmektedir. Demir yolu şebekesindeki tüm garlar, istasyonlar tarihî dokuya uygun olarak 2008 yılında 43, 2009 yılında 45 adet olarak yenilenmiş ve modernize edilmiştir. 2010 yılında ise 50 adet gar ve istasyon binası yenilenmesi planlanmaktadır. 13 Mart 2009'da hızlı tren işletmeciliğine başlayan TCDD, elde ettiği bu tecrübe sayesinde Mekke-Medine arasında yapılacak 450 kilometrelik hızlı tren, inşaat, bakım, işletme ihalesi için konsorsiyuma teklif vermeye davet edilmiştir. TCDD'nin de içinde bulunduğu konsorsiyum ön yeterlilik almıştır. Bölgesel entegrasyon anlamında kuzey-güney, doğu-batı demir yolu koridorlarının oluşturulması için Marmaray, Kars-Tiflis, Muratlı-Tekirdağ yeni demir yolu hatları inşa ediliyor. Kafkas-Samsun feribot hattı kuruluyor. Güzergâh üzerindeki tüm demir yolu hatları yenileniyor. Komşu ülke demir yollarıyla iş birliği geliştiriliyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sektörler olarak genel bütçe sunumu ve sektörler olarak sunumumu burada tamamlamış bulunuyorum. Sözlerimin sonunda kısaca orta ve uzun vadeli ulaşım hedeflerimizden de birkaç söz etmek istiyorum. Geçtiğimiz eylül ayı sonunda 6.500 katılımcıyla 10'uncu Uluslararası Ulaşım Şûrasını topladık. Bu Ulaşım Şûrasının amacı Türkiye'nin 2023 hedeflerini ortaya çıkarmak, buna uygun projeleri ve öncelikleri tespit etmektir. Bu bağlamda 2023 Türkiye'sinin genel parametreleri belirlendi. Buna göre 2023'te 90 milyon nüfusu, ortalama yüzde 6 kalkınma hızı, 2,5 milyar dolar gayrisafi millî hasılası, ortalama 35 bin dolar kişi başına millî gelir...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – 2,5 trilyon dolar...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Nasıl efendim?

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – “2,5 milyar dolar gayrisafi millî hasıla” dediniz de o yanlış.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – 2,5 trilyon dolar. Yanlış söyledim, özür dilerim. Düzelteyim, 2,5 trilyon dolar gayrisafi millî hasılası, toplam enerji ihtiyacı 400 bin megavat/saat, ulaşım sektöründeki enerji tüketim payı yüzde 40, toplam taşımaları 1,5 milyar ton/yıl, toplam yolculuk talebi 1,8 milyar, ihracatı 500 milyar, ithalatı 700 milyar, turizmdeki turist sayısı 60 milyon, mobil Telekom pazarı 150 milyon kullanıcı, sermaye girişi yıllık ortalama 20 milyar dolar ve bu varsayımla, bu öngörülerle yapılan hesaplar neticesinde gerekli ulaşım altyapı ve haberleşme projeleri içinde proje öncelikleri ve kabaca yatırım miktarları da belirlenmiştir. Buna göre otoyollar, demir yolları, deniz yolları, havacılık, kent içi ulaşım, telekomünikasyon, uzay teknolojileri, boru hatları, su, çevre yatırımları, sosyal altyapı projeleri olmak üzere, toplam, on dört yıl içerisinde 420 milyar dolara ulaşan bir yatırımın yapılması öngörülmüştür. Bu yatırımın 180 milyar doları ulaşım yatırımlarına, 160 milyar doları enerji yatırımlarına, su, çevre, sosyal projelere de 80 milyar dolar yatırım öngörülmektedir.

Sektörel itibarıyla birkaç projeyi uzun ve orta vadeli hedeflerde vermek gerekirse bölünmüş yol miktarı 30 bin kilometreye çıkarılacak, ayrıca 16 koridorda da otoyol yapımı gerçekleştirilecek.

Demir yollarında mevcut hatların tamamı yenilenecek, elektrik sertifikasyon işlemleri tamamlanacak, 2023'e kadar 2.378 kilometre yeni hızlı demir yolu hattı yapılacak. 2023 yılına kadar konvansiyonel demir yolu hattımız 20 bin kilometreye çıkmış olacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Havacılıkta toplam 350 milyon yolcu yıla ulaşması, buna uygun en az 60 milyon kapasiteli 1 havaalanı, 30 milyon kapasiteli 2 havaalanına sahip olmamız, denizcilikte de yine uluslararası düzeyde bir “hub” limana sahip olmak, gemi inşa sanayinde de yüzde 80 katkıya ulaşmak ve buna benzer haberleşme sektöründe de yüzde 160 milyar dolar ciroya ulaşmak, ARGE yatırımlarının gayrisafi millî hasıladaki payının yüzde 3'e çıkarılması, ayrıca bilgi toplumu projesine yönelik olarak 65 milyon insanımızın bilgisayar okuryazarı hâline getirilmesi gibi birçok proje var, 100 proje var. Bunlardan birkaçını sizlerle paylaşmış oldum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 15

Beni sabırla dinlediğiniz için, Sayın Başkan, tüm üyelere teşekkür ediyorum ve görüşleriniz, sorularınız, katkılarınız, önerilerinizi almaya hazır olduğumu ifade ediyorum.

Bir de tanıtım yapalım mı Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bakanım.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Sayın Bakan, makro ekonomik hedeflerin bir hukuki geçerliliği var mıdır?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Efendim, bir öngörüdür.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Bakanlığınızın öngörüsü mü, ekonomi yönetiminin öngörüsü mü?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Hayır, bizim bu Ulaştırma Şurasının çalışmalarına esas öngörülerdir. Bunu da ifade edeyim.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Gayrisafi millî hasıla rakamları....

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Efendim, bunlar tabii o çalışmadaki projelerin önceliklerin ortaya çıkması için, 2023 hedefinde Türkiye'nin dünyanın ilk 10 ekonomisi içerisinde yer alması kabulü ve kabule bağlı olarak parametrelerin neler olacağı varsayımına göre yapılmıştır. Böylesine bir uzmanların yaptığı uluslararası tahminleri de dikkate alarak bir çalışmadır.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Yani Bakanlar Kuruluna sunulmadı?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Hayır efendim. Yani resmen Bakanlar Kuruluna filan getirilmiş şeyler değildir. Bir kısmı bunların TÜİK verileridir, bir kısmı uluslararası kuruluşların tahminleridir. Bir kısmı bizim hesaplamalarımızdır. Bir öngörüdür. Öngörü yapmadan da takdir edersiniz ki bir gelecek planlaması yapmak mümkün olmamaktadır.

Şimdi, izninizle arkadaşlarımı tanıtıyorum. Bu çalışmaları sadece burada bulunan arkadaşlarla yapmıyoruz. 100 bin civarında Ulaştırma Bakanlığı'nda, bağlı kuruluşlarında hizmet veren arkadaşımız var. Ama buradakiler onları temsilen buradalar. Hepsine huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

(Ulaştırma Bakanlığı bürokratları tanıtıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, bu kapsamlı sunumunuz dolayısıyla biz de size ve Bakanlığınız personeline teşekkür ediyoruz.

14.30'a kadar oturumu kapatıyorum.

Kapanma Saati: 13.26

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.39

BAŞKAN: Mehmet Mustafa AÇIKALIN (Sivas)

BAŞKAN VEKİLİ: Recai BERBER (Manisa)

SÖZCÜ: Hasan Fehmi KINAY (Kütahya)

KÂTİP: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım: On Beşinci Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum. Müzakerelerimize kaldığımız yerden devam edeceğiz.

İlk konuşma Sayın Ali Er'in.

Buyurun Sayın Er.

ALİ ER (Mersin) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, Bakanlığımızın, Devlet Planlama Teşkilatının, Maliye Bakanlığının değerli mensupları, değerli basın mensupları; yüce heyetinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Ulaştırma Bakanlığının çalışmalarından dolayı zatiialinizi ve personelinizi kutluyorum, ben teşekkür ediyorum. Gerçekten Bakanlık olarak iyi bir performans gösteriyorsunuz, o konuda biz memnunuz. Bunu açıkça söylüyorum.

Tabii, bizim bölgemiz, Mersin ili en çok hizmetleri Ulaştırma Bakanlığından bu dönemde aldı. Başta Kara yolları olmak üzere, DLHMİ ve Ulaştırma Bakanlığının emrinde olan bütün kurumlardan gerçekten Mersin mümkün olduğu kadar bu dönemde hizmet aldı. Mersinliler adına şahsınızda bütün ekibinize teşekkür ediyorum.

Tabii, yıllardır bitiremediğimiz, hatta bitirmeyi boş verin çok fazla başlayamadığımız Mersin, Antalya kara yolu vardı biliyorsunuz. Anamur'a kadar yer yer ihale edildi, çalışmalar devam ediyor ama bu çalışmaların ödenekle biraz daha fazla desteklenmesi gerekli. "2011 yılına kadar bu yol biter." diye biz o bölgenin insanına söylüyoruz. Bu konuda bize desteğiniz sonsuz ama biraz daha destek vererseniz memnun olurum.

Bir şeyi merak ediyorum bu arada: Anamur-Antalya arasındaki yolumuz ne safhada? Onunla ilgili de bilgi alabilirsek memnun olurum.

İkinci konu çok önemli. Sayın Bakanım, Mersin'in havaalanı yok. Sayın Başbakanımız Mersin'e geldiğinde orada da söylediler "Mersin'e mutlaka bir havaalanı yapacağız." diye. Tabii ki bu havaalanı ne zaman hayata geçecek merak ediyoruz. O konuda da desteğinizi bekliyoruz. O konuda da bir bilginiz olursa Mersinlilere bu güzel müjdenizi iletmek isteriz.

Üçüncü bir konumuz, Karaman-Mersin demir yolu. Tabii, bu demir yolu üzerinde belli çalışmalar oldu, ama Karaman-Mersin demir yolu ne zaman vücut bulacak onu da merak ediyoruz, o konuda da desteğinizi bekliyoruz.

Ben Karayollarımıza gerçekten teşekkür ediyorum. Biraz önce de söylediğim gibi, Karayolları bu dönem Mersin'de gerçekten hayli hizmet etti. Ama tabii bizim şanssızlığımız, Mersin'de Karayollarının ana yol dışında yol ağları hayli fazla, yani yaylalara doğru yol ağları bunlar ama bizim yaylalarımız yazın 100-150 bin nüfusu olan yaylalar, kışın da

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 16

20-30 bine, 10 bine, 5 bine düşen yaylalar. Fakat yazın trafiğini kaldırmak mümkün değil. Bir Mersin-Gözne-Aslanköy hattı gerçekten yazın 150 bin nüfusu taşıyor. Bu yola başladınız, belli bir noktada devam ediyor ama bu yolun hızlanması gerekli, hatta bu yol Mersin-Gözne-Aslanköy'den Ayrancı'ya bağlanıyor, bu yolun devamı var. Devamı Köyhizmetlerine ait bir yol. Devamını da aslında Karayollarına alıp Mersin-Gözne-Aslanköy-Karaman-Konya yolu olarak bu yolun devam etmesinde fayda var.

İkinci bir konumuz, Erdemli-Ayrancı yolu. Ben teşekkür ediyorum, Erdemli-Ayrancı yolunu Karayollarına aldınız, belli ölçüde bir çalışma var ama Erdemli-Ayrancı yolunun şöyle böyle 35-40 kilometresi asfalt değil, oranın artık asfalt olarak bağlanıp o yolun mutlaka on iki ay çalışması gerekli çünkü yazın orada müthiş bir trafik var. Kış olduğu zaman biraz kar oluyor, asfalt olmayan yerden de geçmek mümkün olmuyor. Onun için Erdemli-Ayrancı yolunun da asfaltının 2010 yılında bitirilmesinde çok büyük fayda görüyoruz.

Bir başka konumuz, Silifke-Mara-Karaman. Bu yol da teklif edildi Karayollarına alınması konusunda ama daha henüz alınmadı. O yolda Silifke'yi Anadolu'ya bağlayan büyük bir yol, çok kalabalık bir hat. Mara-Karaman-Silifke yolu da bağlanırsa, Karayollarına alınırsa gerçekten Kayraktepe Barajı'nın yapılmasıyla hem Ayrancı-Erdemli yolu hem Silifke-Karaman yolu önem kazanıyor çünkü Kayraktepe Barajı'yla ortadaki yol kapanıyor. Gerçi Mut'a bağlanan yolu öyle bırakmayacağız, mutlaka baraj yapılırsa solundan bir yol geçecek ama hiç olmazsa şimdilik ulaşımın sağlanabilmesi için bu yollar önemli.

Bir başka bağlantımız Silifke-Gülnar yolu. Oraya da başladınız, belli ölçüde devam ediyor fakat çok ağır gitti Silifke-Gülnar yolu. O Silifke-Gülnar yolumuzun da bir an önce hayata geçirilmesinde fayda var.

Tabii, Çamlıyayla ilçemiz var, Tarsus Çamlıyayla. Çamlıyayla'nın kışın 10 bin nüfusu var ama yazın 200-250 bin. Adana ve Mersin'in il olarak çıktığı bir yayla, özellikle Tarsus ve Adana'nın. Çok kalabalık bir yayla. Yazın o yoldan gelip gitmek gerçekten vatandaşlarımız için meşakkatli oluyor. Çamlıyayla-Tarsus yolu da bizim için çok önemli.

Sayın Bakanım, tabii, tekrar Mersin havaalanına döneceğim. Mersin havaalanı gerçekten çok önemli. Çünkü Mersin'in sadece kendi il nüfusu 2 milyon ama Türkiye'de birçok ilimizde tabii ki yapılacak, yapılması demiyorum. Küçük illerimizde havaalanı olmasına rağmen, Adana Havaalanının olması nedeniyle bugüne kadar Mersin'e bir havaalanı yapılmadı. Ama Mersin'deki havaalanının yeri tahmin ediyorum ki belirlendi, zati alınız de geldiniz, Tarsus'un güneyinde bir havaalanı yeri tespit edildi. Bu havaalanını Mersinliler dört gözle bekliyorlar.

Bir talebim daha olacak efendim, kusura bakmayın. Mersin-Silifke arasına ne yapıp yapıp artık treni götürmemiz lazım çünkü orası hem turizm yönünden çok kalabalık hem de elverişli yani trenin Silifke'ye kadar gidebilmesi de mümkün. Çünkü Mersin ile Silifke'nin arası 86 kilometre. 86 kilometrede binlerce insan hem turizm hem tarım yapıyor. Adana, Antep hatta ve hatta Hatay, belli ölçüde Anadolu yazın Mersin'in sahillerine geliyor, orası çok kalabalık oluyor. Onun için Mersin-Silifke arasında bir tren yolunun da yapılması gerçekten bizi mutlu edecektir.

Ben çalışmalarınızda başarılarınızın devamını diliyorum.

Yüce heyetinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

Bütçeniz hayırlı olsun.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Er.

Sayın Yüksel, buyurun.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, çok değerli bürokrat arkadaşlarım, komisyonumuzun çok değerli milletvekilleri, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ülkelerin ekonomik gelişmelerinde en önemli sırayı tutan iki sektörden bir tanesi ulaştırma, diğeri de haberleşme. Bunlar da bizim ülkemizde ekonomimizin canlanmasında, hareketlenmesinde ve ülkemizin gelişmesinde can damarları, atardamarları diye gördüğümüz iki önemli sektördür.

Ülkemizin yine coğrafi konumuna baktığımız zaman pek çok uygarlığın bu ülke üzerinden geçtiğini görüyoruz. Bilhassa tarihî İpek Yolu, Baharat Yolu gibi değişik ulaşım ağlarına sahne olan ülkemiz, günümüz dünyasında entegre bir şekilde kullanılmakta olan kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve hava yolu gibi çok metotlu kombine taşımacılık sistemi açısından önemli imkânlarla sahip bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığımız yedi yıllık AK PARTİ hükümetleri döneminde kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu ulaşım sektörlerinin yanı sıra haberleşme sektöründe de pek önemli projelere start vermiş, bir kısmını hizmete sunmuş bir kısmında da çalışmalar devam etmektedir.

Bunlardan kara yoluna baktığımızda, ülkemiz kara yollarında yolcu taşımacılığı konusunda önemli gelişmeler olmuş ve Hükümetimiz daha önceki herhangi bir yasal düzenlemesi bulunmayan kara yolu taşımacılığında cumhuriyet tarihinde bir ilke atarak 4925 sayılı Karayolu Taşımacılığı Kanunu'nu çıkarmış, 4925 sayılı Karayolu Taşımacılığı Kanunu ve bu Kanun'a istinaden çıkarılan bir dizi yönetmelikle yeni bir dönem başlatılmıştır. Mesleki yeterlilik, mali yeterlilik ve mesleki saygınlık ilkeleri esas alınarak modern bir kara yolu taşımacılık mevzuatının temeli oluşturulmuştur. Bu mevzuat oluşturulurken çeşitli bakanlıklara dağıtılmış görev ve yetkilerin önemli bir kısmı Ulaştırma Bakanlığımızın sorumluluk alanına alınmıştır.

Ulaştırma Bakanlığımızca kara yollarının güvenliğini artırmak için yeni ve modern yollar, bölünmüş yollar, otoyolları yapılmakta ve mevcut kara yollarımızın geometrik standartları iyileştirilerek bakımları tamamlanmaktadır. Yapılan bu çalışmalar neticesinde kara yolları güvenliği artırılmış, Acil Eylem Planı kapsamında da bölünmüş yol yapımında -Sayın Bakanımızın bahsettiği gibi- 2009 yılı sonu itibarıyla 17 bin kilometreye, 2012 yılı sonu itibarıyla da 29.593 kilometreye ulaşmak hedeflenmiştir.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 17

Bu arada kara yollarıyla ilgili Denizli'mize de baktığımızda, ben öncelikle bir teşekkürle Karayollarına sözüme başlamak istiyorum. İl Özel İdaresinin Merkez Birliğince yürütülen duble yolların yapımı için hak edişte bekleyen ödenek gönderilmiş. Sayın Valimle biraz önce görüştüm, o konuda Denizli olarak teşekkür ediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – Ne kadar? Miktarını söyle biz de bilelim.

MEHMET YÜKSEL (Devamla) – Miktarı söylemeyelim.

Çevre yolu çalışmalarının tamamlanması konusunda da Denizli çevre yolunun Sarayköy girişinde Pamukkale yolu ayrımına kadar olan kısmı tamamlanmış olup bu yolun devamı olan Akkale tarafından 4 kilometrelik kısmın kamulaştırma çalışmalarının tamamlanarak yol çalışmasının da en kısa sürede bitirilmesi birinci kısmın bütünleşmesini sağlayacaktır. Daha sonra da Akkale'den Honaz-Karateke üzerinden Cankurtaran'a çıkan çevre yolunun Antalya-Muğla bağlantısının yapılmasına 2010 yılında başlanması dileğimizdir.

Bir diğer kara yoluyla ilgili konumuz da, Pamukkale yolunun yapılmasıyla ilgilidir ki UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan Pamukkale ören yerine ulaşımı sağlayan 18 kilometrelik mevcut yolun standardının yükseltilecek genişletilip tretuvarları, aydınlatma vesaire unsurlarıyla beraber bir turizm bölgesine yakışır yol hâline getirilmesiyle ilgili olarak talebim üzerine Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğünden 200 bin TL'lik bir ödenek gönderilmiş, il özel idaresi hesabına aktarılmış ancak şu anda Karayolları Bölge Müdürlüğünce yapılacak olan yolun ve Denizli Belediyesince anayol bağlantısıyla ilgili alt geçit projeleri hazırlanmakta olup en kısa sürede çalışmalara başlanacaktır. Bu yolumuzun tamamlanabilmesi için de Ulaştırma Bakanlığımız tarafından ayrı bir ödenekle desteklenmesi beklenmektedir.

Yol düzenleme çalışmaları Beyağaç-Köyceğiz, Acıpayam-Dalaman, Çameli-Fethiye bağlantı yollarının yapılması bölge turizmine hareket getireceği gibi, bu ilçeleri çıkmaz sokak olmasından kurtaracaktır. Çardak-Çaltı-Gölcük-Yeşilova bağlantı yolunun iyileştirilmesi, Çivril-Dinar, Tavas-Kızılcabölük-Karacasu yolunun önemini binaen iyileştirilmesi, Çal ilçesinin Çardak Havaalanına ulaşımını sağlayan bağlantı yolunun iyileştirilmesi, Kaklık-Çivril-Uşak yolu projesinin bir an önce tamamlanarak yapımının hızlandırılması bölge ulaşımı açısından önem arz etmektedir. Proje bir an önce tamamlanırsa yapım ihalesine çıkılacaktır. Ayrıca, bir de İzmir-Aydın, Aydın-Denizli, Denizli-Antalya'ya olan otoyol çalışmalarında malum olduğu gibi İzmir-Aydın arası tamamlanmış ama yıllardan beri, ihalesi yapıldığı hâlde, Aydın-Denizli arasında yapım çalışmaları henüz bitmemiştir. Bu konuda yap-işlet modeliyle tahmin ediyorum Sayın Bakanlığımızın bir çalışması olacak. Bu bizim için de çok önem arz ediyor ulaşım noktasında.

Onun dışında, demir yolu ulaşımına geldiğimiz zaman, yine demir yolları konusunda da, en azından stratejik olarak çok büyük önemi olan demir yollarında da hakikaten tarihî başarılarla imza attık, onu görüyorum ve en azından demir yolları tekrar hatırlandı diyoruz. Çünkü -Sayın Bakanımız da bahsetti- belli dönemlerde yapılan yolla daha sonra yapılan yolun arasında oldukça fark var ve hele Osmanlı döneminde yani 1856 yılında başlayan Aydın-İzmir 130 kilometrelik demir yolunda, geçenlerde Denizli-İzmir arasındaki iyileştirme çalışmalarında raylar çıktığı zaman 1850 damgasını gördük, demir yolu rayları üzerinde. Daha 1850 tarihli damgalı rayların üzerinde gedip geliyor trenlerimiz. Şimdi bu konuda da zaten bir çalışma var, özellikle Denizli-Nazilli arasında bu çalışmalar henüz tamamlanmadı, Aydın-Nazilli arası bitirildi. Ayrıca Denizli-Sandıklı arasında da iyileştirme henüz tamamlanmadı. Her iki tarafta da Denizli-İzmir arasındaki trenimiz ve Denizli-Ankara arasındaki Pamukkale ekspreslerimiz iki yıldır, şu anda çalışmalarını yapamıyorlar. Bu tabii biraz da yeni rayların dışarıdan gelmiş olması veyahut da yeterli gelmemesi... Bilmiyorum sebebini ama şu anda acil olarak Denizli-Nazilli arası ve Denizli-Sandıklı arasının tamamlanması gerekmektedir.

Burada da hızlı tren hattı konusunda biraz önce Emin Haluk Ayhan Bey de sormuştu Sayın Bakanım. Ben Sayın Genel Müdürümüzle görüştüm. Şimdi Sayın Valimle de teyit ettirdik. Burada Eskişehir-Antalya-Dinar-Denizli-Aydın hattı proje ihalesi yapılmış Sayın Bakanım, ancak tabii diğer detaylı konularda...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Yüksel, ek süre veriyorum.

MEHMET YÜKSEL (Devamla) – İnşallah, biz oradan ümitliyiz, Sayın Bakanım ve ekibinden bu konuda ümitliyiz.

Demir yolları konusunda bir de Sayın Bakanım, 18 Ekimde Denizli'deydi ekibiyle beraber, sağ olsun, güzel müjdeli haberler aldık kendisinden.

Yine Kaklık Lojistik Merkezi konusunda da büyük talep olmasına rağmen, Kaklık Lojistik Merkezinden yalnızca Alsancak Limanı'na taşıma yapılması, İzmir Aliğa Limanı'na yükleme yapılamaması, daha düşük tonajlı yük taşınmasına neden olmaktadır ki, bizim bilhassa o bölgede mermer ağırlıklı taşıma var, tekstil ağırlıklı taşıma var. Mermerde genelde 20 tonluk araçlara 60 tona kadar mermer yüklenmesi hem insan sağlığı hem yol güvenliği açısından hem yolların deformasyonu açısından çok sıkıntılı bir şey. Bu konuda mutlaka İzmir'deki alt geçitlerden bu işin gecikmesi olduğu haberini alıyoruz, biliyoruz ve İzmir'de alt geçidin bir an önce bitirilmesi ve Aliğa Limanı'na ulaşımın sağlanmasıyla büyük tonajlı, ağır tonajlı yüklerin de bu demir yolu vasıtasıyla taşınması sağlanmış olacak diye düşünüyorum.

Onun dışında, bizim hava yolları konusunda da yine Denizli'de güzel bir terminale kavuştuk sayenizde Sayın Bakanım. 1998 yılında inşaatı başlayıp yıllardır sürdürülen bu inşaat sizin zamanınızda kısa sürede tamamlandı ve uluslararası bir havaalanı hüviyetine kavuştu. Ancak hâlâ sivil olmadığı için yazışmalar devam ediyor. En son olarak Genelkurmay'a yazılan yazıda heyet gelmiş, incelemelerini yapmış, tahmin ederim sivil açılması noktasında bir onay alacağız ve bunda da artık hem turizm anlamında charter uçaklarının iniş-çıkışı sağlanabilmesi hem de ulaşım anlamında kargo uçaklarının iniş-çıkışının sağlanabilmesi noktasında Denizli ticaretiyle, ekonomisiyle örtüşen bir havaalanı olacaktır.

İkinci önemli konu havaalanında, Denizli-Ankara arasındaki ısrarlı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Yüksel, tamamlar mısınız lütfen. Ek süre veriyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 18

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – 1 Bakan, 4 milletvekili açtı, şimdi kapalı.

BAŞKAN – Sayın Ayhan, bir tamamlasın.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Hayır, konunun önemine binaen.

MEHMET YÜKSEL (Devamla) – Denizli-Ankara ulaşımında açılışında söylemek istiyor Sayın Milletvekili arkadaşım.

Tabii, Denizli yine turizm ve ticaret anlamında etkinliği olan bir ilimiz. Yine biz burada sizin özel ihtimamınıza sığınarak, gayretlerinize sığınarak Sayın Bakanım desteklerinizi bekliyoruz. Denizli-Ankara uçak seferlerinin konması noktasında Denizli bu konuda hakikaten bir beklenti içerisinde.

Bir de bu kablolu TV konusunda 2009 yılında 500 bin TL'lik bir ödenek gelmiş. Bu tabii yeterli değil Denizli gibi bir ilde. 2010 için talep edilen miktar da 17 milyon TL kablolu TV için. Hiç değilse bu sene Denizli'ye bu konuda bir destek sağlanması ve kablolu TV konusunda da yatırımların devam etmesidir.

Ben sözlerimi burada tamamlıyorum.

Sayın Bakanım, Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesinin öncelikle ülkemize, Bakanlığımıza hayırlı hizmetlere vesile olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yüksel.

Sayın Kaptan, buyurun.

OSMAN KAPTAN (Antalya) –Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli arkadaşlarım, değerli basın mensupları, değerli bürokratlar; ben sözlerime Sayın Bakan hemen kara yollarından başlayacağım. Karayollarından Antalya'yla ilgili birkaç talebimiz var, ondan sonra konuşmama geçeceğim çünkü konuşmanın sonunda bakarsınız zaman kalmaz, Başkan konuşmayı keser filan.

Şimdi Sayın Bakan, birincisi, Antalya-Gazipaşa'nın Gazipaşa'dan Anamur tarafına giden Kaledran'a kadar olan yolun programa alınması gerekiyor. Antalya gibi turistik bir kente orası yakışmıyor. Sayın Ali Er de biraz önce Anamur tarafının yolunu söyledi. O yol bağlanan yol, o yolun programa alınması.

İkincisi: Akseki-Cevizli-Beyşehir yolu ise programa alınmış fakat para konmamış yani ödenek konmadığı için bu yol yapılamıyor. Akseki-Cevizli yolu, o Beyşehir hattındaki yol programa alınmış ama bu yola yeterli ödenek konmadığı için yol yapılamıyor.

Üçüncüsü: Akseki-İbradı yolunun iyileştirilmesi gerekiyor. Akseki-İbradı yolunun hakikaten iyileştirilmesi gerekiyor. Bu da fazla masraflı olacak bir şeyde değil, yapılabileceği kanısındayız.

Dördüncüsü: Kemer'deki yol çalışmaları gayet memnuniyet verici bir hızla gidiyor, hakikaten o Karayolları çalışanlarına teşekkür etmek lazım. Yıl sonuna kadar üç tane tünelin açılması söz konusu. O bölgede Kemer, Finike, Kumluca tarafı, Kaş tarafı, Muğla tarafı yolu rahatlayacaktır yılbaşından sonra. O üç tane tünel yıl sonunda açılacaktır. Finike-Elmalı yolu önümüzdeki yıl gerekli ödenekler de konursa, aksamadan giderse bitirilecektir. Kaş-Kalkan çevre yollarının -1,5-2-3 kilometrelik, az da olsa- yapımına da yine ara verilmeden devam edilmesi gerekir ve o çevre yollarının da bitirilmesi gerektiğine inanıyoruz, bu konuda gereğinin yapılmasını istiyoruz.

Şimdi karayollarıyla ilgili talebimiz budur.

Sayın Başkan, Sayın Bakan; hepimiz biliyoruz ki insanlık tarihi boyunca hep hak, adalet, özgürlük uğruna verilmiş çetin mücadeleler vardır. Bu mücadeleler sonunda da binlerce yıllık deneyim sonucunda çoğulcu demokratik sistemler oluşmuş ve birey hakları, insan hakları da güvence altına alınmıştır.

Demokratik yönetimlerde siyasal iktidarların birey haklarını, insan haklarını ihlal eden keyfi tutumları hukuk denetimine tabidir. Hukuk denetimi ancak bağımsız yargıya dayalı olduğu sürece geçerliliğini koruyabiliyor. Anayasa'mız herkesin haberleşme hürriyetine sahip olduğunu ve haberleşmenin de gizliliğinin esas olduğunu hükme bağlamıştır.

Görülen odur ki ülkemizde sanık olmayan, tanık olmayan, dinlemeye takılmış, bir Ergenekon dosyasına giren herkesin konuşması kamuoyunun gözü önündedir ve bu o dosyadan basına sızdırılmakta veyahut basın almakta, yazmaktadır ve insanlarımızın haberleşme özgürlüğünün gizliliği kalmamaktadır. Dolayısıyla burada hem bireyin insan hakkı, haberleşme hakkı ortadan kalkmakta hem de yargı bağımsızlığı ortadan kalkmakta ve hukuk devletinin temellerini de sarsacak bir boyuta gelmektedir. Yargıtay cumhuriyet savcıları, yargıçlar dinlenmekte -dinlendiğini her gün zaten gazetelerde okuyoruz- resmî açıklamada -eski bakan açıklamıştı sanıyorum- "70 bin kişi dinleniyor." denilmişti. TTB Başkanına göre de Sayın Başbakan altı yıldır dinleniyor.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Sayın Başbakan sürekli çalışıyor yalnız!

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Dinleme konusunda mı çalışıyor?

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Dinlenmiyor, çalışıyor!

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Adana Milletvekilimiz Sayın Tacidar Seyhan, kendisi burada, basına da intikal etti, bugünkü basında da var, Tacidar Seyhan arkadaşımıza göre de 300 milletvekili, 3 bin yargıç ve 613 gazeteci şu anda dinleniyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – Hâlâ mı?

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Bugünkü Cumhuriyet gazetesinde alıntı var.

TACİDAR SEYHAN (Adana) – Ben açıklayayım müsaade ederseniz.

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Kendisi biraz sonra konuşacaktır elbette.

Evet, Sayın Bakan, geçenlerde ben burada bir bakanlığın bütçesinde korku imparatorluğundan söz ettim, arkadaşlar rahatsız oldu. Ya arkadaşlar, yani bir memlekette, bir ülkede başbakan dinlenirse, yargıçlar dinlenirse, cumhuriyet savcıları dinlenirse bu devri hükümetinizde korku imparatorluğu kurulmamıştır denilebilir mi?

BÜLENT BARATALI (İzmir) – İmparator kim?

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 19

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Şimdi efendim, 3 Haziran 2008 Salı günü Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda AKP Karaman Milletvekili Sayın Mevlüt Akgün dinleme konusunda yaptığı gündem dışı konuşmada şöyle bir örnek veriyor: “Geçtiğimiz günlerde bir televizyon programında, devlette çok önemli görevlerde bulunmuş olan eski Bakan Sayın Hasan Celal Güzel kendisinin de dinlendiğini, hatta şakayla karışık her telefon konuşmasında dinleyenlere küfür ettiğini, görevli memurun gelerek ‘Ağabey, ne olur küfür etme, biz emir kuluyuz.’ diyerek dinlemeyi ifşa ettiğini anlatmıştır.”

Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekili arkadaşlarım; AKP iktidara geldiği günden beri basınla, üniversiteyle, TSK’yla ve yargıyla sürekli bir tartışma, çatışma hâlinde olmuştur. Bu çatışma ve tartışma hâlinin sonucudur ki herhâlde, belli noktalardan sonra özellikle bu Anayasa Mahkemesinde parti kapatmaya ilişkin, laiklik ilkesine karşı hareketlerin odak noktası hâline geldiği, Anayasa Mahkemesinin 1’e karşı 10 oyuyla karara bağlanmasından sonra basına karşı özelden daha da bir denetleme ve özel tutumlar ortaya çıkmış, Doğan Grubu’na karşı orantısız vergi cezalarının, TSK’ya karşı uygulanan psikolojik savaşın, üniversitelerin YÖK kanalıyla denetim ve baskı altına alınmasının, yargıç güvencesinin kalkmasının veyahut kalmamasının ve bunun yanı sıra kuvvetler ayrılığının neredeyse kuvvetler birliğine bir dönüşme durumuna gelmesinin, yürütmenin yasama ve yargıçlara emir ve talimat verme konumuna, durumuna, etkisine gelmiş olmasının Türkiye için olumlu gelişmeler olmadığını sanırım kabul edersiniz.

Sayın Bakan, Genel Kurulda bir konuşmanızda dinleme konusunda üç tane istihbarat örgütünden bahsediyorsunuz -bu dinleme ve izlemenin istihbarat toplamanın- MİT, Jandarma, Emniyet Genel Müdürlüğü. Bu dinlemelerde, o zaman, MİT de, Jandarma da, Emniyet de hepsi Hükûmete bağlı. Son zamanlarda kurulan bir de TİB var, değil mi. Esas bu iş TİB’den mi geliyor? Bunlara diyorsunuz ki: “Bunun üçü mutlaka ve mutlaka -aynı sözcüğü kullanıyorsunuz mutlaka ve mutlaka- hâkim kararıyla oluyor bu dinlemeler.”

Peki, Türkiye’deki bu bütün dinlemeler Sayın Bakan hâkim kararıyla mı oluyor? Bu hâkim kararıyla oluyorsa bu son gelişmelerde, özellikle bu Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının kurulmasından sonra bu işler daha da arttı. Artık bu teknolojinin elinde insanlar esir mi oluyor? Yani teknolojiye telefonlar insanların hayatını kolaylaştıracağı yerde zorlaştırıyor, bir korku aracı hâline mi geliyor? Yani Sayın Bakan uzun lafın kısası, tren kazasında “Allah’tan” dediniz, halkımız da kabul etti, biz de öyle dedik.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Hiç demedim, ben öyle bir şey söylemedim.

OSMAN KAPTAN (Devamla) – “Millet öyle dedi.” diyelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Haksızlık ama!

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Ee, sizden mi oldu? O zaman niye istifa etmediniz tren kazasında?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Cevap vereceğim.

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Peki.

Tren kazasında tamam, o bir kazaydı, peki bu dinlemeler de mi kaza? Benim sormak istediğim bu. Dinlemeler kaza mı, yoksa dinlemelere birileri emir mi veriyor? Bu emir verenler suçlu değil mi? Bu suçlular hakkında gereğini yapmayacak mısınız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz Sayın Kaptan.

Sayın Günal, buyurun.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de hızlıca, öncelikle... Az önce Sayın Kaptan karayolları kısmına değindi. O taleplerimizi tekrarlıyoruz ama geçen sene de söylemiştim, “Atatürk’ün cumhuriyetin başında planladığı Afyon’dan Burdur’a kadar olan kısmı tamamlanmış ama sonrasında Korkuteli tarafı var.” demiştim. Ben konuşma metninde veya bu raporda herhangi bir yeni çalışma var mı, etüt çalışması var mı göremedim. Bu konuda bir şey var mı, öncelikle hemen onu sorup...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Karayolu mu?

MEHMET GÜNAL (Devamla) – Hayır, demiryoluyla ilgili... O kısmını zaten Sayın Kaptan söylediği için, tekerrürden kaçınıyorum zamanımız az olduğu için.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Karayolu yapılıyor da onun için.

MEHMET GÜNAL (Devamla) – Yani demiryoluyla ilgili herhangi bir şey var mı diye onu sormak istedim.

Şimdi, kısa kısa başlıklar hâlinde, ulaştırmaya tekrar döneceğim ama daha kısa olanları baştan söylemek istiyorum.

Birincisi, PTT Bank gişematikleri geliyor. “Para yatırma, çekme.” dediniz. Bunun tasarısı geldiği zaman da söylemişik ve en son sizin ağzınızdan özerkleştirme ve özelleştirmeyle ilgili bir şeyler okudum. Yani demin de söylediniz ya “Bazen farklılıklar olabiliyor.” diye, onun için ben “Okudum.” diyorum, “Söylemişsiniz.” demiyorum. Özerkleştirme sonrasında da yavaş yavaş özelleştirme...

Sayın genel müdürler daha önce savunurlarken “Burası bir banka değil, BDDK bizi yanlış anladı. İzah ettik, onun üzerine düzelttiler.” diye açıklama yapmışlardı her ikisi de. Yani “Burası bir banka değil, sadece gişe işlemleri yapıyor.” diye.

Buradaki endişemiz de şuydu Sayın Bakanım: “Hem bir taraftan kamu bankaları özelleştirirken böyle bir şey yaratılmasın.” demiştik ve bir kamu hizmeti görüldüğü iddia edilmişti. Şimdi özerkleştirme ve özelleştirmeye doğru bir gidişat var. O zaman kamu hizmeti anlayışı ortadan kayboluyor, bir.

İkincisi de, “Bankacılık sektörü gibi birtakım şeyleri on-line olarak yapan bizde de sistemimiz var.” dediniz ama en önemli husus, kara para aklamaya ilişkin suistimallerin en büyük kısmı uluslararası geçen hali, hatta Arapça hâliyle

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 20

“Havala bankacılığı” diyorlar. Yani onlar bizim “havale”yi Arapçasıyla söylüyorlar -yerleştiği için öyle söylüyorlar- Körfez ülkelerinde.

Şimdi, siz bütün bankalarla muhabirlik anlaşıyor yapıyorsunuz. Yurt dışındaki bankalarla da yapıyorsunuz. O zaman bu paranın nereden geldiğini, kimin çektiğini, ne olduğunu... Parçalara bölündüğü zaman nasıl denetleyeceksiniz? Böyle bir şey var mı? Bunlarla ilgili siz bir taraftan Bankacılık Kanunu’na tabi değilsiniz ama bir taraftan bankacılık işlemleri yapıyorsunuz. Ki “muhabir” dediğimiz zaman banka yetkisine sahip olması gerekir ve de en önemlisi “Kamu görevi görüyoruz, onun için yapıyoruz.” derken özelleştirme aşamasına gelmişiz. “Burada bir çelişki yok mu?” diye öncelikle bir sormak istiyorum.

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuyla ilgili de birkaç şey söylemek istiyorum: Burada Sayın Başkan kısa bir bilgi verdi, Türkçe arama motoruyla ilgili güzel şeyler olduğunu söyledi, önemlidir. Türkçe alan isimleriyle ilgili söyledi ama biz burada TÜBİTAK da geldiği zaman konuşmuştuk. TÜBİTAK’la beraber iletişim ve bilgi teknolojilerinin ARGE’si konusunda birtakım iş birlikleri var mı? Onlarla ilgili ayrıntılı bilgi verebilirlerse sevinirim çünkü önemlidir. Kurumun sadece adını değiştirmek yetmiyor, “Bilgi Teknolojileri” dediysek o zaman bu konudaki gelişmeleri de yakından takip etmemiz lazım. Örneğin, TÜBİTAK Başkanımızdan da bilgi istemiştik, şu anda onların üzerinde çalıştığı “Pardus” diye bir Türkçe işletim sistemi var. Bunlarla ilgili birtakım çalışmalar yapıyor musunuz? Koordineli olmak zorunda.

Ayrıca yine TÜBİTAK bünyesinde daha önceki dönemlerde başlatılıp atıl kalan Türk cumhuriyetleriyle ilgili “TÜRK-BİS” diye bir sistemimiz vardı. Sizin de bu konuda çalışmalarınız var mı? Bize bilgi verebilirseniz... Diğer Türk cumhuriyetleriyle ilgili bir “Türk Bilgi İşlem Sistemi” diye bir çalışma vardı TÜBİTAK-MAM’da. Onlara da sorduk ama sizleri de ilgilendirdiği için bu konuda çalışmanız var mı merak ediyorum.

Bir de bilim teknoloji hizmetlerinde koordinasyon kurulu çalışmalarından bahsediliyor bu metnin içerisinde. Acaba o sonuçlar var mı? Yani Türk Standartları Enstitüsü’nün bu hizmetlerin tanımına ilişkin birtakım çalışmalar olduğundan bahsetmişsiniz, ben burada okudum ama o konularda bir gelişme var mı? “Yeni standartlar da tanımlanıyor mu yeni hizmetlerle beraber?” diye sormak istiyorum.

Sayın Bakanım, karayoluyla ilgili sormuştunuz. Benim merak ettiğim bir şey var: “11.121” dediniz, “1.500’ünü düşelim.” dediniz ama bunun ne kadarı daha önceden yapılan yolların yanına ikinci şerit olarak yapıldı, ne kadarı yeni duble yoldur? Tamamıyla yeni olan ne kadarı yapılmıştır? Onu merak ediyorum. Daha önceden olan yolların yanına yeni bir yol açmak başka bir şey. Sanki hepsi yeniymiş gibi anlaşıyor. O konuda net bir çalışma varsa, yeni açılan duble yollarla, yanına şerit yapılan duble yolların ayırımını verebilirseniz memnun olacağım.

Şimdi, asıl önemli olan bir husus var -tam gündemden düştü derken- hızlı trenle ilgili. Geçen hafta eşim Eskişehir’e gitmişti. Tam da öğleden sonra cuma günü dönecekti, bir haber düştü “Hızlı tren kazası var.” diye. Doğal olarak hemen baktım, arkadaşımız makas değiştirirken biraz hızlı girmiş. Allah’tan böyle arada bir saatlik şey olmuş. Neyse, sonra otobüsle geldi, kapandı. Tam da gündeme geldi. O zaman bunların eğitiminde mi bir sıkıntı var, oraya o hızlı girilmemesi mi, makinistlerde mi bir sıkıntı var, yoksa bu geçiş makaslarında mı bir sıkıntı var? Ben bunu anlayabilmiş değilim. Önce onu sorduktan sonra size birkaç teknik şey soracağım bu ihalelerle ilgili.

Şimdi, 2009 yılının Mart ayında Necati Doğru’nun ve Yiğit Bulut’un Vatan gazetesindeki yazılarında üç dört gün arayla üçer gün hepsi yazdılar. İkisinde de üç gün arayla üç ayrı haber çıktı. Eskişehir-Ankara arasındaki bu hızlı tren projesiyle ilgili firmalar ihaleye girdikten sonra birinci etabın sözleşme bedelinin 459 milyon euro olarak belirlendiği ama sonrasında firmalar devreden çıkıp mevcut firma tek kalınca 200 kilometreden 250 kilometreye hızın çıkarıldığı ve keşif artışlarıyla beraber yaklaşık maliyetin 629 milyon liraya çıktığı... Daha sonra hatta maliyetin daha da fazla olduğu söyleniyor.

Şimdi, buradaki bu tezadın ötesinde bir de şuna dikkat çekmek istiyorum: 245 kilometre olarak planlanmış ama yaklaşık 197’si galiba tamamlanarak seçim öncesinde aceleyle açılmış. Peki, bir kısmı eski yoldan gitmek zorunda olduğu söyleniyor tamamlanmadığı için. Şu aşamada hepsi tamamlandı mı? “O zaman açıldığında biraz sıkıntı vardı.” diyorlar. Hâlâ devam eden kısımları var mı, rehabilitasyonları devam edenler var mı?

Bir de yine Ankara-İstanbul arasındaki hızlı tren projesiyle ilgili ikinci etap altyapı ihalesinde verilen fiyatlara bakıyoruz, yaklaşık 158 kilometre için 1,2 milyar geçiyor, 104 kilometrelik için 660 milyon, 54 kilometrelik için 610 milyonluk teklif verilmiş.

Aşağıya bakıyoruz, Ankara-Sivas arasında Yerköy-Sivas bölümü için ihalede en düşük teklif 839 milyon, Çin-Cengiz-Limak-Kolin inşaat ortaklığı; Alsım-Alarko 1.540 milyon. Şimdi bu iki firmanın Ankara-Eskişehir arasında verdiği teklife bakıyoruz, kilometre bedellerine bakıyoruz, coğrafi şartlarda bir şey olsa da çok ciddi bir farklılık var yani neredeyse iki katına çıkan farklılıklar var. Bu çerçevede, Sayın Bakanım, bu Eskişehir-Esenkent arasını kapsayan birinci projede 400 küsurdan 600 küsura çıkmış bir revizyon var. Fransız ve Japon firmaları da eğer bunun böyle olacağını bilseydiler baştan hızlı treni yapmaya talip olmazlar mıydı? “Eğer maliyet artışı bu kadar fazlaysa ihalenin yenilenmesi gerekmez miydi?” diye sormak istiyorum.

Artı, bu projenin gerçekten toplam maliyeti ne olmuş? Bunlar yazıyor ama biz bilmiyoruz, bize bu konuda bilgi verirsiniz, yanlış şey olmasın, ben basından aldıklarımı sizlere söylüyorum. Ne kadara mal olmuştur?

“Güvenli midir?” diye soracaktım ama geçtiğimiz hafta kaza yaşanınca artık ara sıra orada da hâlâ sıkıntı olduğu görülüyor. “Eğer normal zamandan öne açarsak güvenli midir?” diyecektim ama maalesef geçtiğimiz hafta burada... Belki makinist hatasından da olabilir ama demek ki geçiş yerlerinde bir sorun var diye düşünüyorum.

Son olarak bir de telekomünikasyonla ilgili -az önce arkadaşlarım kısaca değindiler ama- önemli bir husus olduğu için söylemek istiyorum. Şimdi, bildiğimiz kadarıyla -burada eğer Telekomünikasyon İletişim Başkanlığından arkadaşlarımız varsa hukuki boyutuyla da- bu dinleme olduktan sonra yargı kararıyla da olsa bir süre sonra bir şey

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 21

bulunmadıysa “Dinlendiniz şu bulunmadı.” diye bildirilmesi gerekir diye biliyorum. Yani birisini hukuken dinleseniz bile, yargıç kararıyla, o dinleme süresi bittikten sonra on beş gün içerisinde “Sizi şu zamanda dinledik ama...”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET GÜNAL (Devamla) – Bitiriyorum Başkanım.

BAŞKAN – Buyurun.

MEHMET GÜNAL (Devamla) – Örneğin İstanbul Cumhuriyet Başsavcısı bu dinleme, izleme bittikten kırk gün sonra kendisini ekiplerin dinlediğini, izlediğini öğrenmiş. Hiç kimse bir şekilde bildirimde bulunmamış. Hatta Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının gelen dinleme kararlarına itiraz etme yetkisi olduğu, zaman zaman bunları ettiği de söyleniyor. Bu konuda bir kriter var mıdır? Siz neye göre karar veriyorsunuz? Örneğin, geldi, dün basına yansıyan çalışmalarda, açıklamalarda vardı, herhangi bir suç isnadı yapılmadan hâkimin sadece imzası varsa, yanında telefon numarası varsa bunları kabul ediyor musunuz, yoksa geri gönderip bunda eksik bilgi var deme yetkimiz var mı? Bunları merak ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz Sayın Günal.

Sayın Kaplan, mikrofonunuzu açıyorum.

Yalnız sözünüze başlamadan şunu söyleyeyim: Bakanlığımızın çok geniş olması, kadrosunun çok kalabalık olması nedeniyle birçok arkadaş ayakta kalıyor. Yan tarafta toplantı salonu var, kapının önündeki arkadaşlar toplantı salonunda olurlarsa giriş-çıkışları da engellememiş olurlar.

Teşekkür ediyoruz.

Buyurun.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Bakanlığın değerli temsilcileri; bu uzun ve geniş tanıtım ve açıklamalardan sonra Marmaray’dan, Tünel’den, hızlı trenden, havaalanlarından, denizcilikten, yapılanlardan heyecanlanmamak mümkün değil. Gerçekten ülkemiz adına onur duyduğumuz çalışmalar. Tabii ki biz bunların dengeli olarak, eşit olarak yayılmasını, yapılmasını isteriz ve muhalefet olarak da görevimiz budur.

Ben daha önce de söyledim Sayın Bakan, denizcilik bakanlığının kurulması lazım ve müsteşarlığının bakanlığa dönüştürülmesi lazım. Bu, üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de gerçekten kabul edilebilir bir yaklaşım tarzı değil. Hem ulaşım değildir deniz, deniz balıktır, deniz petroldür, her şey var denizde. Aynı bir denizcilik bakanlığının kurulması gerekiyor.

Sayın Bakanım, zaman zaman Mecliste, burada saygıyla sizin çalışmalarınızı izliyorum, konuşuyorum, sorun olduğu zaman da çekinmem, gelir, söylerim. Ben bunu daha önce defalarca söyledim, Uludere ile Uzungeçit arasında 21 kilometrelik bir yol var. Bu 21 kilometre yapılmadığı için... Ben resimlerini bu sefer çektim. Şu gördüğünüz yoldur. Vereceğim Sayın Bakanım. Yol değil tabii bu, buna yol denmez, ne şosedir ne bir şeydir, taşlar yol oluyor. İki senedir sizler söylediniz, sayın bürokratlarımız “Evet” dediler ama bir türlü olmuyor. Bizim birbirimiz arasında bir iletişim sorunu mu var diye merak ediyorum? Yani Sayın Bakanım nasıl anlatacağız derdimizi? Bu sefer ben bunun resimlerini getirdim.

Sayın Bakanım, bana ulaşan seçmenlerimin talepleri var, diyorlar ki: “1997 yılında Cizre-Şırnak yolu ihaleye verildi ancak bugüne kadar ödenek yetersizliğinden yapılamadı.” On yıl oldu, merak ediyorum.

Şırnak-Cizre yolu Siirt-Van ve Hakkâri’yi Irak ve Suriye’ye bağlayan ana yol olduğundan dolayı bir an önce bitirilmesi yani öyle bir şey var. Şırnak-Eruh yolu, Şırnak-Uludere ve Şırnak-Van yolu ihaleye verilmedi, vermeyi düşünüyor musunuz? Kömür kamyonlarının trafik alanı olduğu için söylüyorlar. Midyat-Cizre yolunu... Aslında Midyat-Cizre denilmiş ama bence Cizre-Mardin yolunun duble yola dönüştürülmesi Şırnak Havaalanı nedeniyle düşünülüyor mu o güzergâhta? Habur-Urfa otoyolunun bir an önce planlanmasının yapılması ve ısrarla söylenen Sayın Bakanım, bu yollar asfaltlar bozuk, ağır taşıtlar oradan, İpek Yolu’ndan gidiyor, kömür kamyonları gidiyor, dayanmıyor. Beton asfalt yöntemi şart orada çünkü ağır...

Ben teknik şeyleri söyleyeceğim: A2 yetki belgesine araç sahiplerinin, şoförlerin Habur Kapısı’nda ciddi bir itirazı var. Bu konuda bana çok gelip gittiler. Yirmi bir yıldır bu iş yapıyor, kriz sürecidir, A2’lerin iptal edilip herkesin kendi adına da serbest ticaret yapabilme, yolcu taşımacılığı konusunda bir tolerans istiyorlar, aidat ödemek ve kısıtlanmak istemiyorlar.

Yine şoför esnafının bana çok ciddi şeyleri var, denir ki: “90 bin ailenin geçim kaynağıdır. Bu C2 taşıma kartı olayında son değişikliklerden sonra sıkıntı yaşıyoruz, sınırlanıyoruz.” Bu konuda bir talepleri var.

Ve güncel konuya gelmek istiyorum Sayın Bakanım. Bunu ben daha önce de söyledim. Tabii, yalnız sizi de ilgilendirmiyor ama alanınız itibarıyla teknik açıdan çok ilgilendiriyor. Bu gizli dinleme olayı... Gizli dinleme, telekulak, haberleşmenin ve kişilik haklarının ihlali gündemini koruyor. İşte en son Cumhurbaşkanı devreye girdi. Anayasa Mahkemesinden Genelkurmay Başkanlığına, Hükûmetten muhalefete, bürokrasiden sıradan vatandaşa hemen herkes gizli dinlenmeden şikâyetçi, kaygılı. Adına çete, Gladio veya Kontrgerilla, ne denirse densin yasa dışı suç örgütlerinin en çok başvurduğu bu yöntem sonucu ortalığa saçılanlar dehşet verici hâle geldi.

Teknoloji, bilişim, uydu yayınları derken cep telefonlarından böceklerle, lazer ışınlarından çanaklara, SMS’lerden e-mail’e, İnternet üzerinden normal yaşamda hayatın her alanına giren gizli dinlemeyi en çok suç çeteleri, dedektifler, özel takip, rekabet şirketleri, siyasi muhalifler, hemen herkes ilgi alanında görüyor.

Gizlilik kaydı olan en üst düzey askerî görüşmeler, operasyonlardan önce Youtube’a düşüyor.

Çıkar amaçlı suç ve terörle mücadele adı altında zaman, yer ve süre belirtilmeksizin çıkarılan matbu arama kararları, uygulamada yaşanan dehşet verici sorumsuzluklar, yazılı ve görsel medyaya yansıyanlar, güvenlik ortamının

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 22

sıfıra indiği, hiç kimsenin güvencesinin kalmadığı, her yapılanın da yapanın yanına kâr kaldığı bir uygulama hukuk devletini derinden yaralıyor.

Yabancı ajanlar cirit atıyor. Yerli iş birlikçiler üç kuruşa ülkenin sırlarını satıyor. Siyaset, sivil alan, ticaret, asker, polis, yargıda tedirginlik had safhada.

2004 yılında Türk Ceza Kanunu'nda haberleşme hürriyeti ve kişilik hakları alanında yapılan düzenlemeler etkili ve caydırıcı değil.

Mikro ses kayıt cihazları, dijital ses ve telefon kayıt cihazları -alanınız olması itibarıyla söylüyorum- lazer cihazları, casus kameralar, mikro kulaklıklar, dinleme sistemleri, GSM, ortam dinleme, kriz dinleme, flash disc veya bilgisayardan dinleme, izleme, her türlü cihaz ortalıkta ekmek peynir gibi satılıyor Sayın Bakanım. Bu kadar rahat mı? Tehdit, şantaj, kişilik haklarına saldırı, yasa dışı menfaat sağlama sıradan vaka hâline geldi. Ceza yargılamasının en tartışılan delil türü olarak gizli dinleme kayıtları geçiyor, ortalıkta kasetlerden geçiliyor.

Gizli dinleme kişilerin özel hayatları kapsamındaki bilgilere izinsiz erişerek onların özel hayat haklarını ihlal eden bir durum. Özel hayat hakkı ya da mahremiyet hakkı olarak isimlendirilen ve gizli dinlemeyle ihlal edilen bu hak, gerek Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi gibi uluslararası belgelerde gerekse de hemen hemen tüm ülkelerin anayasalarında temel haklar kategorisine konulmuştur. Esasen, gizli dinlemenin bir anayasal hak ihlali olduğu ve Avrupa Sözleşmesi'nin 8'inci maddesi, Anayasa'mızın 22'nci maddesiyle güvence altına alındığı, Türk Ceza Kanunu'nun 133 ve 140'inci maddelerinde de belirtilmektedir.

İnsanlığın ulaştığı evrensel gelişmişlik seviyesi ve bu seviyede beliren ortak akıl, bireyin özel hayatını ve iletişimini mutlak bir koruma altına almıştır. Bu koruma sadece kuvvetli bir suç şüphesinin varlığı hâlinde, suçla bozulan toplumsal barış ve huzurun yeniden tesisi amacıyla başka yoldan delil elde etmek imkânı da yoksa ve hâkim tarafından karar verilmiş olması şartıyla askıya alınabilmektedir. Ortak akıl, toplumsal gelişme imkânı açık tutulması amacıyla bireysel özgürlüklerin azami seviyede gerçekleştirilip korunması...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HASİP KAPLAN (Devamla) – Bitiriyorum...

BAŞKAN – Buyurun.

HASİP KAPLAN (Devamla) –...gayesi arasındaki dengeyi işte bu suretle tesis etmiştir.

O hâlde herhangi bir şahsın özel hayatına gizlice giren, özel iletişimini dinleyen ya da kaydeden kişi, kim olursa olsun, hukuka uygun olarak verilmiş bir hâkim kararına dayanmıyorsa suç işlemektedir. İster TİB olsun ister Bakanlık olsun ister polis olsun ister hâkim olsun ister savcı olsun bu değişmiyor. Bu kişinin yaptığı kayıt delil olamayacağı gibi, ahlak dışı delildir, yasa dışı delildir. Yargının da buna dikkat etmesi lazım yani yargı öyle sınırsız, sorumsuz, sualsizce ya arama kararları, dinleme kararları veriyor, bir taraftan da bunları...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HASİP KAPLAN (Devamla) – Bağlıyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

HASİP KAPLAN (Devamla) – Şimdi, bu tanık beyanlarına da dikkat edilmesi ve bu hususta mutlak bir düzenleme gerekiyor.

Sayın Bakanım, 19 Ocak tarihinde tam on maddelik kanun teklifi verdim ben, daha bir sene önce, 19 Ocak 2009. Orada çok net olarak şunu ifade ettim, dedim ki: Cezalar caydırıcı değil.

1) Takibi şikâyeteye bağlı olursa,

2) Altı ay müeyyide koyarsanız hapis,

Bu ikisiyle hiç kimse dinlemekten vazgeçmez, caymaz.

Bu yasadaki teklifimde çok açık gerekçeyle "Üç yıldan beş yıla kadar kaydedenler.", "İfşa edenleri üç yıldan altı yıla kadar..." Bunu suç örgütleriyle yapıyorsa artırılmasını, basınla yapıyorsa artırılmasını, sadece bir maddeyi okudum, bu on maddedir.

Sayın Bakanım, bunun hepinizin, ilgili bakanlıkların bir araya gelip ilkel klasik dinlemeden müşteki olan Türkiye'nin 72 milyon insanı için, herkesin, yargının, Bakanlığınızın, TİB'in hepsinin bu nedenle bu yasa teklifleri de dikkate alınarak buna bir çözüm bulması gerekiyor. Bu çözüm bulunmalı ki, bunu yapanların yanına kâr kalmamasın. Yani, Türkiye'de artık hukuk devleti işlesin diye söylüyoruz, bu konuda piyasada da Bakanlığınızın ilgi alanında olan o alet edevatların da o kadar rahat satılmaması gerekiyor.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz Sayın Kaplan.

Sayın Öztürk, buyurun efendim.

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri; Anayasamızın haberleşme özgürlüğünü düzenleyen 22'nci maddesinde; herkesin haberleşme hürriyetine sahip olduğu ve haberleşmenin gizliliğinin esas olacağı hükme bağlanmaktadır.

Anılan madde; millî güvenlik, kamu düzeni, suç işlenmesinin önlenmesi, genel sağlık ve genel ahlâkın korunması veya başkalarının hak ve özgürlüklerinin korunması sebeplerinden biri veya birkaçına bağlı olarak usulüne göre verilmiş hâkim kararı olmadıkça, haberleşmenin engellenemeyeceği ve gizliliğine dokunulamayacağını öngörmektedir.

Son günlerde medyada, hâkim ve savcıların, Yargıtayın, muhalefetin, milletvekillerinin, sivil toplum kuruluşu yetkililerinin, hatta Başbakanın dinlendiğine ilişkin haberler yer almaktadır. Bu dinlemelerin yapıldığı doğru mudur? Söz konusu kişilerin dinlenmeleri anayasamızda istisnai olarak başvurulacağı belirtilen gerekçelerden hangilerine dayanılarak yapılmıştır?

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 23

Bu yaygın ve Anayasa'ya aykırı dinlemeler, demokratik açılamdan söz eden hükümetin bu alandaki samimiyetsizliğini ortaya koymaktadır. Kamuoyuna yansıyan söz konusu yaygın dinlemeler ister bir yargı kararına dayanılarak yapılmış olsun isterse yasa dışı yapılmış olsun, işlenen suç Anayasa'daki haberleşmenin gizliliğini ihlal suçudur. Bu suçun işlenmesinde sorumluluğunuz olduğunu hatırlatmayı bir görev sayıyorum.

Bu ölçüde yaygın dinlemenin gerçekleşmekte olması, suçludan delile gitmesi gereken yargının delilden suçlu yaratmaya yöneldiğini ve siyasallaştığını ortaya koymaktadır. Yasama erkinin fiilen yürütme erkinin kontrolüne girdiği demokrasimizde, yargının da yürütmenin kontrolüne girmesi ile, demokratik rejimin bir başka rejime dönüşmekte olduğunu çok fazla gecikmeden görmek durumundayız. Hükümetin, demokratikleşme diye diye, demokratik, laik ve sosyal bir hukuk devleti olan Türkiye Cumhuriyetini bir başka yönetim biçimine hızla dönüştürmekte olduğunu herkes görmelidir.

Değerli milletvekilleri, şimdi orta vadeli programda yer alan bazı hedeflere yer vererek, her birinin içeriğinin sayın bakan tarafından açılmasını isteyeceğim. "Ulaştırma altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesinde kamu-özel işbirliği modellerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır. " Bu modelin biraz açılmasını talep ediyorum.

"Kent içi ulaşım altyapı projelerinin planlanması, projelendirilmesi, yapımı ve işletilmesi aşamalarında etkinlik ve verimliliği sağlayabilmek amacıyla merkezî ve yerel düzeyde idari kapasitenin artırılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilecektir." deniliyor.

Bu çerçevede, metropollerde başlatılan ve belediye başkanları tarafından kendi haline bırakılan metro çalışmalarına müdahale etmeyi düşünüyor musunuz?

"Bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısının geliştirilmesi amacıyla elektronik haberleşme sektöründe alternatif altyapı ve hizmetlerin sunumuna önem verilerek rekabet artırılacaktır." diyorsunuz. Bu alternatif altyapı ve hizmet sunumu ile ilgili de neler yapmayı düşünüyorsunuz; bu konuda da bilgi verirsiniz sevinirim.

"Kamunun telekomünikasyon ve liman işletmeciliğindeki payının azaltılması hedeflenmektedir." diyorsunuz, kamunun bu alanda mevcut payı nedir? Bu payı hangi orana kadar azaltmayı planlıyorsunuz?

Değerli milletvekilleri, 2003 yılında kamu ulaştırma yatırımlarının gayrisafi yurt içi hasıla içinde yüzde 1,01 olan payı 2008 yılında yüzde 1,55'e çıkmış, 2009 yılında yüzde 1,38'e gerileyen payın 2010 yılında 2009 yılı düzeyinde kalacağını öngörüyorsunuz.

2003 yılında yüzde 1,48 olan özel sektörün payının ise 2010 yılında yüzde 2,98 olması öngörülmektedir.

2009 yılında bir önceki yıla göre kamu ulaştırma yatırımlarında yüzde 11,6, özel sektör ulaştırma yatırımlarında da yüzde 8,7 oranında bir azalma beklenmektedir.

Toplam kamu sabit sermaye yatırımları içinde ulaştırma sektörünün 2008 yılında yüzde 37,7 olan payının 2009 yılında yüzde 33,9'a gerilemesi beklenmekte, 2010 yılında da yüzde 31,9'a düşeceği öngörülmektedir.

Rakamlar ve oranlar ulaştırma sektörü yatırımlarında 2009'da başlayan yavaşlamanın 2010 yılında da süreceğini göstermektedir.

Değerli milletvekilleri, Hükümetin, tarihî borçlanma rekorlarına karşın, yatırımlar konusunda görünen tek başarısı bölünmüş yollarla ilgili çalışmalarıdır. Başlatılan çalışmaların bir an önce devreye sokulmasını sağlayacak kaynak ihtiyacının karşılanmasında bir aksaklığa yol açılmamalıdır.

Kamunun yaptığı veya kalitesini yükselttiği yolların kamuya geçici gelir sağlanması amacıyla özelleştirilmesini doğru bulmuyoruz.

Hükümet vatandaşlardan vergileri otoyol yapım, bakım ve kamunun hizmetine sunmak üzere almaktadır. Bir taraftan vergi almaya devam ederken, otoyolları özelleştirip paralı hâle getirmek, alınan vergilerin meşruiyetini tartışmalı hâle getirmeyecek mi?

Değerli milletvekilleri, şimdi de ulaştırma sektörü ile ilgili hükümetin 2010 yılı programında yaptığı bazı açıklamalara yer vermek istiyorum.

"Artan ulaşım talebine uygun demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının zamanında gerçekleştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma modunun karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum, fiziki standartlar ve ağ yoğunluğu açısından yetersiz olan karayolu altyapısının, yasal sınırı aşan yüklemeler ve bakım-onarım hizmetleri için zamanında yeterli kaynak ayrılamaması gibi nedenlerle daha da yıpranmasına ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur." diyorsunuz.

"Denizyollarında büyük liman altyapılarının inşasını özendirecek finansman modelleri etkin bir şekilde hayata geçirilememiştir. Sonuç olarak, kısıtlı kaynaklar, karayolu ağırlıklı yapı ve sürekli artan talep kendi kendini besleyen olumsuz bir yapı yaratmış." diyorsunuz.

"Hızlı ve plansız kentleşme, kentlerde yaşanan yüksek nüfus artış hızı ve motorlu taşıt sahipliğindeki yükseliş; Türkiye'de kent içi ulaşımında yaşanan fazla yakıt tüketimi, çevre kirliliği, kazalar ve trafik sıkışıklığı sorunlarının artarak devam etmesine sebep olmaktadır. Kent içi ulaşımında bütün belediyeler için bağlayıcı olacak ulusal standart ve kriterlerin belirlenememiş olması, yüksek maliyetli raylı sistemlerin yapımı konusunda önceliklendirme yapılamamasına neden olmaktadır." diyorsunuz.

"Mevcut ulaştırma altyapı yoğunluğu incelendiğinde, Türkiye'nin AB-27 ortalamasının oldukça altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip olduğu gözlenmektedir. Asfalt kaplamalı köy yolları da değerlendirmeye alınsa bile, ülkemizin karayolu yoğunluğunun AB-27 ortalamasının yaklaşık yarısı düzeyinde kaldığı görülmektedir. " diyorsunuz.

"Devlet yolları üzerindeki ortalama günlük trafik AB değerlerine göre düşük olmasına rağmen, 2007 yılı verilerine göre Türkiye'de trafik kazalarında 100 km yola düşen ölü sayısı AB-27 ortalamasının yaklaşık 3,2 katı düzeyindedir. " diyorsunuz.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 24

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakan; Özelleştirme İdaresinin sitesinden görebildiğim kadarıyla Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bağlı Bandırma ve Samsun Limanlarının otuz altı yıl süreyle "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihalelerin Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 19 Eylül 2008 tarihli kararı ile onayına rağmen; Derince Limanının 22 Kasım 2007 tarihli onayına rağmen ve İzmir Limanının 3 Temmuz 2007 tarihli onayına rağmen hâlâ devir işlemlerinin yapılmadığı ifade ediliyor. Bunlar yargı kararı nedeniyle mi bekliyor veya devir işleminin yapılmamasının başka nedenleri var mı? Bu konuda da bilgi verirsiniz sevinirim.

Değerli milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığının 2010 yılı bütçesi 2009 yılı başlangıç bütçesine göre yüzde 76,4 oranında artmıştır. Artışın sermaye giderleri arasında demiryolları inşası için öngörülen 1.250 milyon TL tutarındaki artışta bu ödenek etkili olmuştur. Bu ödeneğin 875.1 milyon TL'lik kısmının dış proje kredileri ile bağlantılı olduğunu görüyoruz. Bu dış proje kredisi konusunda biraz açıklama yapar mısınız?

Mal ve hizmet alımları içindeki gayrimenkul mal bakım ve onarım giderlerindeki yüzde 42,6 ve hizmet alımlarındaki yüzde 21,2 oranındaki artışların nedenleri konusunda bilgi verir misiniz?

Sermaye giderleri içerisinde gayrimenkul sermaye üretim giderlerindeki yüzde 24,4'lük artışın nedeninin devlet ve il yolları yapım ve onarım hizmetleri için ayrılan ödenekten kaynaklandığı anlaşılmakta olup, başlanılan yatırımların bir an önce tamamlanması için artış olumlu değerlendirilmektedir.

Ağustos ayı itibarıyla gayrimenkul alım ve kamulaştırma ödeneklerinin aşıldığı görülmektedir. Yani 121.4 milyon TL ödeneye karşılık 196.5 TL'lik harcama yapılmıştır. Bu harcamanın nedenleri ile ödenek ihtiyacının nasıl karşılandığı konusunda bilgi verirsiniz sevinirim.

Bir de son olarak, Bilgi Teknolojileri Ve İletişim Kurumuyla ilgili olarak, Ağustos ayı itibarıyla gayrimenkul alım ve kamulaştırma ödeneklerinin burada da aşıldığı görülmüyor. 68.3 milyon TL'lik ödeneye karşılık 153.9 milyon TL'lik harcama yapılmıştır. Yine bu harcamanın nedenleri ile ödenek ihtiyacının nasıl karşılandığı konularında komisyonumuzu bilgilendirirseniz sevinirim diyorum ve Bakanlığın ve kurumların bütçelerin hayırlı olması dileğiyle tekrar yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Öztürk.

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, bürokrasinin değerli mensupları; bir fıkrayla konuşmama başlamak istiyorum: Gorbaçov zamanında Gorbaçov ile İngiltere Başbakanı bir araya gelmiş. İngiltere Başbakanı, Gorbaçov'a Rusya ekonomisinin nasıl olduğunu sormuş ama "Bana bir kelimeyle ifade edin." demiş. Gorbaçov da "İyi." demiş. "Ama, Sayın Başkan" demiş, "Rusya ekonomisi iyiye gitmiyor, bütün gazete haberleri farklı mı acaba, siz emin misiniz iyi olduğuna", "E, bir kelimeyle özetleyin, dediniz, ben de bir kelimeyle özetledim, iyi dedim." "İki kelimeyle özetlerseniz?" "İyi değil." demiş Sayın Gorbaçov. Şimdi Sayın Bakanın konuşmasını bir kelimeyle özetlersek, iyi; iki kelimeyle özetlersek...

SADIK BADAĞ (Antalya) – Çok iyi.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Güzel.

"İyi değil" diyerek Sayın Bakanın moralini bozmak istemem, buraya çok güzel tablolar sundu, çok güzel grafikler sundu, rakamlar çok güzel. Gerçekten çok önemli yatırımlar söz konusu. Bunları rakamlar gösteriyor. Bunların değerlendirmesine girmeyeceğim. Olumlu çalışmalar için tabii ki, Sayın Bakanı takdir etmek gerekir. Ancak Türkiye ulaşımda nereye gidiyor, ulaşım politikalarımız gerçekten Türkiye'nin geleceğinde nasıl bir role sahip olacak, temel politika tercihlerimiz doğru mudur, bu politika tercihleri, örneğin, dünyanın en büyük metropollerinden birisi olan İstanbul'u nasıl bir kente dönüştürecek? Bütün bunları çok iyi değerlendirmek, tartmak gerekiyor. Bunların Ulaştırma Bakanlığı açısından, Ulaştırma Bakanlığı nezdinde çok iyi değerlendirildiği kanaatinde değilim. Sayın Bakanın bugün sunduğu tablolardan belki en çarpıcı, en can alıcı, belki en iyi olanı bu yıl ulaştırma sektörüne yapılacak yatırımlardan yüzde 48 oranında bir payın demiryoluna ayrılmasıdır. En önemli, en dikkat çekici rakam buydu bence. Türkiye temel ulaşım politikaları tercihini demiryolundan yapmak zorundadır. Demiryolları hak ettiği öneme gerçekten kavuşursa bu hangi Hükümet tarafından yapılırsa yapılsın takdir edilecek bir olaydır. Tabii ki, o rakamın gayrisafi yurt içi hasılaya oranı nedir, onları ayrıca oturup tartışmış değerlendirmiş değilim, önceki yıllarda neydi ona da bakmak gerekir, ancak bu payın giderek artan ölçüde devam etmesi gerekir.

Şimdi, karayolu ulaşımına Türkiye çok büyük ağırlık verdi. Bunun yarattığı sorunları, mahzurları hepimiz biliyoruz. Karayolu gerekli değil midir? Gereklidir tabii ki, otoyollar gerekli değil midir? Gereklidir. Bütün bunlarda Türkiye'nin eksiklikleri tabii ki vardır, bunları yapmak gerekiyordu ancak bu politikalar özellikle İstanbul açısından değerlendirildiğinde İstanbul'u giderek daha yaşanılmaz bir kente dönüştürüyor. Şimdi İstanbul ulaşım sektöründe yatırımlardan çok büyük bir pay alıyor. Bu nüfusuyla, ekonomideki yeriyle, millî gelirdeki payıyla bu yatırımları alması doğal. O açıdan bir değerlendirme yapmıyorum ama bu yatırımlar sürekli olarak İstanbul'un devamlı göç alacağı varsayımı üzerine kurulu.

Bugün Çevre ve Orman Bakanı Genel Kurulda bir konuşma yaptı, tutanaklarını aldım, diyor ki, "Biz her yıl 300-400 bin nüfus alan bir İstanbul'a göre planlarımızı yapıyoruz." Yani İstanbul'a sürekli olarak göç olacak, bu göç nedeniyle sürekli ulaşım yatırımları İstanbul'a gerekecek ve Hükümetler de bu yatırımları yapacak. Kaynak bulacak, borç alacak bu yatırımları yapacak. Peki arkadaşlar, nereye gidiyoruz? Yani 20, 25, 30 milyonluk bir İstanbul'a doğru mu gidiyoruz? Metropolden giderek Tekirdağ ve Kocaeli ile birleşmiş bir megapole doğru mu gidiyoruz? Hatta bir canavar kent mi yaratıyoruz acaba? Bunlar değerlendirilmiyor.

Şimdi, üçüncü köprü Türkiye'nin gündeminde. Üçüncü köprünün güzergâhıyla ilgili Sayın Başbakan güzergâh belirleme konusunda bizzat çalışıyor. Belediye Başkanlığı döneminde üçüncü köprüyü "cinayet" olarak nitelendiren Sayın

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 25

Başbakan bugün üçüncü köprüye karşı çıkanları âdeta gerici olmakla suçluyor. Değerli arkadaşlar, her yeni köprü, diğer köprünün talebini yaratıyor. Köprüler çözüm değil. Evet, 70'li yıllara geldiğimizde birinci köprüye mecbur kalmıştık, yapmak zorundaydık. Ama gerekli politikalar, kentleşme politikaları, imar politikaları, ulaşım politikaları oluşturulmadığı için ikinci köprüyü İstanbul yapmak zorunda kaldı.

Şimdi üçüncü köprü Türkiye'nin gündeminde, ağır araçlar için gerekli deniliyor. Şimdi İstanbul'un köprülerden geçen araç trafiğinin rakamlarına baktığımızda ortaya konan bu gerekçenin doğru olmadığı anlaşılıyor. Fatih Sultan Mehmet Köprüsünden geçen araçların sadece yüzde 19'u ağır vasıta. Her iki köprüyü birlikte düşündüğümüzde yüzde 10'a düşüyor bu oran. Yani her iki köprüden geçen toplam aracın sadece yüzde 10'u ağır vasıta. O da zaten ikinci köprüden, Fatih Sultan Mehmet Köprüsünden geçiyor. Bu, ünlü ekonomist Jean Baptiste Say'ın mahreçler kanunu diye bir kanunu vardır, bana onu hatırlatıyor. Mahreçler kanunu, her arzın kendi talebini yarattığını söyler. Yani her köprü kendi talebini yaratıyor. Talep köprüyü yaratmıyor, her köprü kendi talebini yaratacak ve giderek biz İstanbul'da üçüncü köprüden sonra dördüncü, beşinci, altıncı köprüleri yapmak zorunda kalacağız. New York Manhattan'daki köprü sayısını kendimize örnek alacağız veya Paris'in Seine Nehrindeki köprülerin sayısını alıp onlarla boğaz köprülerinin sayısını kıyaslayacağız. Bu, bizi bir çıkmaza götürüyor. Hükümet her şeyden önce İstanbul'a başka bir kentleşme modeli uygulamak zorundadır. Şehir içinde yapılan tüneller şehir için, İstanbul için tam bir faciadır. Yani karayoluna dayalı bir ulaşımın, ulaşım anlayışının uzantısıdır İstanbul Belediyesinin ihale ettiği şehir içi tünel geçişleri. Bunların hepsi sakıncalıdır. Türkiye ulaşımında gerçekten kendi özelleştirisini yapmaz ise kısa bir süre sonra İstanbul onu takiben belki diğer büyük kentlerimiz yaşanılmaz bir hâle gelecektir. Bu ulaşım politikalarının, bu yatırımların bugün taşınmazlardaki değer artışına yol açması gibi bir algılamaya bir süre sonra yanılgıya dönüşecektir, herkes kaybedecektir. İstanbul'da herkes kaybedecektir.

Bölünmüş yol uygulamasına geliyorum, Sayın Bakan burada bize rakamlar verdi. Bölünmüş yolla ilgili ben farklı bir bakış açısını sizlere sunmak istiyorum. Sayın Bakan ölümle sonuçlanan trafik kazalarına ilişkin örnekler verdi. Bölünmüş yolların ekonomiye katkısı konusunda değerlendirmelerde bulundu. Ben bu konuda daha farklı rakamlar vereceğim. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre yıllık ortalama günlük taşıt trafiği 2003-2008 döneminde yaklaşık 7.500 kilometre yol yapılmış durumda, buna eğer 2009'u da ilave ederseniz herhâlde Sayın Bakanın verdiği rakamlara geliyor. Bu durumda beş yılda 15 bin kilometre yol taahhüt etmişti Adalet ve Kalkınma Partisi, bir kere onun ancak yarılarında diyelim. Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre 2007 itibarıyla yıllık ortalama günlük taşıt trafiği 6 bin aracın üzerinde olduğunda yapılması gereken bölünmüş yol uzunluğu, 6.700 kilometre, 4 bin aracın üzerinde ise kriteri öyle alırsak 11 bin kilometre olmalı Türkiye'de yapılması gereken bölünmüş yol miktarı. Projenin başladığı 2002 yılı itibarıyla toplam bölünmüş yol uzunluğunun 4.326 kilometre olduğu dikkate alındığında, yapılması gereken bölünmüş yol uzunluğu taşıt trafiğinin 6 binden büyük olması durumunda ilave 2.457 kilometre, 4 bin olması durumunda ise 6.600 kilometre olmalıdır. Her halükârda, her iki hâlde de hedef olarak alınan 15 bin kilometrenin oldukça altındadır. Bir kere bu noktayı değerlendirmek lazım. Yani kaynak israfı yapıyoruz gibi gözüküyor.

Ayrıca bölünmüş yol uygulamasında öncelik taşınması gereken Adapazarı-Bilecik, Kütahya-Afyon-Antalya, Ankara-Afyon-Izmir, onu belki yeni açtılar, Konya-Afyon, Gerede-İlgaz, Merzifon-Şanlıurfa-Habur gibi anayol güzergâhları yoktur veya bunlar ikinci planda kalmıştır.

Kaza istatistiklerinde Sayın Bakan ölümle sonuçlanan, ölü sayılarını bize veriyor. Bu yanıltıcıdır. Toplam kaza sayısını almak gerekir. 1999-2003 arasında kaza sayısı yıllık 350-450 bin arasında değişiyor, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma kaza istatistiklerine göre. Bölünmüş yol uzunluğunun artırılmaya başlandığı 2003 yılından sonra kaza sayısı hızla artmaya başlamıştır. 2004 yılında 500 bin, 2005 yılında 550 bin, 2006 yılında 750 bin olmuş, 2007 yılında ise 850 bin rakamına yaklaşmıştır. Kazalar olağanüstü ölçüde artıyor. Bu süre içerisinde bölünmüş yol yapımına ilgi göstermeyen Avrupa Birliği ülkelerinde kaza sayısının azaldığını görüyoruz. Nitekim Eurostat verilerine göre 2005-2006 yılları arasında Türkiye'de trafik kazalarından kaynaklanan ölü sayısı yüzde 2,8 artarken Avrupa Birliğinde ise ortalama yüzde 5,2 oranında azalmıştır. Şimdi taşıt sayısı trafik, yolun uzunluğu gibi unsurları dikkate alarak ölü sayısında oransal azalma ölçüsü doğru değil. Yani araç sayısı arttı, ölü sayısı artıyor aslında, azalması gerekir. Yolun uzunluğunu dikkate alarak ölü sayısında oransal azalma var demek, gerçeği görmemek demek olur. Ölü sayısı artıyorsa, araç sayınız ne kadar artarsa artsın, sonuçta ortada başarılı bir uygulama yok demektir. Bölünmüş yol Türkiye'nin güvenliği, insanımızın güvenliği açısından doğru değildir. Ayrıca ihtiyacın üzerinde bölünmüş yol yapılmaktadır. Bölünmüş yol nedeniyle karayolu ulaşımının teşvik edildiği düşünülürse bu teşvik nedeniyle petrol fiyatlarındaki yükseliş de dikkate alınarak Türkiye'nin ne kadar büyük bir maliyete katlandığı ortaya çıkacaktır.

Son bir iki değerlendirmemi yaparak konuşmamı tamamlıyorum. PTT, görevini yapmıyor değerli arkadaşlar. PTT'nin görevini yapmadığı bugün Sayın Bakanın ağzından itiraf edilmiştir. Bankacılığa soyunmuş PTT. Böyle bir şey olabilir mi? Kişi banka olmayan yerlerde hesabına para yatırarak, hesabından para çekecek. Bakın böyle bir uygulamayı Sayın Bakan bize tanıttı. Bu, Bankacılık Kanunu'na aykırı. PTT peki mektupları taşıyabiliyor mu? Hayır, o alanı kurye şirketlerine bırakmış durumda. Her yıl söylüyorum ama Sayın Bakan başka konulara gösterdiği ilgiyi, ayırdığı zamanı nedense bu PTT'ye ayırmıyor. İstanbul'dan PTT vasıtasıyla gönderilen mektuplar on beş günden daha kısa sürede gelmiyor. Banka ekstresi bakın, bana PTT ile geliyor, on beş günü geçiyor bana ulaşması. Bunu PTT Genel Müdürüne sorduğumda bana söylediği personel bu konuda bir direnç içerisinde. Yani bu konuyu yürütemiyorum diyen bir yönetim anlayışı. Kurye şirketlerini söylüyorum, burada bir örnek verdim. Kurye-Net Şirketi, mektup taşıyor, bir bankanın kredi kartlarını taşıyor. Bunu Sayın Bakan "denetleyeceğiz" dediği hâlde daha sonra PTT Genel Müdürüyle görüşmemde "ya denetlememiz çok da doğru olmaz. Şimdi uygun da değil." Sayın Bakanım, PTT niye vardır? O kanun PTT'ye mektuplaşmada, haberleşmede tekel hakkı veren o kanun niye vardır? Ya bu kanunu değiştirin ya bu kanunu uygulayın. Bir parlamenter burada açık seçik bir şikâyet ortaya koyuyorsa, bu şikâyeti incelememek gibi bir yetkiniz var mıdır? İlgili

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 26

bürokratin böyle bir yetkisi var mıdır? Bankacılıkla övünmeyi PTT bir kenara bıraksın da, şu vatandaşın mektubunu zamanında kendisine ulaştırsın. Önce o görevi yapsın, ondan sonra karşımıza gelsin.

Sayın Başkan, sorularımı da sorabilir miyim?

BAŞKAN – Daha sonra.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Peki, yalnız sorularımı sona bırakacağım, sorular bölümünde sormamak için bir konuya burada değineyim. Karayolu ulaşımıyla ilgili gayret eden bir Genel Müdürlüğümüz var. Trabzon-Maça karayolunda sürekli kaza olmaktadır. Sürekli ölümle sonuçlanan kazalar olmaktadır. Bir kez benim başıma da geldi yani o dar yolda karşıdan gelen araç, sollanmaması gereken yerde solladığı için, sağ tarafta kaçma mesafesi olmasaydı ben de bir kazaya kurban gitmiş olabilirdim veya bir kazaya uğrayabilirdik. Orada Karayolları araçları çalışıyor, onu görüyorum, özellikle kısa bir süre önce olan kazadan sonra. Durum nedir? Trabzon-Maça kara yolu çok acilen ele alınıp...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Sayın Başkan, soruları da sorabilir miyim?

BAŞKAN – İsterseniz sonraya bırakın.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – ...bir yoldur, bu yol aynı zamanda tabii ki Erzurum'a giden yoldur, öyle ifade edeyim. Yani ilçeyle bağlantıyı sağlayan özelliği yanında Erzurum yoludur, çok yoğun bir trafiği vardır. Çok acilen bu yolun genişletilmesi, bitirilmesi gerekmektedir.

Sözlerimi burada bitiriyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Hamzaçebi.

Sayın Kalaycı, buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, çok kıymetli bürokratlar, sayın basın mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, iki buçuk saate varan bir sunumdu, bir hayli içeriği genişti, dinledik ama Bakanlığınızla da ilgisi olan dinleme konusunda hiçbir açıklamanız olmadı, bu kadar sunum içerisinde hiç yer bulamadı, o dikkatimi çekti. Güncel de bir konu, dinleme skandalı var. Ben orada bir şeyi merak ediyorum: TİB cep telefonlarıyla ilgili görüşmeleri kayıt altına alıyor bildiğim kadarıyla. Acaba dinleyenleri de tespit edebiliyor mu? TİB, İletişim Başkanlığımız, cep telefonlarıyla ilgili görüşmeleri kayda alıyor yani kayıtlarında bulunuyor. O dinlemeleri yani iki kişi arasındaki görüşmede dinleme olup olmadığını tespit etme yeteneği var mı teknolojik olarak? Onu merak ediyorum.

Bir diğer konu Sayın Bakanım, her ne kadar bu Bakanlar Kurulundan geçen bir konu değil dediniz, makroekonomik hedefler verdiniz 2023'le ilgili. Kısa bir şey söyleyeceğim: Orada ortalama yüzde 6 kalkınma, 2,5 trilyon dolar millî gelir, 35 bin dolar kişi başına millî gelir dediniz. Rakamlar da tutmuyor. Yani nüfusu çakılı tutarsak 35 bin dolar ediyor ki nüfusu da verdiniz, 90 milyon yani orada bir tutarsızlık var, dikkatimi çekti.

Bu 10. Ulaştırma Şurasını 27 Eylül-1Ekimde topladık. Bu toplantının kapanışında da panellerden çıkan önerilerle çalıştay önerilerinin bütünleştirilerek her sektörün en önemli yirmi projesinin seçildiğini, önemli projelerin de tekrar değerlendirilerek cumhuriyetin 100'üncü yılına armağan edilen 100 kritik proje belirlendiğini açıkladınız, daha doğrusu Bakanlığınız açıkladı. Tabii buna göre, deniz yolları, kara yolları, hava yolları, demir yolları, posta haberleşme sektörleriyle ilgili projeleri sunumunuzda da belirttiniz. Şunu belirteyim Sayın Bakanım: Konya gerçekten çok üzgündü, kendisine yer bulamadı yani 2023 hedefleri arasında, Konyalı hemşehrilerim bu konuda çok üzgün.

Otoyollar Sayın Bakanım, yani Konya biliyorsunuz yüz ölçümü itibarıyla ülkemizin yirmide 1'i, yüzde 5'i yüz ölçümü itibarıyla. Ülkemizin ortasında illerle olan bağlantılarına baktırsak, gerçekten bu... Mesela 12 otoyol projesi belirlemiştik 2023 için. Yani haritayı önümüze koyalım, arkadaşlarımız da koysun. Yani Konya'ya değdirmeden nasıl geçirdiniz bu 12 otoyolu? Ben şaşırdım açıkçası yani Konya'ya uğramadan 12 tane otoyol projesi çıkarabilmek gerçekten... Acaba özel gayret mi gösterildi? Onu da düşündüm Sayın Bakanım.

Bir diğer konu, 32 bin kilometre bölünmüş yol hedefimiz var ve onun içinde de yine Konya-Antalya bağlantısını yapacak yolumuz yok Sayın Bakanım. Yani kuzey-güney aksları diyoruz "Bunları sağlayacağız." diye uzun uzun da anlattınız ama her ne hikmetse, yine, yoğun trafiği olan Konya-Antalya yolu, Konya Seydişehir üzeri, Konya Beyşehir üzeri yollar hâlen kapsama alınmamış, 2023'e kadar da sanki alınmayacakmış gibi bir izlenim edindim. Bir defa, burada kriterler neydi? Bunu ben soru önergesi de verdim, henüz soru önergeme bir cevap gelmedi. Yani bu çalışmalarda, özellikle otoyol projesinde hangi kriterlere göre tespit yaptık? Bu neden Konya'ya uğratılmadı? Bir de bunu kurum olarak yani Devlet Planlamanın falan bunda bir katkısı, desteği oldu mu? Onları sormuştum, henüz cevap gelmedi.

Bir de Sayın Bakanım, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığının da bir raporu var, onu da özellikle dikkatinize sunmak isterim. 2008 yılı trafik faaliyet raporunda yer alan verilere göre, Konya trafik kazalarında ölümlerin en çok olduğu iller arasında yer almakta.

Yine bir diğer husus, şimdi, kilometre olarak Konya'da bölünmüş yolların 579 kilometreye ulaştığı söyleniyor ve en fazla, en uzun yol yapılan yer olarak, özellikle, bölgemizce yapılan açıklamalarda bu hususa yer veriliyor. Ben şuna dikkatinizi çekmek istiyorum: Konya'nın toplam kara yolu ağı 2.900 kilometre. Buna göre oranlama yaparsak, aslında, toplam yol uzunluğu içerisinde, bölünmüş yola dönüşen yolu Konya'nın gerçekten az, birçok ilin çok çok altında kalıyor. Bir de ben yine merak ediyorum 579 kilometre neresi diye yani hep dolaştığımız yollar. Konya-Ankara yolu şu anda bitmiş görünen, tam anlamıyla bitmiş görünen ki biliyorsunuz, girişlerdeki 30 kilometreler eskiden beri bölünmüş yol şeklindeydi. Geriye 200 kilometre kalıyor. Ereğli yolu bitmedi, Afyon yolu, Akşehir yolu bitmedi. Bu 579'un da bir ayrıntısını alabilirsem memnun olacağım.

Biliyorsunuz, hızlı tren projemiz iktidarınız döneminde başladı. Daha önce de teşekkür etmiştim, yine teşekkür ediyorum, Allah razı olsun diyorum ama gecikiyor Sayın Bakanım. Yani 2008 dedik ilk proje uygulamaya girdiğinde, 2009,

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 27

2010 dediniz bugün, 2010'un sonu. İnşallah diyorum. Yani yeterli ödenek, bilmiyorum tahsisi sağlayabildik mi çünkü esas mali olarak fazlaca ödenek konması gerekiyor üstyapı için, tekerler için, lokomotifler için.

Bir de genelde, biz eleştirilerimizi yaptığımız zaman "Ya işte hızlı treni yapıyoruz." deniyor. Yedi yıl oldu AKP hükümete geleli. Yani sağdan sola, soldan sağa, yukarıdan aşağı, aşağıdan yukarı bakıyorum, bir hızlı tren var, bir de Mavi Tünelimiz var yani başka bir şey sayamıyorum. Yani "Konya'ya bunu yapıyoruz." diye tekrar cevap vermeyesiniz diye özellikle baştan söylüyorum Sayın Bakanım.

Bir diğer konu Sayın Bakanım, bu, gerçekten kadrolarımızın, kurumlarımızın ne kadar siyasallaştığını da ortaya koyan bir konu. Temmuz ayında soru önergesiyle de vermiştim ama cevap alamadım, o nedenle burada yine dile getirmek istiyorum. 29 Mart seçimlerinden hemen önce, AKP Beyşehir İlçe Başkanı, Beyşehir-Konya kara yolunda kısa süre içerisinde duble yol inşaatına başlanacağını, bölünmüş yol çalışmalarının 2009 yılında başlayıp 2011 yılında bitirileceğini basın toplantısıyla açıkladı. Seçimlerden bir hafta, on gün önce Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Hangi yol?

MUSTAFA KALAYCI (Devamla) – Beyşehir-Konya.

Karayolları 3. Bölge Müdürümüzün de bu açıklamayı doğrular beyanları Konya gazetelerimizde yer aldı. Ayrıca, Konya çıkışında, Sayın Bakanım belki bilirsinizdir, Akyokuş dediğimiz bir mevkiimiz var, tepe, oraya, Bölge Müdürlüğümüzün araçları, iş makineleri çıkarıldı, şantiye kuruldu ve yol bakım levhası dahi konuldu. Tabii bunun da seçimde müthiş bir propagandası yapıldı, Beyşehir için söylüyorum. Ama seçim bitti, ekip de gitti. Yani, tabii, sizler de biliyorsunuz, yatırım programında olmayan bir yol. Sadece Karayollarının global yatırım programında etüt olarak yer alıyor, etüdün de 2011'de bitmesi öngörülüyor. Yani bölünmüş yol yapımı diye bir şey yok. Zaten, şu anki durum da bunu gösteriyor, şu anda orada bir çalışma yok. Yani hem Partinizin İlçe Teşkilatı hem Karayolları Bölge Müdürünün açıklamasının tamamen siyasi çıkar sağlamaya yönelik olduğunu tüm Beyşehirli hemşehrilerim de zaten tespit etti. Ben "Soruşturma açtınız mı, açacak mısınız?" diye soru önergemde sormuştum. Yani bir bölge müdürünün böyle bir şeye yeltenebilmesi gerçekten ne kadar siyasileştığını gösterir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet, buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Devamla) – Yine size de soruyorum: "Konya-Beyşehir kara yolunda bölünmüş yol çalışmaları ne zaman başlayacak, bir planlamanız var mı ve ne zaman bitecek?" diyorum.

Yine, 100 hedefin içinde yer almadığımızı söylemiştim Konya olarak. Daha önce havaalanı ihtiyacı yok dediniz Sayın Bakanım Konya'nın. Bize göre var. Acaba bu otuz veya on beş milyon kapasiteli havaalanlarından birini Konya'ya yapmayı düşünür müsünüz diye tekrarlıyorum. Zira, şehir içinde kaldı, biliyorsunuz askerî bir havaalanı, Konya bunu hak ediyor. Yani 2023'e kadar da bunu hak etmiyor dersiniz bilmiyorum değerlendirmesi nasıl olur.

Yine, yüksek hızlı tren hatlarından Konya-Antalya, Konya-Kapadokya'nın projeler arasında alınmasını istiyoruz.

Bir diğer konu, Konya lojistik köy projesi Demir Yollarımızın ne oldu? Bir gelişme sağlanamadı. Bu ne zaman tamamlanacak? İvedilikle tamamlanmasını bekliyoruz.

Konya-Mersin, Konya-İzmir demir yolu bağlantıları konvansiyonel yük taşımacılığına uygun hâle bir an önce getirilmeli diyorum.

Son olarak da Sayın Bakanım, Bozkır-Antalya, Seydişehir Akseki ayrımı Bozkır, bu yolun 23 kilometresi yapıldı, geriye 11 kilometrelik bir kısım kaldı. 2009 yılı programında sadece 2.000 lira bir ödenek var ve şu anda herhangi bir çalışma yok. Yazık, yani 23 kilometrelik kısmı yapıldı, 11 kilometrelik kısmı kaldı, kabaca da 5 milyon TL ödenekle burası tamamlanabilecek.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Devamla) – Tamamlıyorum Sayın Başkan.

Bu dağ bölgesi Sayın Bakanım. Gerçekten o bölge ekonomisine de çok önemli katkısı olacak olan bir yol. Oraya bir talimatınız olursa, bir an önce tamamlanırsa bölge halkı çok sevinecek diyorum.

Bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Kalaycı.

Sayın Özçelik, buyurun.

OSMAN ÖZÇELİK (Siirt) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Komisyon üyesi değerli milletvekili arkadaşlarım, Bakanlık ve Bakanlığa bağlı kurumların değerli yöneticileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanın güzel, başarılı çalışmalarını ve faaliyet raporunu güzel bir sunumla birlikte izledik, Sayın Bakan açıkladılar. Esasen, ülke sathında yapılacak gezilerde Bakanlığımızın gerçekten çalışmaları gözle görülebilir düzeyde ve Türkiye'de ciddi bir değişimin, dönüşümün yaşandığını gözlemlemek mümkün. Yalnız, Sayın Bakanım, tabii kara yollarına ağırlık vermek hem ekonomi açısından hem de diğer faktörleri tek tek saymaya gerek yok, çok tercih edilen bir yol olmamalı, hava, deniz ve demir yolları ulaşımının ağırlıkta olması gerekir hem daha ekonomik hem can kaybı açısından da, trafik ile ilgili can kaybı açısından da daha ekonomik olan demir yolları, hava ve deniz yolları taşımacılığına ağırlık vermenin gerekli olduğunu vurgulamak istiyorum.

Sayın Bakanım, ben Siirt milletvekiliyim. Siirt'le Eruh arasında -ki Şırnak'a kadar devam eden bir kara yoludur- gerçekten Eruh'a kadar olan bölüm yaklaşık 40 kilometre ve çok kötü bir yol, bazen 50 kilometre olmasına rağmen birkaç saatimizi alan çok virajlı ve kötü bir yol, trafik kazalarına neden olan bir yol. Bu yolun bitmesi lazım, bu yolun yapılması lazım. Gerçi kuzey güney kara yolları koridoru arasında Ağrı-Şırnak aksından söz ettiniz, sanıyorum o çerçeveye girecek

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 28

bir yoldur o ama ne zaman olacak belli değil. 399 kilometreden söz ediliyor. Herhâlde birkaç yıl sonra oraya sıra gelecek. Bu arada biz çok ciddi sıkıntılar yaşıyoruz.

Bir diğer yolumuz Siirt-Pervari yolu, orası da çok kötü bir yol, orası da yaklaşık 70 kilometre, yine iki saatten önce varılamıyor Pervari'ye. Bundan çok daha önemli olan, Pervari ile Beğendik beldemiz var. Gerçekten, 35-40 kilometrelik bir yol olmasına rağmen, ben hiçbir zaman iki saatten önce varamadım yaz aylarında, kışın varmak hiç mümkün değil, kışın yollar kapanıyor ancak helikopterle ulaşmak mümkün. Hastalar kente gerçekten kışın gelmekte zorlanıyor, hemen hemen imkânsız hâle geliyor. Bu Pervari-Beğendik yolunun bir an önce yapılması gerekiyor. 3 bin nüfusu aşan bir beldemiz burası. Gerçi, köprüden şehir merkezine doğru bir yol projesi var, ciddi de bir para ayrılmış olduğunu biliyoruz ancak bu yeterli değil. Pervari ve Beğendik beldesi arasındaki yolun bir an önce yapılmasını talep ediyoruz.

Siirt havaalanı şu anda kullanıma kapalı, epey oldu. Sayın Başbakanın, sizin açıklamalarınızdan pistin uzatma çalışmasının yapıldığını söylediniz. Biz, uçakla Siirt'e ne zaman varacağız? Onun da tarihini istiyorum sizden. Ben Diyarbakır veya Batman üzerinden gitmek zorunda kalıyorum. Hazır Diyarbakır havaalanından bahsetmişken, Diyarbakır'da da oturuyorum, Diyarbakır'da sivil ve askerî havaalanı bir arada, tek havaalanı ve şehrin merkezinde kalmış durumda. Bir defa, sivil ve askerî havaalanlarının bir arada olmasının sakıncaları var. İkincisi, şehir merkezinde kalmış olması nedeniyle çok sık da F16'ların uçuşları söz konusu kimi eğitim amaçlı, kimisi operasyon amaçlı, ses duvarını aşan bir gürültüyle şehrin neredeyse camlarını sarsar vaziyette, Diyarbakır halkının psikolojisini âdeta bozar durumda. Aynı bir sakıncası daha var şehrin merkezinde kalmış olması bu havaalanının, çevre yolu yapımını engelliyor. Batıdan hatta doğudan gelen birçok, batıdan ve kuzeyden gelen araçların hemen hemen tümü Diyarbakır şehir merkezinden geçmek zorunda kalıyorlar. Bir çevre yoluna ihtiyaç var ancak havaalanı nedeniyle çevre yolu yapılamıyor. Onu da dikkatinize sunuyorum.

Sayın Bakanım, bir özel durumu, özel bir talebimizi de dile getirmek istiyorum. Bildiğiniz gibi, Türk Hava Yollarının yurt içi ve yurt dışı seferlerinde, diğer ulusal ve uluslararası hava şirketlerinde olduğu gibi, kimi kayıtlı ses bantlarından kimi de uçak hostesleri ve pilotlar tarafından bilgilendirme ve uyarı amaçlı anonslar yapılmaktadır. Anonslarda, kemerlerin bağlanması, koltukların dik konuma getirilmesi, servis masalarının kapalı tutulması, telefonların kapalı konuma getirilmesi, iniş ve kalkışlarda ayakta kalınmaması, elektronik cihaz kullanılmaması gibi uyarılar yanında, can yeleklerin kullanımı talimatı, hava basıncının düşmesi hâlinde yapılacak işlemler, tehlike anında uçağın nasıl terk edileceği gibi yaşamsal önemde uyarı ve bilgilendirmeler içermektedir bu anonslar. Tüm bu anonslar önce Türkçe, sonra da İngilizce yapılmaktadır. Çoğu zaman bir tek yabancıların bulunmadığı, hatta bir tek kişinin bile İngilizce bilmediği seferlerde uzun uzun İngilizce anonslar yapılmaktadır. Bu ülkenin vatandaşlarının önemli bir bölümünün dili olan Kürtçe anonslar yapılmamaktadır. Hava basıncının düşmesi hâlinde veya uçağı terk etmek zorunda kalınması hâlinde nasıl davranılması gerektiği konusunda, Türkçe bilmeyen vatandaşların, yolcuların yaşamı tehlikeye giriyor. Yaşamı tehlikeye atılmış olmuyor mu? Kaldı ki Türkçe bilseler bile bu anonsları kendi ana dillerinde duymak istemeleri onların insani haklarından biridir. Bu nedenle, demokratik açılım sürecinin bir gereği olarak da hiç değilse bölge illerine yapılan uçak seferlerinde anonsların Türkçe yanında Kürtçe yapılmasına olanak sağlayan düzenlemelerin Bakanlığınızca yapılmasını talep ediyoruz. Eğer Bakanlığınızın yetki alanı dâhilinde değil, bir yasal düzenlemeye gerek varsa, birlikte bu yasa teklifini de Meclise getirerek Meclisimizden böyle bir kararın çıkarılması konusunda iş birliği yapmak gerekir diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyoruz. Bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Özçelik.

Sayın Seyhan, sizin sıranız olmamasına rağmen veriyoruz.

Süreniz beş dakika.

Buyurun lütfen.

TACİDAR SEYHAN (Adana) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım; son günlerde kamuoyunda bol miktarda yazılıp çizilen dinleme olaylarıyla ilgili ben önce bir açıklama yapmak istiyorum: Biz, size bağlı kurumların siyasal ifade kullanmasından, siyasal duruş göstermesinden çok rahatsız oluyoruz. Örneğin TİB Başkanının benim bir televizyon programıma bağlanıp “Denetleme Kurulu neden kurumun içinde? Böyle bir denetleme olmaz.” dediğimde “Bizden önce denetleme var mıydı? O zaman denetleme nasıl yapılıyordu? Bunu neden sorguluyorsunuz?” demesi çok düşündürücüdür. “Şimdi dinlemeler konusunda hassassınız. Başbakan altı yıl dinlendi niye sesinizi çıkarmadınız?” demesi çok düşündürücüdür. Orası siyasal bir kurum değildir. Bu, o arkadaşımızın görevi değildir, görevini yapsın.

İkincisi, bilindiği gibi, sizin İletişim Daire Başkanlığınız bir dinleme merkezi değildir ancak Türkcell, Avea, Fodafon ve Türk Telekom'un santralinden dört tane çıkış bu İletişim Daire Başkanlığına verilir. Orada yapılan; bir, IRI yani data; iki, call content yani içerik ve yer tespitlerinin hepsi sizin cihazlarınızla yapılabilmektedir. Bunu az önce Komisyonumuzda Basri Aktepe, Teknik Daire Başkanınız da bu şekilde belirtti. Şimdi, bu cihazlarla yaptığınız şey, size mahkeme kararlarıyla gelen dinleme bilgilerini, bunu isteyen Millî İstihbarat Teşkilatı, askerî istihbarat, savcılık ya da emniyet istihbarata kayıt altına alıp yol vermektir. Kulağınızı dayayıp dinlemeyebilirsiniz zaten verdiğiniz yoldan bunlar dinliyor ama bilgisayara siz giriyorsunuz. Dolayısıyla, bazı dinlemelere hukuka uygun olmadığı için itiraz ediyorsunuz, bazı dinlemelere evet diyorsunuz. Öncelikle, bu dinleme tekniği açısından, elinizdeki cihazların özelliği açısından, özellikle sabit telefonların dinlenmesi, bir santralden yani Türk Telekom'un giriş çıkış yapılan, iki kişi görüşüyorsa onların kesiştiği noktadan bilgi alındığı için santrali direkt dinlemesiniz de, dijital santral de olsa, her santralden çıkan numarayı girdiğiniz anda, o numara hangi santraldeyse, o santralden çıkan bütün görüşmeleri, siz oradan yön verdiğiniz istihbarat teşkilatına dinletirsiniz. “Teknik olarak bu mümkün değildir.” demek cehaletle özdeşdir. Böyle bir sıkıntınız varsa, biz gösterelim nasıl yapılacağını. Cihazlarınızı buna müsaittir. Kimse siyasi açıklama yapmasın. Kaldı ki sayılar konusunda çok ciddi

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 29

rahatsızlıklar var. Bizim itirazımız şu: Ben bir sayı veririm, verdiğim sayı, son üç yıl içerisinde, ortam dinlemeleri dâhil, TİB içerisinde dinlemeler dâhil, santral dinlemeleri dâhil, yasa dışı dinlemeler dâhil, ben bir genel sayı veriyorum, sayı üzerinde durmuyorum. Siz, üç aşağı beş yukarı diyebilirsiniz, Bakan 67 kişi der. Bir tek dosyada üç tane hâkim dinleme kararı alınmış ama bu dinleme tektir. Bazı dosyalarda, yine elimdeki dosyalarda altta numara verilmiş, o numaralar o kişiye ait değil. Bir dinleme kararı içerisinde birkaç kişi birlikte dinlenmiş. Dolayısıyla, hem İletişim Daire Başkanlığının vermiş olduğu dinleme sayısı mevcuttan çok yüksektir. İletişim Daire Başkanlığının, aslında, dinlemeyi isteyen kurum başkası olduğundan, bunların tek tek denetimini yapacak elemanı da yoktur kabiliyeti de yoktur ama bunlar oluyor. Özellikle şunu söylüyorum: Avrasya Televizyonunun santrali dinlenmiş, mahkeme kayıtlarında var. Orayı arayan herkes de orayı arayan basın mensupları da kayda geçmiş. Bu dinlemeye nasıl santral dinlemesi dersiniz? Ulusal TV'nin dinlenmiş, bir siyasi partinin merkezi dinlenmiş ama oradan görüşme yapmamış herkesin adı, soyadı oraya işlenmiş.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Seyhan, tamamlar mısınız.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) – Bitiriyorum efendim.

Dolayısıyla, siz bir dinlemeden, milletvekili dâhil bir dolu dinleme çıkarabilirsiniz. Sizin için söylemiyorum, dinlemeyi isteyen kuruluş için söylüyorum. Siz kayda almadık diyebilirsiniz, ben yöntemi anlattım. Sizin göreviniz dinleme değil, siz kaydı sevk ediyorsunuz. Benim yaptığım özel bir konuşma nasıl oluyor da üç gün sonra benim İnternet sayfamda kelime kelime oluyor? Nasıl oluyor da benim dosyalarım dördüncü defa açıldıktan sonra e-mail adresime, emniyete ait bir IP'den yollanabiliyor? Dolayısıyla “Başbakan dinlendi.” dedikten sonra “Yasa dışı dinleme var mı yok mu?” tartışması bitmiştir. Başbakan yasa dışı dinlemeyi kabul etmiştir ortam dinlemeleri dâhil olmak üzere. Zaten ortam dinlemesi yoksa, istihbarattan kuşku etmemek lazım. Yalnız, ben sizin elemanınıza az önce Komisyonunda sordum: “Siz santralden direkt dinleme alıyor musunuz?” “Alıyoruz.” Peki “Yargıtayın santralini nasıl dinlemedik diyebiliyorsunuz, orayı dinlediniz mi?” diyorum. “Ben bu soruya cevap vermem.” diyor. “Ben bu komisyona başka bir şey için geldim.” Ben milletvekiyim efendim. Eğer oranın müdürüyse, benim bilgi alma hakkımı kimse engellemesin. “Cihazlarımız bizim çok fazla, bunları bilmek zorunda değilim.” diyor. Sayın Yazıcıoğlu'nun kazasında oraya bilgi vermeye gelmiş, “İki telefonda yön tayin ettik.” diyor. “Telefon numaraları nedir?” diyoruz. “Bilmiyorum.” diyor. “Peki, bu telefonlar kime ait?” diyoruz. “Bilmiyorum.” diyor. “Peki, bunları bilemeyecekseniz o göreve nasıl geldiniz?” diyorum. “Vallahi onu beni getirenlere sorun.” diyor. Ben de size soruyorum.

Yani, burada önemli olan sayılar üzerinde durmak değil, burada, bu denetleme anlayışıyla, kurum içerisinde denetimle bunu yapmak mümkün değil. Bunların içinde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) – Son bir dakika lütfen. Bir şey için daha söz istiyorum, lütfen.

BAŞKAN – Lütfen, tamamlayın.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) – Sayın Bakanım, şimdi yine hep itiraz ediyor TİB, diyor ki. “Kardeşim yer tespit tutanaklarını da siz dinleme tutanağı gibi gösteriyorsunuz. “Yer tespiti ve kimlik tespiti tutanakları da bildiğiniz gibi dataya girilir. Dataya girilen her şeye siz yol veriyorsunuz. Yani, isimsiz telefon numaralarının oradan izlenmesine yol vermiş anlamına geliyorsunuz teknik olarak. Farkında değilseniz, farkında olun. Böyle bir dinleme kararı -elimdeki gibi- olamaz arkadaşlar. Suçun nevi yok, yoğun şüphe yok. Yine üç ayrı hâkim hakkında bir karar veriliyor. Değerli arkadaşlar, üçünün birden yazıyorsunuz. Ben burada tarihini de veriyorum, 22/5/2008. Verilen telefonların, 2007 dâhil içerik tespitini istiyorsunuz, konumlarını ve yerlerini.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Tamamlarsanız lütfen Sayın Seyhan.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) – Siz bu bilgileri ne kadar süreyle saklıyorsunuz? Bunu da bilmek istiyoruz. Eğer mevcut değilse yazılı olarak... Ben vatandaş olarak bilmek istiyorum. Santralleri yine söylüyorum... Ulusal TV'nin, Kanaltürk'ün bir dönem, Kanal Bizim bir dönem, Avrasya'nın bir dönem santrali, bir siyasi partinin santralleri dinlenmişse, biz o santralden dinlediğiniz ve basına yansıyan ya da mahkemelere yansıyan kayıtları dinlenmemiş sayamayız değerli arkadaşlar, bunlar dinlenmiştir. Oradaki bireyi sayarım ben. Bu nedenle sizin yapmanız gereken, santral dinlemelerine direkt itiraz etmektir çünkü burada şahıs belli değildir, hedef belli değildir, suç belli değildir. Tacidar Seyhan'a bir suç isnat edilmiş ise Tacidar Seyhan için Meclisin bütün santralini dinleme hakkınız yok. Yargıtayda kimi dinleyecekseniz onun iç kodunu dahi analiz etmeye değer sistemler vardır, bu sistemleri edinin ve onu değerlendirin.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Seyhan.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) – Bu nedenle Yargıtay konusunda duruşu ve açıklamaların hepsini yanlış buluyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Biz de teşekkür ederiz Sayın Seyhan.

Sayın Ayhan, buyurun lütfen.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Komisyonun değerli üyeleri, kıymetli bürokrat ve basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Gerçekten ulaştırma, kişilere ve eşyaya zaman ve yer yararı sağlamak olarak tanımlanıyordu. Ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, bu sektörü giderek artan ölçüde stratejik bir sektör olarak gündemdeki yerini daha önemli hâle getirdi. Sektörün katma değerinin dünya yurt içi hasılası içindeki payı yüzde 3-5 arasında değişirken, istihdamın

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 30

toplam sivil istihdam içindeki payı da yüzde 5-8 arasındadır. Genel olarak, ülkelerin yurt içi hasıllarının yüzde 2-2,5 arasında değişen kamu kaynağı ulaştırma altyapısına harcanmaktadır. Bazen bunun yüzde 3,5'lara yükseldiği görülmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde taşımacılıkla ilgili talep artışı millî gelir artışından daha fazla olmaktadır. Yük ve yolcu talebi artışı da artan oranda kara taşımacılığına kaymaktadır. Ulaştırma talebinin karşılanmasında zaman değerinin önemi giderek artmaktadır. Bu hız artışı ile daha çok ilgili hâle gelmektedir. Artan rekabet, mal naklinde hız ve maliyet avantajına önem kazandırmıştır. İç ve dış ticarete rekabet avantajında ulaştırma sektörü son derece önemli hâle gelmiştir. Dünyada gelişmiş ülkeler hızlı tren taşımacılığında önemli mesafeler almıştır. Türkiye'deki çabaları gerçekten desteklemek istiyorum.

Kıtalar arası yolcu ve özel kargo taşımacılığı bilindiği gibi hava yoluyla yapılmaktadır ağırlıklı olarak. Yük taşımada ise deniz yolunun istisnasız tek alternatif olduğu doğrudur. Hane halkı tüketim harcamalarının yüzde 10'u ulaştırma için harcanıyor. Bu, kentlerde daha fazla, kırsal kesimde ise azalıyor, Avrupa Birliği ülkelerinde yüzde 15'er civarında.

Ulaştırma sektörü nihai enerji talebinin yüzde 80'nini kara yolu, yüzde 2,5'ünü demir yolu, yüzde 15'ini hava yolu ile sağlıyor. Planlama yapılırken bütün bunların dikkate alınmasında mutlaka yarar olduğu kanaatindeyim. İhraç taşıma seferlerinin yüzde 80'i kara yolu, ithalde ise yük taşımacılığının yüzde 75'i Türk firmalarınca yapılıyor. Hava yolu taşımacılığında ben şahsen gerçekten son gelişmeleri ümitle izlediğimi ifade etmek istiyorum.

Enerji talebinin 2000 yılında yaklaşık yüzde 23'ü ulaştırma sektöründe. Şimdi, yapılan bu yatırımların ne kadarı plan, program, Avrupa Birliği direktifleri ve kriterlerine uyuyor? Çok detaya girmeden bunları özetlersek, ulaştırma sistemlerinin entegrasyonu, tekellerin kaldırılması ve adil olmayan uygulamalardan kaçınılması, sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, ulaştırma sistemlerinin entegre edilerek yük taşımada demir yolu, iç su yolu, kısa mesafe, deniz taşımacılığı ve kombine taşımaya önem verilmesi, yolcu taşımada toplu taşımaya yönelik...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

EMİN HALUK AYHAN (Devamla) – ...ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi, mevzuat farklılıklarının azaltılması, ulaştırma altyapısının ve iletişiminin iyileştirilmesi. Peki, bunlarda mutabık mıyız? Ne kadarında mutabıkız? Avrupa Birliğine üyelik perspektifinde bunların hepsine ilave edeceğimiz birtakım şeyler var mı? Kamuoyunun bunlarla aydınlatılması gerekiyor. Gerçekten ulaştırma sektörü üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğrudan etkileyen ve halkın refah düzeyini belirleyen bir sektör durumundadır. Hasar olmadan en kısa sürede ucuz üretimden tüketim noktasına taşınması rekabet açısından da önemlidir. Sermayenin de uluslararası hâle geldiği, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yaygınlaştığı, sektör içi ticaretin geliştiği bir ortam taşıma sektörüne çeşitlilik de getirmektedir.

Kombine taşımacılık da son derece önemli bir hâle gelmiştir. Gerçekten ülkemizde ulaştırmaya ve bu sektöre yapılan yatırım, ülkemizdeki ekonomik ve sosyal hayata katkıları sadece ulusal düzeyde sınırlı değildir. Stratejik bir konumdan dolayı bölgesel ve küresel ekonomiye de katkı sağlayacaktır. Sektörün hedeflenen kamu sabit sermaye yatırımlarının 2009 yılında aşıldığı görülmektedir veya aşılabacağı tahmin edilmektedir. Ödenek ihtiyacı nereden karşılanmıştır? Mahallî idarelerde de benzer bir durum söz konusudur. Onların gelirleri de azalmıştır, ancak bu sektöre yapılan yatırımların arttığı görülmektedir. Bunlar gerçekten izaha muhtaçtır.

Şimdi, sektörün daralmasına baktığımızda, 2008'in son çeyreğinde yüzde 7,4; 2009'da birinci çeyrek 17,6; ikinci çeyrekte de 11,5'tir. Bunlar gayrisafi yurt içi hasıllasındaki daralmadan daha fazla daralmayı ifade etmektedir. Bunların dikkate alınması gerekir. Gayrisafi yurt içi hasıla içinde sektörün payı yüzde 15'lere ulaşmıştır.

Şimdi, birkaç yerel hadiseye de değindikten sonra fazla uzatmak istemiyorum. Gerçekten yapılan birtakım hizmetlerin, götürülen hizmetlerin takdirle ifade edilmesinde mutlaka yarar vardır. Muhalefet olarak şahsen ben de bunu ifade etmek istiyorum. Gerçekten 1 bakan -biraz önce de ifade ettim- 4 milletvekili, Denizli-Ankara uçak seferlerini başlattı ama maalesef bu ortadan kalktı. Orada ne oldu? Hangi hadiseden dolayı ne oldu? Niye bunu bıraktık? Eğer bu feasible değilse bunu niye başlattık? Vatandaşları niye siyasi olarak kandırdık? Bunun ifade edilmesi lazım. Ben o gün bunun olmayacağını, devam ettirilemeyeceğini, ekonomik olmayacağını hiçbir incelemeye tabi olmadan gözlemlerle söyledim ve vekil arkadaşlara da ifade ettim: "Yakında bunu herhâlde 1 bakanı bulamazsınız ama 4 vekil kaldırırsınız." dedim. 4 vekil kaldırma imkânları yok, 1'i şu anda bakan. Yine 1 bakan, 3 vekil olacak. Şimdi dolayısıyla, orayı kandırmanın, oraya hizmet götürürken geçici olarak bir şeyi ifade etmenin hiçbir anlamı yok. Yapabileceksek götürelim. O memleket ona nedir? Layıktır. Ancak insanları kandırmanın hiçbir anlamı yok. Biraz önce siz konuşurken hızlı trenle ilgili Denizli'de... Bir şeyi ifade ettim: "Denizli, buradan,

Ankara-İzmir hızlı tren hattından geçecek mi?" dedim. Siz net bir cevap vermediniz, teknik bir açıklama yaptınız. Takdirle de karşıyorum, bunlar zapta geçiyor ama siz Denizli'ye geçen haftalarda geldiniz. "Davul zurnayla Denizli'den geçiyor." diye bu ilan edildi. Herkes konuştu. Siyaseten bunların istismarının bir anlamı yok. Bu zaten feasible değilse siz bunu yapmayacaksınız, ifade de ettiniz. Yani daha etüt projesi olmadan "Bu, buradan geçecek." diye ifade etmenin ve vatandaşları kandırmanın, siyaseten istismar etmenin hiçbir gereği de yoktur. Doğru bir davranış biçimi de değildir, siyasetçiye de yakışmaz. Şimdi, burada ben sizin açıklamalarınızdan memnun oldum. Keşke "geçecek" deseydiniz de onu tartışsaydık, teknik bazda tartışsaydık, "olur mu, olmaz mı"yı bize aktarsaydınız, onları tartışsaydık. Bunu ifade etmek istiyorum.

Şimdi, diğer bir iki husus da, Acıpayam'dan güneye yani Akdeniz'e doğru gidecek bu Kelekçi ve Gölçük'ten geçecek yol hakkında bir bilgi var mı? Buranın yapılmasında fayda mülahaza ediyoruz. Bir diğer husus: Ben gerçekten bu kadar il özel idaresiyle de ilgilenmeme, oradaki yetkililerle de görüşmeme rağmen Denizli Güney ilçesinin Çorbacılar'la Ortaçeşme köyünün arasındaki iki kamyon kumu attıramadık. Siyaseten eğer burası benim memleketim olduğu için yapılmıyorsa buna diyecek bir şey yok. Ortaçeşme ve Çorbacılar arasında... Şimdi, birkaç senedir de yetkililerle bunu

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 31

paylaşıyorum, yerel yetkililerle de bunu paylaşıyorum, onlara da söyledim. Bunu istismar etmek benim için kolay ama bana yakışmaz.

Şimdi, söylemek istediğim bir başka hadise de, Sayın Bakan, bu dinleme işi hakikaten çok sıkıntılı bir iş. Biraz önce İnternette şurada bakarken gördüm. Sizin yıllarca beraber çalıştığınız, Başbakan Yardımcısı olarak çalıştığınız, birçok kararnameye ve kanun tasarısına imza attığınız çalışma arkadaşınız “Başbakanın beni dinlettirdiğine eminim.” diyor. Tam kelimeyi yanlış söylemeyeyim şu anda, tekrar çağırır, bakarız. Ülke şayet bu duruma geldiyse...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

EMİN HALUK AYHAN (Devamla) – Samimi olarak kamuoyuna bilgi vermek lazım. Biraz önce Sayın Vekil konuşurken kendisine “Filanca da dinleniyor, o zaman kimse bir şey söylemedi.” demesi bir memurun -ben televizyon ekranında gördüm- o da hiç hoş bir şey değil. Bunun hesabının hukuki olarak sizin tarafınızdan sorulması lazım.

Bir diğer husus: Şimdi, bu bakanlıklara bakıyorum, bakanlıklara bağlı kuruluşlar hakikaten habire yer değiştiriyor. Bakana göre kurumlar değişiyor. Karayollarında -ben Sayın Ergezen bakanken ben müsteşarıydım, konut müsteşarıydım- bu duble yol hadisesinde kendisi -burada takdirle ifade ediyorum- hakikaten çok hızlı girdi. İlk Hükümetin başladığı zamandı. O ondan alındı, başka yere gitti. Şimdi, burada da bunu kamuoyuna anlatmak zorundasınız. Burada ben Toplu Konutla da ilgili benzer şeyi söylüyorum, başka konularda da. Toplumu hakikaten şeffaf olarak aydınlatmak lazım. Toplumun bilgi sahibi olması lazım. Şu kadar şey...Dün gece geldi benim önüme, şurada duruyor. Ben bunun hangi birini okuyacağım teknik bilgi olarak, size söyleyeceğim. Sabahtan beri ben burada oturdum, çalışıyorum. Konuşmamı kaynak tarayarak götürmeye çalışıyorum. Sayın Bakanım, bu bir on beş gün önce gelsin önümüze -bu sadece sizin Bakanlığın meselesi de değil- oturalım, bakalım. Buradaki arkadaşlar gerek iktidar gerek muhalefettekiler birikimleriyle bu işi götürmeye çalışıyor ama bu işe bir ciddiyet kazandırılmalı. Daha iyi olsun, daha rahat götürülsün. Biz de tenkitlerimizi size söyleyelim. Ben dikkat ederseniz size takdir ettiğim şeyleri söylüyorum. Hava yolu taşımacılığını, kara yollarında birtakım gelişmeleri ifade ediyoruz ama biz de hep beraber bunun algılamasını doğru yapar, topluma da doğru aktarırsak daha iyi olur. Aksi takdirde, “Ben bunu siyaseten kullanırım.” denirse ben bunu gider bir yerde kullanırım. İşte söylüyorum burada, kamuoyu önünde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Ayhan, lütfen.

EMİN HALUK AYHAN (Devamla) – “Ya o şirket özel bir şirkettir, bizim müdahalemi mümkün değil.” diyorsanız açarken müdahale etmemeniz, gitmemeniz, bunu siyasi şova dönüştürmemeniz lazım. Ben arzu ediyorum, gönlümden geçiyor ama bunun açılırken de ne kadar feasible olup olmadığına dair hesapları yetkiniz varsa görmek istiyorum. Yani onu bana anlattırsanız çok memnun olurum.

Bu duygularla hepinize saygılar sunuyorum. Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Ayhan.

Şimdi, Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu bir yanlış anlaşılmayı düzeltmek için birkaç cümle bir şey söylemek istiyor.

Buyurun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – Efendim, hepinize saygılar sunuyorum.

Sayın Bakanım, özür diliyorum. Ben enfeksiyona açık bir insanım. Yaklaşık bir aydır tedavi oluyorum. Hiç kimseyle el sıkışmıyorum. Buraya da dikkat ederseniz gelip... Ama gazeteci arkadaşlarıma teessüf ediyorum. Sizin de elinizi sıkmadım diye bazıları beni ayıplamış.

Arkadaşlar, başışıklık sistemim nedeniyle kimsenin elini sıkıyorum dedim, sebebi budur ama bazı haber siteleri işte terbiyesizlik olarak yorumlamış. Yani hiç kimsenin elini sıkmadım, hiç sıkıyorum. Bu, kendi sağlığım açısından... Sorumluluk duygum nedeniyle geliyorum ben buraya. Aslında benim burada niye... Sorumluluk duygum ama... Üzüntülerimi belirtiyorum. Ben Plan ve Bütçe Komisyonunda bugüne kadar kimseye terbiyesizlik yapmadım. El sıkırmak bir nezakettir kim olursa olsun ama üzüntülerimi dile getiriyorum. Yani kendim sorumluyum.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Mevlüt Bey, biz sizi eskiden beri tanıyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Devamla) – Ama Sayın Bakanım, oğlum arıyor, insan üzülüyor yani terbiyesizlik olarak addedilmesine çok üzüldüm.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) – Hiç kimsenin sıkıyorum.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Halk sağlığı açısından çok önemli.

ALAATTİN BÜYÜKKAYA (İstanbul) – Biz sizin nezaketinizi, zarafetinizi çok iyi biliyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Devamla) – Sorun bende, yani Sayın Bakana nezaketsizlik değil kendimi korumak açısından.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, ne Sayın Bakanımız ne Komisyonumuzun üyeleri ne hiç kimse burada bu şekilde algılamamıştır ama böyle bir haber yapılmasından dolayı... Sayın Aslanoğlu'na biz de tekrar geçmiş olsun diyoruz.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Hatta alkışlanması gerekiyor Sayın Aslanoğlu.

BAŞKAN – Ayrıca bu açıklaması için de, bu hassasiyeti için de teşekkür ediyorum.

Sayın Demir, buyurun.

OSMAN DEMİR (Tokat) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Bakanlığımızın çok değerli çalışanları; hepinize saygılar sunuyorum.

Sözlerime Bakanlığımızın, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün, PTT Genel Müdürlüğü'nün, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, Denizcilik Müsteşarlığının, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 32

Başkanlığının saygıdeğer çalışanlarına olan minnet duygularımı ifade ederek başlamak istiyorum. Hakikaten bütün bu kadro son derece başarılı çalışmalara imza atıyor. Bunu araziye indiğimizde her zaman, her yerde görüyoruz.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; ulaşım sağlıktır, eğitimidir, bilgidir. İnsanın çevresini ve kendisini, kültürünü tanımasıdır. Ekmektir, ekonomidir, sosyalleşmedir. Ulaşım barıştır, medeniyettir.

Değerli arkadaşlarım, ulaşım sağlıktır diyoruz. Ulaşım sayesinde hastalarımız ve şifa dağıtan doktorlarımız, nerede şifa bulacaksa, doktorlarımız da nerede kendilerine ihtiyaç olacaksa oraya rahatlıkla ulaşabilmektedirler. Ulaşım eğitimidir, bilgidir diyoruz. Bugün geldiğimiz noktada Eskişehir'de oturan bir ailenin çocuğu her gün gidiş gelişi yaparak Ankara'da. Ankara'da oturan da Eskişehir'de. Yarın Konya hızlı tren hattı başladığında inşallah aynı şey Konya için söz konusu olacak. Aynı şey Ankara-Sivas hattı devreye girdiğinde bu hat boyunca mümkün olacak. Yani öğrencilerimiz ve onları okutan öğretmenlerimiz pekâlâ eğitim kurumlarına günlük gidiş gelişi yapabilecekler.

Değerli arkadaşlarım, diyoruz ki ulaşım, insanın çevresini ve kendisini tanımasıdır, kültürdür, sosyalleşmedir. Ulaşım sayesinde turizm faaliyetleri artmaktadır. Bugün insanlarımız, dünle karşılaştırılamayacak kadar seyahat etmektedir ve böylece bilgi birikimleri, kültürleri artmaktadır. Kendi kültürlerini de gittikleri yere taşımaktadırlar.

Ulaşım ekmektir, ekonomidir diyoruz. Değerli arkadaşlarım, ulaşım sayesinde gerek insan faktörü gerek ham madde gerekse mamul mallar kendileri için en etkin piyasalara daha kolay ulaşmaktadırlar. Dolayısıyla ekonomik gelişme canlanmaktadır.

Ulaşım barıştır diyoruz. Değerli arkadaşlarım, ulaşım sayesinde ülkeler birbirlerine daha çok bağımlı hâle geliyorlar. Dolayısıyla birbirleriyle dostluklarını da geliştirmek durumunda kalıyorlar. Burada çok önem verdiğim bir sözü sizlerle paylaşmak istiyorum. Ünlü sosyolog Max Weber der ki: "Bilesin ki zaman paradır." Zamanın para olduğunu gerçekten Ulaştırma Bakanlığımızın çalışmaları -tam da bunu- doğrular mahiyettedir. Bizde de bu Max Weber'in sözünü doğrular şekilde bir atasözü vardır: "Vakit nakittir." diye. Tam ikisi birbirine paralel düşmektedir. Bakınız, Bakanlığımızın yaptığı çalışmalar sayesinde ve yapacağı çalışmalar sayesinde Ankara-İstanbul demir yolu hattı, hızlı tren hattı tamamlandığında yedi sekiz saatlik yol üç saate düşecek. Ankara-Sivas yolu tamamlandığında on iki saatlik yol üç saate düşecek. Ankara-Konya hızlı tren yolu tamamlandığında on buçuk saatlik yol -buradaki on buçuk saat mevcut yol Ankara, Eskişehir, Afyon, Konya üzerinden çalıştığından dolayı oldukça uzun bir zaman- bir saat on beş dakikaya düşecek. Konya-İstanbul yolu -yine hızlı tren tamamlandığında- on iki saat yirmi beş dakikadan üç buçuk saate düşecek. Bunlar hep neyi gösteriyor? Zamanın para olduğunu, vaktin de nakit olduğunu gösteriyor değerli arkadaşlarım.

Şimdi, hava yolu ulaşımında da baş döndürücü gelişmeler olduğunu Sayın Bakanımızın sunuşuna baktığımızda görüyoruz. Bakın, 2002 yılında iç hatlarda 8 milyon 729 bin 279 kişi, dış hatlarda da 25 milyon 54 bin 613 kişi olmak üzere toplam 33 milyon 783 bin 902 kişi taşınırken, 2008 yılına geldiğimizde iç hatlarda 36 milyona yakın bir insan, dış hatlarda da 44 milyona yakın bir insan, dolayısıyla 79,5 milyon insanımız taşınır hâle gelmiş bir yıl içinde.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Demir.

OSMAN DEMİR (Devamla) – Şimdi, değerli arkadaşlarım, ben sözlerimi biraz da Tokat'ın hızlı tren ve kara yolu ulaşımı, hava yolu ulaşımıyla ilgili problemlerine ayırmak istiyorum.

Sayın Bakanımız yok, Sayın Müsteşarımız var, genel müdürlerimiz var...

Değerli arkadaşlar, Tokat'ta bir havaalanı yapılmıştır. Ne zaman? 1988'de inşaat başlamış ve 1995 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesine devredilmiş. Sonra ulaşımına da başlanılmış bu havaalanında. Türk Hava Yolları yaz aylarında haftada bir gün 90-100 kişilik uçağıyla sefer yapmış. Ne zamana kadar? 2002 yılına kadar. 2002 yılında Başbakanlığın tasarruf tedbirleri gerekçesiyle ulaşımına ara verilmiş. Sonra 18 Nisan 2006'da yeniden ulaşımına başlamış. Bu sefer, özel bir firma, Atlasjet firması ulaşımına başlamış. Burada, 70 kişilik uçaklarla değerli arkadaşlarım, 2008 yılı Aralık ayına gelinceye kadar ulaşım devam etmiş. Haftanın altı günü ve yolcu yoğunluğu da son derece fazla. Ancak süreç içerisinde Atlasjet firması pistin kısa olduğunu ifade etmiş, pist 1.610 metreden 1.924 metreye çıkarılmış. Ne zaman? 2006 yılı içerisinde çıkarılmış. Ancak daha sonra Aralık 2008'e geldiğimizde Atlasjet firması kiraladığı uçakların süresinin dolduğunu gerekçe göstererek seferleri iptal etti, bunu biliyoruz. Sayın Müsteşarım, şu an Tokat'ın birinci derecede öncelikli sorunu havaalanının ulaşımına yeniden açılmasıdır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Demir, toparlayabilir misiniz.

OSMAN DEMİR (Devamla) – Bakın, Tokat'ta özelleştirmeler oluyor, sigara fabrikası özelleştirildi, yakında şeker fabrikasının özelleştirilmesi var ama benim iş adamlarım diyor ki "Kardeşim, bana ulaşım sağla. Hadi özelleştiriyorsun... Ben üretimimi yaparım, ben fabrika da kurarım ama bana ulaşım sağla, özellikle de hava ulaşımı sağla." Ve bunda da son derece haklılar.

Diğer taraftan, Sayın Müsteşarım, değerli arkadaşlar, kuzey-güney bağlantı hatlarından -ülkemizde yapılacak olan ve bazıları da devam etmekte olan- Ünye-Adana-Karataş bağlantı hattı -tahmin ediyorum, eğer yanılmıyorsam veya öğrenmek istiyorum- Niksar-Tokat üzerinden geçen hat mıdır? Ünye-Niksar-Tokat üzerinden geçen hat mıdır? Bunu öğrenmek istiyorum.

Diğeri, Ordu-Sivas-İskenderun hattı. Tokat'a bunun yakınlığı ne olacaktır? Tokat buradan nasıl yararlanabilecektir? Ayrıca Sayın Müsteşarım, değerli arkadaşlar, bakın Tokat'ı hızlı trenden mahrum etmememiz lazım. Hızlı tren her zaman yapılacak bir iş değildir yani orada bir vilayet var. 600 küsur bin nüfuslu bir vilayet, gözde bir vilayet ama 800 küsur bin nüfustan 620 bine düşüyor. Niye düşüyor? Göç var. Şimdi, bunu önlememiz lazım. Oysa Tokat'ın ne kadar doğal yapısının korunduğu, ne kadar mümbit bir araziye sahip olduğu hepinizin malumu. Şimdi, hızlı trenden bir şekilde Tokat'ı mahrum etmememiz lazım. Bu konularda sizden anlayış beklediğimi ifade ediyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 33

Ayrıca değerli arkadaşlarım -hep bunları ifade ettiler- bakın, yasal dinlemeye bir şey demiyoruz. Arkadaşlarımın da -iktidar, muhalefet- hiç kimsenin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Demir, tamamlar mısınız.

OSMAN DEMİR (Devamla) - ... bir şey diyeceğini zannetmiyorum yasal dinlemeye ama yasa dışı dinleme kabul edilebilir değildir yani bunu hiçbir şekilde savunmak mümkün değildir

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Özgürlüğün özüne dokunacak şekilde de yasal dinleme olmaz.

OSMAN DEMİR (Devamla) – Bu konuda da ne önlem alınabilecekse alınması gerektiğini düşünüyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Demir.

Sayın Angı...

HASAN ANGI (Konya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, kıymetli milletvekili arkadaşlarım, Değerli Müsteşarım, bakanlıklarımızın değerli mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli Bakanımızın, Bakanlığının ve bağlı kuruluşlarının özveri ve başarılı çalışmalarından dolayı teşekkürlerimi ifade etmek istiyorum. Gerçekten kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımında önemli adımlar atıldı ki bu yıl demir yolu yatırımlarına ayrılan ödeneğin büyüklüğü de meselenin önemini net bir şekilde işaret etmekte. Yüz yıl önce konuşulan ama son yirmi yıldır Konya'nın gündeminde olan Konya-Ankara arası hızlı tren projesine bu dönemde başlanmış ve önemli bir mesafe alınmış olması Konyalılar olarak bizleri gururlandıran ve umutlandıran bir proje. Kendilerine müteşekkirimiz. MHP Konya Milletvekili arkadaşımızın ifade ettiği başlık açıkçası 57'nci Hükûmet Döneminde fizibil çıkmadı diye rafa atılan bir projeydi. Bunu da görmek lazım ki bu hızlı süre içinde de, 2010 sonunda tamamlanacak bir konuma geliyor. İnşallah hayırlı olur.

Bölünmüş yollarla ilgili gerçekten Konya bir kesişim noktasında ve bütün güney-kuzey, doğu-batı, güneydoğu-kuzeybatı aksları Konya'dan geçiyor. 2010 programında Afyon-Konya-Ereğli hattındaki 112 kilometrenin tamamlanacağı görülüyor ancak Konya-Aksaray'la ilgili bir husus yok. Özellikle Konya-Aksaray yolunun da 2010 sonunda bitirilmesini bekliyoruz. Konya-Beyşehir-Antalya... Gembos Ovası'ndan geçen bu yolun projesi yapılmış mı? Yatırım programında olmasına rağmen ödenek yetersizliğinden ilerleme yeterli düzeyde olmuyor. Özellikle kış döneminde Seydişehir-Akseki aksının karla mücadelede yolda kapanmaların trafiği engellemesinin önüne geçecek bir güzergâh olarak -rakımın düşüklüğünden dolayı- büyük bir imkân olarak ortaya çıktığı ifade edilmekte. Bu hattın da hızlandırılmasını talep ediyoruz. Ayrıca Konya'nın yeni çevre yolu projesinin de bir an önce yol ağına ve yatırım programına alınması büyük bir beklentimiz.

Diğer taraftan, askerî havaalanını sivil uçuşlar için kullanıyoruz. Mevcut apron ve terminal binası yetersizliğini daha önce de ifade etmiştik. 2010 programında hem terminal binasının ilave olarak yeni bir binayla güçlendirilmesini ve ilave apronun da mekân müsaitliğinden dolayı programa alınmasını talep ediyoruz.

Ben, 2010 bütçesinin hem Bakanlığımıza hem de ülkemize hayırlı olmasını diliyor, başarılarının devamını temenni ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Angı.

Sayın Baratalı, buyurun.

BÜLENT BARATALI (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Önemli bir Bakanlığın bütçesini konuşuyoruz. Yedi yıldır da bütçede olduğumuza göre... Sayın Bakanın sunuşlarını izledik. Demir yolları, kara yolları, hava yolları, limanlar, tersaneler, viyadükler, otoyollar, yat limanları, balıkçı barınakları, haberleşme, taşıma, bilgi işlem gibi konuları ilgilendirdiği için hakikaten önemli sunuşlar da yapıldı. Ben, yöresel olarak bu konuşmamı İzmir ve Ege'ye hasredeceğim. Söyleyeceğim şeyler, Sayın Yemişçi de burada, daha önce, bizim çeşitli zamanlarda konuştuğumuz, üzerinde...

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Ben de buradayım Sayın Baratalı.

BÜLENT BARATALI (Devamla) – Evet, siz de buradasınız Sayın Öztürk. Doğru ama siz toplantıda yoktunuz, yani Sayın Yemişçi vardı, onun için belki...

...konsensüs sağlanmış konulardı. Yani gerek yerel yönetimler gerek merkezî idare, sivil toplum örgütleri ve kanaat önderlerinin üzerinde konuştuğu konulardır. Bunlar, daha çok bölünmüş yollar, otoyollar, çeşitli limanlar ve ulaşım ile ilgilidir.

Bölünmüş yollardan başlamak istiyorum. Bölünmüş yollar olarak, Kemalpaşa-Torbalı, Güzelbahçe-Urla, Seferihisar-Kuşadası, Urla-Çeşme, Selçuk-Ortaklar, Menemen-Manisa, İzmir Çevre Yolu, Aliaga-Ayvalık 14'üncü Bölge Hududu Yolu, İzmir-Aliaga yolu, Belevi-Selçuk-Meryemana, Bergama-Soma-Akhisar, İzmir-Manisa yolu, Bornova-Turgutlu-Salihli yolu, geçen hafta sanıyorum bir bölümü açıldı. Otoyol olarak İzmir-İstanbul, İzmir-Ankara yolu, benim için önemli olan Urla-Karaburun yolu. Bu konularda düşüncelerimi ifade etmeye çalışacağım.

Öncelikle, bunların bazıları yapıyor, bazıları da otuz senedir falan düşünüyor Sayın Bakan. Ben, 1977 senesinde Urla Belediye Başkanı oldum. Yirmi iki sene müddetle bu konuları tartıştık. 1998'den bugüne kadar da milletvekilliği sırasında bu konuları hâlâ daha tartışıyoruz. Önemli aşamalar kaydedildi ama hâlâ bazı sıkıntılar var. Bunlardan bir tanesi, bölünmüş yollardaki sıkıntılardır. Özellikle, şehir içi, kent içi geçişlerde bu bölünmüş yol veya yol yapma biraz multidisipliner bir olay. Yani, siz sadece Karayolları olarak hareket edemiyorsunuz, içine Çevre Bakanlığı giriyor, il özel idareleri giriyor, belediyeler giriyor. İşte, bu saydığım yollarda da böyle, büyük sıkıntılar var. Bir tanesi, bence

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 34

bölünmüş yola başlamadan önce, oradaki otoriteyle bir anlaşma yapmak lazım. Bu, büyükşehir olabilir ve bağlı belediyesi olabilir veya bağımsız bir ilçe belediyesi olabilir, belde belediyesi olabilir, il özel idaresi olabilir. Gecikmelerde biraz plansızlık konusu var. Nedir? 18'inci madde uygulaması. Bakıyorum, en önemli yol olan Karaburun yolunda Büyükşehir Belediyesinin 18'inci madde uygulaması olmadığı gerekçesiyle bu yol yapılamıyor. İki, kamulaştırmada büyük sıkıntılarımız var, ona da biraz sonra geleceğim. Ama yapılan yollarda da, gerek hiyerarşik planlara uygun olarak gerek yapım sırasında büyük sıkıntılar çıkıyor. Kent içi geçişte, kent batı-doğu veya kuzey-güney diye ikiye ayrılıyor ve mahreç konusunda çok dikkatli olan Karayolları, maalesef mahreçlere uymadan geçiyor ve iki taraf, az önce söylediğim yönlere, cihetlere gidiş- gelişte büyük sıkıntılar yaratılıyor. Bir müddet sonra, alt geçitler veya üst geçitler yapılarak yolun maliyetleri daha da artmış oluyor. Bunun bir tanesini, Güzelbahçe-Urla, Urla-Karaburun ve Urla-Çeşme yolunda görüyoruz. Sanıyorum, Karayolları Bölge Müdürümüzün haberi var ama Karayolları Genel Müdürünün haberi var mı, bilmiyorum. Burada büyük sıkıntılar yaşıyor. Yol kesmeler ve eylemler şeklinde bunlar devam edip gidiyor Sayın Bakan.

Ödenekler konusunda da sıkıntılar var ama bunların yapılmakta olduğunu görüyorum.

Diğeri, Sayın Bakan, bu İzmir Çevre Yolunun kent içi geçişi artık büyük bir sıkıntıya dönüştü. Yani, bunun 4 veya 5 kilometrelik bölümündeki viyadükler sanıyorum yirmi senedir falan orada duruyor. Sizin gayretinizi biliyorum, Büyükşehir Belediyesinin de gayreti var. Bunda bir anlaşmanın yapılması gerekiyor. Yani Çeşme tarafından gelen trafiğin Ankara veya İstanbul'a dağıtılması için yapılan viyadükler de Sit Kurulunun aldığı karar nedeniyle yapılamıyor. Ben, geçen seneki veya önceki konuşmalarımda size bir denizaltı geçişi önermiştim. Belki pahalı olabilir ama sanıyorum, bunun yapılmasından başka bir çare yok diye düşünüyorum.

İzmir-İstanbul otoyolunun 6 milyar dolarlık bir bedelle 9 Nisan 2009 tarihinde ihalesinin onaylandığını söylüyorsunuz, benim raporlarım da öyle. Bu, acaba hangi cihetten yapılmaya başlayacak? İzmirli bu İzmir tarafından başlaması konusunda... Sanıyorum size sivil toplum örgütleri geldi ve bu konudaki düşüncelerini ifade ettiler.

Sayın Bakan, diğer konu da mevcut limanlar konusudur. Bunu burada uzun süredir konuşuyoruz. Yani mevcut Alsancak Limanı ne olacaktır? Yani hâlâ daha burada dökme yük sevk edilecek midir?

Bakın elleçlenen konteyner konusunda geçen yıla göre ilk altı ayda bir azalma görüyorum. Bunu iyiye mi yormak lazım, yoksa şerre mi yormak lazım? Tartışılacak bir konu ama özellikle yük olarak da elleçlenen yükte bin ton olarak hakikaten önemli bir gerileme var. Çandarlı ve Nemrut limanlarının devreye tam olarak girmediğini biliyorum ama bu azalmanın neden olduğunu sizden bir öğrenmek isterim.

Diğer konu ise Alsancak Limanının statüsünün ne olacağı konusundadır. Kırk beş gün içinde bir karar verilecekti. Bu konuda bir aşama kaydedildi mi? Yani Danıştay kararını biliyorum ve TOBB'un devreye girdiğini de biliyorum. O nedenle, burası hâlâ daha, Çandarlı Limanı yapılmasına karşın, bir liman olarak mı devam edecektir, yoksa yat limanı olarak mı devam edecektir? Sanıyorum, Büyükşehir Belediyesi buranın yat limanı olması konusunda görüş bildirdi diye düşünüyorum.

Aliağa ve Nemrut iskeleleri var. Özellikle Nemrut iskelelerinde büyük bir disiplinsizlik olduğunu ifade etmiştim. Onların ne olduğunu tekrar sormak istiyorum. Bu konuda acaba demiryolu iltisakları bitti mi? Yapılması gereken tüneller yapıldı mı, yapılmadı mı? Onu da düşünmek istiyorum. Özellikle sormak istiyorum daha doğrusu. Elleçlenen yük olarak Aliağa Limanında da çok önemli bir azalma görüyorum. Yani, ilk altı aylık rakamlar ama yani, bu ikinci altı ayda da böyle devam ederse geçen yıllara göre çok geride kalacaktır. Bu, Dikili Limanı için de aynı şekilde söz konusu. Çeşme Ulusoy Limanı için de tekrar söz konusu.

Devam eden projelerden Sığacık Yat Limanının temel atma töreninde ben Belediye Başkanı olarak bulunmuştum. Hâlâ devam ediyor. Tabii Çandarlı Limanı konusunda sanıyorum 200 milyon dolarlık bir... Siz burada söylediniz mi bilmiyorum ama benim elimdeki raporlar öyle, bu önemli bir olay. İlk rıhtımlarının veya dalgakıranlarının yapılacağını söylüyorsunuz. Çandarlı Limanı çok önemli bir liman, hem İzmir'i rahatlatacaktır hem de Aliağa bölgesini ve Ankara bölgesini de rahatlatacaktır diye düşünüyorum.

Üçkuyular kruvaziyer Liman Projesi'nde Büyükşehir Belediyesiyle veya Balçova Belediyesiyle bu konuda bir anlaşma yapıldı mı? Yani, fizibil midir? Yapılabilirliği var mıdır? Bunu da öğrenmek istiyorum.

Karaburun yolcu iskelesinin önemli olduğunu düşünüyorum. ÇED çalışmaları yapılıyor ancak Mordoğan Balıkçı Barınağını mutlaka gidip görmüşsünüzdür. Balıkçı barınağı olarak değil, çok büyük bir liman olarak...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet Sayın Baratalı.

Buyurun, lütfen.

BÜLENT BARATALI (Devamla) – Bitiriyorum Sayın Başkan.

Onun statüsü konusunda yerel yönetimin ayrı bir düşüncesi var, bunu yat limanı olarak da kullanalım diyor. Bu konuda Bakanlığınıza müracaatlar var fakat her şeyden önemlisi de Sayın Bakan, İzmir'in tersane konusudur. İzmir'e en yakın tersane yaklaşık olarak 500 kilometre ileridedir Sayın Bakan. Buradaki büyük potansiyel maalesef harcanıyor diye düşünüyorum.

Gerekçe olarak, ben, sizin Bakanlığınızın mensubu bazı arkadaşlarla beraber gidip gelmiştim: "Uygun bulamıyoruz İzmir ikinci konuta boğulmuştur" deniliyor ama yani çok daha iyi bakılırsa bence Seferihisar-Çeşme arası, Çeşme-Karaburun arasında ve özellikle Gediz bölümlerinde, orada kuşları da ürkütmemek şartıyla tabii, sulak yerler hakkındaki konvansiyonlara da uygun olmak şartıyla, buralarda bir tersane yerinin bulunabileceğini düşünüyorum.

Devam eden demir yolları konusunda da çalışmalarda özellikle çift hatlı demir yolu dediğimiz Aliağa'dan Menderes'e kadar uzanacak olan belediyeyle müşterek yaptığınız bu yatırımın Torbalı'ya kadar değil de, bence Selçuk ilçesine kadar uzatılması gerekiyor diye düşünüyorum. Takdir size ait.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 35

Ayrıca, İzmir kuzey dal otoyolunun da Aliğa'ya kadar uzatılması gerekir diye düşünüyorum. Bu konuda da sanıyorum çalışmalar vardır diye düşünüyorum.

Hava yolları konusunda bir teşekkürümüz olacak.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Baratalı, tamamlar mısınız lütfen.

BÜLENT BARATALI (Devamla) – Bitirmek üzereyim efendim. Bir dakika daha verirsiniz.

Dış hatlara yapılan doksan üç noktaya kadar ulaşan destinasyonlarda önemli bir aşama olmuştur. Ayrıca, günde bir sefer de olsa İzmir'e Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının koyduğu Türk Hava Yolları seferinde katkınız olduğunu düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

Yarın önemli bir açılış yapacaksınız, iyi yolculuklar diliyorum.

Ben de Foça'ya yapılan, hakikaten çok modern olan balıkçı barınağı için kutluyorum ama Yeni Foça, Karaburun, Şifne ve Ürkmez'de de bu mutluluğu paylaşmak isterim.

Bu düşüncelerle saygılar sunuyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz Sayın Baratalı.

Söz vermeden önce şunu belirtmek istiyorum: Kayısı ikramı Sayın Mevlüt Aslanoğlu'ndan. Kendisi Komisyonumuz Üyesidir. Komisyon adına teşekkür ediyoruz kendisine.

Sayın Kutluata, buyurun.

MÜNİR KUTLUATA (Sakarya) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığımızın değerli bürokratları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, konuşmanızın başlarında “2013 bilgi toplumu hedefimiz” diye yanlış anlamadımsa, bir ifadeyle girizgâh kısmına girdiniz. Ben bu konuda birkaç cümle sarf etmek istiyorum. Bu çok önemli bir konu.

Dün, burada bütçesini görüştüğümüz Sayın Bakan da bilgi toplumundan, bilgi toplumuna geçişimiz dolayısıyla işsizliği bir anlamda izah etti. Bilgi toplumuna geçiş süreci çok önemli bir süreç ancak Ulaştırma Bakanlığı da bu açıdan fevkalade önemli, öncü bir kuruluş olduğu için, bilgi toplumuna geçişin, bilgi ve teknoloji üretmenin sonucu olarak geçileceği konusuna vurgu yapar, bunun önünü açarsak çok daha kolay ulaşacağımızı düşünüyorum. Bilgi çağı üretim sisteminin metotlarını, sistemlerini ve ürünlerini kullanmaya modernleşme dememiz doğrudur, o anlamda modernleşiyoruz, çağa ayak uyduruyoruz diyebiliriz ama hedef bilgi toplumu olmak olduğuna göre, bu olmadan da ayakta kalınamayacağına göre, ciddi bir ülke olarak, o zaman, biz bilgi toplumuna bilgi üretilmesi ve teknoloji üretilmesi, dolayısıyla bilgi çağı üretim sistemine geçişle buna ulaşacağımızı eğer vurgular ve siz de bu görüşü kuruluşlarınıza hâkim kılar, yaygınlaştırırsanız gerçekten bu anlamdaki her üretimin, birçok üretimin uygulama bulacağı alan size bağlı alanlardır, önemli bir kısım. Buna bir vurgu yapmak istedim Sayın Bakan.

Sonra, sektörler itibarıyla birkaç hususa, vakit ilerledi, temas edip daha sonra Sakarya'yla ilgili size birtakım taleplerimi ileteceğim. Şimdi, PTT Telekom'un ayrılmasından itibaren hâlâ kendini bulamadı gibi geliyor bana. Çok önemli hizmet alanları olmasına rağmen, orada PTT'nin önüne geçen birtakım gelişmeler oldu. Şimdi, PTT'nin, özellikle özel kargo şirketlerinin, büyük kâr marjlarıyla çalışan özel kargo şirketlerinin neticede yaptıkları işin mektup taşımak olduğunu veya mektup çapında iletileri taşımak olduğunu görüyoruz. PTT'nin 25 kuruşa götürdüğü bir iletiyi, biraz önce bazı konuşmacılarımızın on beş günde yerini bulmuyor diye tenkit ettiği iletiyi, bu kuruluşlar 7-8 liraya taşıyor. Niye birçok kuruluş ve birçok insan bu fiyatı ödeyerek bu yolu kullanıyor? O hâlde PTT'nin burada daha ucuz, daha güvenli, daha hızlı, özel kargo şirketlerinin bu anlamda esas faaliyet alanıyla ilgili bir atak yapması gerekiyor Sayın Bakanım. Yani var birtakım şeyler, şunları yapıyoruz filan diyorlar ama soruyorsunuz, gelin burada yüz tane ileti var, bunu alır mısınız dediğiniz zaman “siz getirirsiniz biz göndeririz” deniliyor. Öteki adamlar bir şey için sizi kayda alıyorlar, takip ediyorlar, eğer sizden tekrar ileti çıkmazsa arıyorlar, birtakım şeyler getirip, zarflar bırakıyorlar, sizi mecbur ediyorlar. Dolayısıyla, burada bir düzenleme yapmak gerektiğini ben geçen yıllarda da söylemiştim. Bunu çok önemli sayıyorum.

PTT Bank'ın veya PTT'nin bankacılık işlerinin bankacılık sistemine girmesi şart olmayan, girerse vatandaşlarımıza pahalıya mal olacak işleri yürütmesine dikkat edilmesi hususunu başından beri vurguluyorum. O anlamda, daha küçük yerlerde daha fazla hizmet vermesinin yerinde olacağını düşünüyorum.

Vaktimiz dar... Gemi inşa sanayisinde, hem içeride hem dışarıda verilmiş siparişlerin kriz dolayısıyla, yaşanan sıkıntılar var. Bunlarla ilgili çözümler geliştiriliyor mu? Bunlar bağlanmış sermayeler, bizim sermayemiz. Gelişecek dediğimiz taşıma kapasitesi bunlara bağlı kapasiteler, yarın için çok önemli. Bunlarla ilgili neler yapılıyor, onu öğrenmeyi arzu ediyorum.

Kara yollarıyla ilgili eski araçların toplanarak sistem dışına alındığını, imha edildiğini söylediniz. Nasıl bir para takdir ediliyor? Vatandaş gelip bunları gönüllü olarak veriyor mu, vermesini teşvik edebiliyor muyuz? Bunu öğrenmek isterim.

İstanbul-İzmir otoyolunda İzmit Boğazı'nın geçişinde köprünün statüğünün, yarınki demiryolu geçişi dikkate alınarak yapılıp yapılmadığı konusu önemlidir. O ihale yapıldı, bitti ama tabii denizden bir demir yolu geçirme ihtiyacımız yarın olacak. Bu dönemde bu olsaydı nasıl olurdu? Bu hususu önemli olarak görüyorum.

Haydarpaşa-Yenikapı arasındaki tünelin ihalesi yapıldı dediniz galiba. Geçen yıl da söylemiştim, bu kamuoyunca çok bilinmedi, mal olmadı ama İstanbul'un altında şu anda bir tünel yapılıyor netice itibarıyla. Yani bu biraz gölgede kaldı. Neden böyle? Önemli bir şey olması lazım. Bu konuda bir bilgilendirirsiniz. Yani ben hiçbir İstanbullu görmedim ki “yakında burada tünel olacak, rahat ederiz” dediğini duyasım. Bu biraz gölgede kalmış bir iş. Neden? Onu soruyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 36

Bölünmüş yolların sağladığı benzin tasarrufunu, tabii kara yolu yaygınlaştığı için ayrıca yakıt tüketimi artacak ama verimsizliği ortadan kaldırdığı için sağlanacak bu yakıt tasarrufunu İstanbul'a uygulayarak düşündünüz mü? Eğer İstanbul üzerinden bir hesap yaparsanız, sizi metroya kaynak aktarma konusunda cesaretlendirir diye düşünüyorum. O hesabı lütfen bir de İstanbul için yaptırın.

Demir yolları konusunda, Türkiye'deki çok ölümlü trafik kazalarının maalesef önemli bir kısmı demir yolu kavşaklarında meydana geliyor hâlâ. Siz birtakım rakamları verdiniz ama artık bu demir yolu kavşaklarında ölüm olmasın Sayın Bakan. Bunun tedbiri neyse bunu almak mecburiyetindeyiz. İnsanlarımız dikkat etmediğine göre, artık Bakanlık dikkat edecek. Buraların maliyetine bakamayız, buraya personel ayıramıyoruz diye bir mazeretimiz olmamalıdır. Bunların önüne geçilmeli diye düşünüyorum.

Hızlı tren konusunda... Hızlı tren tabii herkesin dört gözle beklediği, çok hoşlandığımız bir gelişme ama Sayın Bakan, yedi yıldır İstanbul-Ankara'nın bitmesi gerekmez miydi? Yani Eskişehir siz göreve geldiğiniz zaman ihalesi yapılmış bir hattı ve ancak bitti, devreye girdi. Söylediklerinizden dikkat ettiğim kadariyle, Köseköy-Eskişehir arasının galiba 2011'de yüzde 50'ye yakın altyapısı tamamlanacak dediniz. Burada ciddi bir gecikme olduğunu düşünüyorum çünkü Türkiye artık yarım asırdır bir hızlı tren lafı ediyor geliyor ama arkası gelmedi. Buna benzer bir süreç, Boğaz'ın altından demir yolu, Marmaray meselesiydi. Marmaray çeyrek asrı geçti zannedersem ama yani hiç değilse her seferinde bir adım atılmış oldu. Dolayısıyla, bu dönemde, bu yedi yıl içerisinde bu hattın bitmiş olması gerekirdi diye düşünüyorum.

Vaktim bitmek üzere... Sakarya'ya getiriyoruz lafı efendim. Sayın Bakan, Sakarya'yla ilgili birkaç husus var. Bir kısmı doğrudan doğruya Sakarya'yı ilgilendirmiyor. Ben geçen yıl da söylemiştim; Adapazarı'nda otoyol, İstanbul'a kadar otoyol mantığı içinde bir şehir içi yol görüntüsündedir, çok büyük kaza riskleri taşıyor; orada, Antalya'dan beri bütün orta Anadolu'yu alıyor, güney Anadolu'yu alıyor, İzmit'ten Marmara Bölgesi'ni alıyor ve katlanılmaz hâle geliyor. Bunun bir çözümü... Yani bunu hangi sistemin içinde halledeceksiniz? Üçüncü Boğaz Köprüsü bağlantılarıyla mı halledeceğiz? Bu konuda bir açıklama yaparsanız memnun olurum. Ayrıca, bu yolun Sakarya'nın, daha önce de söylediğim gibi, kuzeyinden Üçüncü Boğaz Köprüsü bağlantısının, devamının Adapazarı'nın kuzeyinden geçmesinde çok büyük fayda var. Adapazarı'nın içinden veya yeni yerleşim bölgesinin üzerinden geçmesi veya yakınından geçmesi hâlinde, Sakarya'nın depreme dayanıklı tespit edilen yeni zemine, yani kuzeye kayması gerekiyor, yarın için. Bu yol bunu güçleştirmemeli, teşvik etmeli çünkü deprem belirli periyotlarla ülkemizi vuruyor. İlgili arkadaşlarımızın bu hususu dikkate alması gerekir diye düşünüyorum.

Karasu yolunda çok büyük trafik oluştu, çift yol olmasıyla birlikte, çift yol da tamamlanmak üzere. Yalnız, bu yolun üzerindeki kavşaklar henüz yapılmadığı için, açık olduğu için, çok büyük kazalar oluyor. İlgili arkadaşlarımızın bu işi dikkatle ele alması gerekiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kutluata.

MÜNİR KUTLUATA (Devamla) – Limandere, Karapınar, Darıçayırı, Yuvalıdere kavşakları gibi kavşaklar var, fevkalade önemli buralar. Bunların halledilmesi lazım.

Bir önemli bir nokta, küçük bir konu ama çok önemli. Akçakoca ile Kocaali ilçeleri arasındaki yol yenilendi, eski gelişmiş yollara bağlandı ama arada 5-6 kilometrelik nedense bitmeyen, kırk beş yıl önce yapılan bir yol var, tam bir köy yolu ve yola giren herkesi oradan geçmekten caydırıcı bir yoldur. Orada çok az bir mesafedir burası, uzun yıllardır da böyle kaldı. Yani onun da bu anlamda üzerinde durulması gerekir diye düşünüyorum. Şimdilik söyleyeceklerim bunlar.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz Sayın Kutluata.

Sayın Aslanoğlu, buyurun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – Sayın Başkan, çok değerli arkadaşlarım, Sayın Bakan, çok değerli bürokratlar, değerli basın; hepinize saygılar sunuyorum.

Çok kısa keseceğim çünkü biliyorum, sabırla bekliyor Komisyon üyesi olmayan arkadaşlarım da, epeydir bekliyor. Onun için, çok az ve öz konuşacağım Sayın Başkan.

Sayın Bakan, özellikle bu askerî ve sivil havaalanlarında sivil inisiyatifin bazen hâkimiyeti elinden alınıyor. Havaalanının apronuna dahi çıktığınız zaman “emir böyledir”le ben karşılaşmak istemiyorum. Tabii o havaalanımız askerî bir havaalanı, askerlerimiz kullanabilir, yani çift ama en azından sivil uçuşların yapıldığı apron ve sivil uçuşların yapıldığı bölgede ben “emir böyledir”le, “talimat budur”la karşılaşmak istemiyorum. Örneğin, Malatya Havaalanında aprona ayağınızı attığınız zaman “dışarı çıkamazsınız” diyor. Bir misafiriniz geliyor, alacaksınız... Ben saygı duyuyorum ama orada öyle bir emir var mıdır? Yok mudur? O emri kim vermiştir? Bunun mutlaka bir açıklığa kavuşturularak en azından sivil insanların inip bindiği yörelerde sivil inisiyatifin, bir şekilde sivil yetkililer tarafından kurallarının çizilip, insanların ona uyması lazım. Bunu daha önce, size de orada karşılaştığımda bildirmiştim ama bu sorun sadece Malatya Erhaç Havaalanında yoktur bu sorun. Herhâlde Denizli Çardak'da da var zannediyorum ama biz şunu isteriz: Tabii bir havaalanımız askeriyemizle birlikte kullanılabilir ama en azından sivillerin indiği bir havaalanında sivil inisiyatifin hâkim olması, yani iniş ve binişlerde, oranın bir sivil havaalanı, yani sadece apronun ve yolcu indirme-bindirme yerinin sivil inisiyatifle yapılması yönünde mutlaka bunun çözülmesi lazım. Onun için, zannediyorum ki Hava Kuvvetleriyle bu konunun bir kez daha görüşülmesi lazım.

Yine, havaalanlarından bahsederken, ben sürekli Malatya-İstanbul-Ankara gidip geliyorum, hemen hemen her hafta. Yani İstanbul Havaalanının trafik problemini, arkadaşlar, birebir canlı yaşayan bir insanım. Oradaki taksi... Yani tek bir giriş olduğu zaman, sabahın 7'sinde, ta E-5'ten havaalanına kadar, insanların yarım saat, kırk beş dakika... Orada bir trafik yoğunluğu var. Bu havaalanında tek bir giriş olduğu için insanlar uçaklarını kaçırıyor. Ben bunu açık, net söylüyorum ama bir türlü çözüm bulunamıyor. Yani özellikle belli saatlerde ta Yenibosna kavşağından havaalanına kadar, insanlar

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 37

uçaklarını kaçırıyor. Burada büyük bir problem vardır. Burada taksilerin bir şekilde disipline edilmesi lazım. Yani taksici esnafı da... İnsanlar sürekli tur attırılmak zorunda kalıyor sürekli. Bir taksici çıktığı zaman, on beş dakikada tekrar tur atıyor. Yani taksici esnafı da zor durumda ama en önemlisi, acaba bu havaalanına, örneğin bir başka bölgeden giriş-çıkış verilemez mi? Yani trafiği tek bir yere yığarak... Tabii, mutlaka emniyet açısından ama bir şekilde burada problem vardır, burada insanlar çok mağdur olmaktadır. Atatürk Havaalanının trafiği nedeniyle, özellikle sabah ve akşam saatlerinde bir sürü insan uçağını kaçırmaktadır. Ben bir kez daha dikkatlerinize sunuyorum.

Yine, mobil mesajlardan bahsettiler. Ben merak ediyorum. Tabii Türkiye’de iletişim, insanların sürekli diyalogu, mesaj atmak, bunlar çağdaş iletişim aracıdır ama özellikle, bazı radyo, televizyon... Özellikle her iki yayın organının bazen sosyal donatı altında “okul yaptıracağız” bazen yarışma programları... Hakikaten merak ediyorum. Gelen mesajların, örneğin isim vermek istemiyorum bir okul yaptırılacaktı, herhâlde yedi sekiz hafta sürdü. Günlerce mesajlar geldi eleme usulüyle ve bir okul... Ben buraya gelen mesajların rakamını bilmek istiyorum. Bunun ne kadarı sosyal olarak bu okula destek oldu? Yani adı “Bir okul” ama özellikle yarışma programları... Yani mutlaka günlerce, saatlerce mesaj iletilisi geliyor ama bu mesaj iletilisinde halkın bu tür duygularını bazen sosyal dürtüleriyle, bazen yardım dürtüleriyle, bazen bazı dürtülerle insanlar... Hakikaten insanların bu konuda ben mağdur olduğuna inanıyorum. Bunu açıkça söylüyorum ve o insanların attığı mesajların yeterince ilgili sosyal donatıya gitmediğine inanıyorum. Bu nedenle, yani mutlaka özellikle sosyal donatı altında veya yarışma programları... Tamam olabilir ama şimdi belli bir ölçek vardır. Saatlerce mesaj atın. Bunun ne kadar ilgili kuruma gidiyor, ne kadarı ilgili GSM şirketinde kalıyor yani hakikaten birisi bana açıklarsa bu konuda... Örneğin yarışma ismi de veririm. “Okul” diye çıktılar, hakikaten kaç tane mesaj geldiğini merak ediyorum, ne kadar bir bedel toplandı, okula ne gidecek? Hakikaten merak ediyorum, günlerce sürdü. Burada insanların duygularıyla mı oynandı ve insanların o halisane duygularıyla mı şey yapıldı ben şahsen merak ediyorum.

Tabii, çok kısa geçeceğim. Ben çok açık net bir insanım. Sabahtan beri –ben dün geldim- 300 milletvekilinin dinlendiği söyleniyor. Ben, dinlendim mi? Suçum nedir? Niçin dinlendim? Dinlendim mi dinlenmedim mi bunun cevabını istiyorum. Yani dinlendi mi, hangi suçla dinlendim? Bu yasal mıydı? Yani “300 milletvekili” deyince kendi üzerime de alınıyor. Demek ki sen de dinlendin. Ha, bana deyin ki: “Arkadaş, sen dinlenmedin.” O zaman, ben bu konuda bir açıkça soruyorum: Niçin dinlendim, suçum neydi?

Tabii, yine burada bazı arkadaşlarım teşekkür ettiler. Özellikle tabii, teşekkür etmek bir erdemliliktir. Hepimizin amacı hizmet yapmaktır. Keşke ben de çok teşekkür edebilseydim ama dinledim, rakam sordum söylemediler. İşte bu özellikle kara yolları hizmetleriyle ilgili yani Denizli milletvekilleri tüm sorunlarını çözmüş, Antalya milletvekilleri tüm sorunlarını çözmüş, işte İzmir’in tüm kara yollarıyla ilgili hiçbir sorunu kalmamış. Ben de o zaman kendi kaderime kendim küsmek zorunda kalıyorum. Şimdi, bakıyorum, bir Malatya-Elâzığ, Ankara-Van yolu, rakam belli, bir de Malatya-Gaziantep-Adana, bunun da rakamı belli Sayın Bakanım. Sayın Bakanım, hakkımızı alamadık. Oransal olarak bir bakın: Yaptığınız bölünmüş yollara Türkiye’de oransal olarak bakın bize fazlasını vermeyin, başkasının hakkını bize vermeyin ama hakkımızı da kimse yemesin. Şimdi, Malatya-Sivas, hiç başlanmadı, böyle bir şey yok. Yine 20 kilometrelik bir turizm yolumuz var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Devamla) – Ben kendim için bir şey istemiyorum sizin için istiyorum. Eğin, Kemaliye sizin. Ben kendim için bir şey istemiyorum Malatyalılar için istiyorum, kendim için istiyorsam...

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Kendim için istiyorsam...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Devamla) – ...namerdim.

15 kilometre geldi, orada kaldı. Her ikimizin de bu konuda, Sayın Bakanın da Sayın Müsteşarın da sözü vardı. Ama 15 kilometreden sonra bitti, durdu. Yine onu ben Sayın Müsteşar, sizin için istiyorum, benim için istemiyorum. Divriği sizin memleketiniz, Sivas sizin memleketiniz, açın ki yolu gelelim oraya...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu süreniz bitti.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Devamla) – Efendim, ben “Beş dakika konuşacağım.” dedim Sayın Başkan.

BAŞKAN - İlave süre verdim.

Buyurun, devam edin.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Devamla) – Peki, efendim ben şunu söylüyorum... Ben söz verdim Sayın Başkan, yani siz yokken de... Ben tekrar Komisyon Başkanından özür diliyorum, açıkladım, enfeksiyona açık olduğum için Sayın Bakanın elini sıkmamışım diye birtakım sitelerde “Bakana saygısızlık yaptı.” demişler de açıkladım, siz yoktunuz.

Hakkımızı verin. Fazlasını istemiyoruz aman Denizli’nin hakkını, aman Antalya’nın hakkını, aman bir başka ilin hakkını bize vermeyin aman ha.

Hepinize teşekkür ediyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Akçay, buyurun efendim.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığının değerli mensupları; hepinize saygılar sunuyorum.

Avrupa Birliği ülkelerinde kara yollarının yük taşıma payı yüzde 45 ve yolcu taşıma payı yüzde 79 olmasına mukabil ülkemizde yük taşıma payı yüzde 83-85 civarında ve yolcu taşıma payı ise yüzde 90’lar civarındadır. Kara yollarımızın ve ulaşım standartlarımızın uluslararası standartların altında ve yetersiz oluşu da dikkate alındığında konunun önemi daha da iyi anlaşılmaktadır. Ülkemizde ulaşım sistemlerine hızlı, ucuz, konforlu ve güvenli kılabilmek için ulaşım politikaları iyi oluşturulmalı ve politikaların sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalara öncelik verilmelidir. Ulaşım sistemlerini sosyal, ekonomik, çevresel, politik ve güvenlik sorunlarının önemli bir parçası olarak değerlendirmek bu alanda kısa, orta ve uzun vadede yapılan yatırımların sağlayacağı toplumsal faydayı da göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 38

Ulaşımda Türkiye artık kara yollarından sonra demir yollarına ve deniz yollarında da çok büyük bir ağırlık vermek zorundadır. Sayın Bakanın ayrıntılı sunumunda da buna ilişkin ifadeler bulunmaktadır. Önümüzdeki yatırım planlamaları ve programlarına da özellikle demir yolları ve deniz yollarına da ağırlık verecek şekilde geliştirmek gerekmektedir.

Sayın Bakan, Hükümetiniz yatırım kaynaklarını iller ve bölgeler arasında adil dağıtmamaktadır. Bilindiği üzere Manisa, İzmir-İstanbul, İzmir-Ankara yol güzergâhı üzerindedir ve günde on binlerce aracın seyrettiği güzergâhlara sahiptir. 2009 yılı kamu yatırımları programında Manisa'da ulaştırma, haberleşme alanlarında 25 proje bulunmaktadır. Bu projelerden 22'si ulaştırma, 3'ü haberleşme projesidir. 2009 yılı kamu yatırımlarından ulaştırma, haberleşme alanında illerin aldıkları pay incelendiğinde, bunu incelediğimizde diğer sektörlerde de olduğu gibi, eğitim, sağlık ve tarım sektörlerinde de olduğu gibi Manisa'nın ulaştırma ve haberleşme alanında da kendisinden hem nüfus hem de yüzölçümü, alan olarak daha küçük illere oranla daha az pay aldığı görülmektedir. 1 milyon 230 nüfuslu ve 9.490 kilometre alana sahip olan bir ilimiz –bu illerini isimlerini zikretmek istemiyorum, hiç önemli değil- haberleşme, ulaşım alanında 2009 yılında 143 milyon Türk lirası kamu yatırımı alıyor, 366 bin nüfuslu ve 7.626 kilometrelik alana sahip bir ilimiz 106 milyon Türk lirası, 728 bin nüfuslu ve 6.313 kilometrelik alana sahip bir ilimiz 83 milyon Türk lirası, 740 bin nüfuslu 4.495 kilometrelik alana sahip bir diğer ilimiz 49 milyon Türk lirası ve 213 bin nüfuslu 11.974 kilometre kare alana sahip bir ilimiz de 32 milyon Türk liralık yatırım alırken 1 milyon 320 bin nüfusa ve 13.810 kilometrekare alana sahip olan yani bu saydığınız illerin hepsinden hem nüfus hem de alan olarak ve sosyoekonomik hareketlilik bakımından da daha büyük olan Manisa iline 2009 yılında kamu yatırımlarından ulaştırma, haberleşme alanında 6,2 milyon Türk lirası kaynak aktarılmıştır. Yatırım tercihlerinizi hangi kritere göre yapıyorsunuz bunu öğrenmek istiyorum Sayın Bakanım. İllerin ulaştırma alanında aldıkları payda ne nüfus ne de alanın etkili olmadığı anlaşılmaktadır.

Yol yapımlarındaki ödenek dağılımları öncelikler gözetilerek yapılmamakta, âdeta gücü yeten ödeneği koparmakta, gücü yetmeyen yerlerin yol çalışmaları maalesef sürüncemede kalmaktadır. Manisa'da ulaştırma ve haberleşme alanındaki kamu yatırım projelerinin toplam değeri 154,7 milyon Türk lirası iken 2008 yılı sonuna kadar 47,4 milyon Türk lirası kaynak aktarılmış, 2009 yılı için ise 6 milyon 178 bin Türk lirası kaynak aktarılmıştır. 154,7 milyon Türk liralık ulaştırma, haberleşme yatırımları için de 150 milyon Türk liralık ulaştırma, yatırım projeleri 4,7 milyon Türk lirası haberleşme yatırımı projesidir. Manisa'daki 150 milyon Türk liralık ulaştırma yatırımı projeleri için 2008 yılı sonuna kadar 46 milyon Türk lirası kaynak aktarılmış iken 2009 yılı için, yol ve köprü yapımı için sadece 2 milyon 980 bin Türk lirası ayrılmıştır. Bu kaynaklarla, bu ödeneklerle Manisa'nın yollarını daha uzun yıllar içinde tamamlamak mümkün değildir. Bu yollar bir türlü bitirilememektedir. Manisa'nın bir türlü tamamlanamayan yol çalışmaları âdeta bir bitmeyen senfoniye dönmüştür.

Yapımına 2005 yılında başlanan ve 2009 yılında bitirilmesi öngörülen Kula-Salihli yolunun bitim süresi 2012 yılına uzatılmıştır. Bu yolun proje değeri 48,5 milyon Türk lirasıdır. 2008 yılı sonuna kadar buraya toplam 11 milyon Türk liralık kaynak aktarılmışken 2009 yılında ise sadece 1 milyon Türk liralık kaynak aktarılmıştır. Bu yolu kaç yılda bitirmeyi planlıyorsunuz? Bu gidişle bu yol ancak otuz yılda tamamlanır.

Yine 59 kilometre uzunluğunda ve yapımına 1994 yılında başlanan ve 2002 yılında bitmesi öngörülen Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolunun bitim süresi 2012 yılına uzatılmıştır. Bu yolun proje değeri 50 milyon Türk lirası iken 2008 sonuna kadar toplam 20,3 milyon Türk liralık yatırım yapılmış, 2009 yılında ise sadece 500 bin Türk liralık kaynak aktarılmıştır. Bu kaynakla bu yolun ne zaman biteceğini takdirlerinize sunuyorum. Bu yol, aynı zamanda Salihli'den Balıkesir'e giden araçlara da hitap etmekte ve çok kötü, çok sık trafik kazalarının rastlandığı dar bir yoldur. Bu yol da çok büyük önem arz etmektedir.

Yapımına 2004 yılında başlanan ve 2009 yılına kadar bitirilmesi gereken 27 kilometrelik Manisa-Turgutlu yolunun bitim süresi ödenek yetersizliğinden dolayı 2012 yılına uzatılmıştır. Proje değeri 24,8 milyon lira iken şimdiye kadar 10,6 milyon liralık yatırım yapılmış ve 2009'da ise sadece 350 bin liralık kaynak aktarılmıştır. Bu gidişle bu yolun biteceği de görülmemektedir. Oysa, günde binlerce, on binlerce aracın seyrettiği bir kara yoludur.

Yine 16 kilometrelik 2006 yılında başlanan ve 2009'da bitirilmesi gereken Selendi-Uşak-Kula ayrımı yolunun bitim süresi ödenek yetersizliği yüzünden 2011 yılına uzatılmıştır. Bu yolun proje değeri 4,9 milyon Türk lirası ve 2008 sonuna kadar buraya toplam 418 bin Türk liralık yatırım yapılmış, 2009 yılı için sadece 2 bin Türk liralık kaynak aktarılmıştır.

Yine 135 kilometre uzunluğunda, yapımına 2003 yılında başlanan ve 2009 yılında bitirilmesi öngörülen Manisa-Akhisar-Balıkesir yolunun bitim süresi 2012 yılına uzatılmıştır. Bu yolun proje değeri 125 milyon Türk lirası iken 2008 sonu itibarıyla 50,6 milyon liralık yatırım yapılmış ve 2009 yılı için de sadece 1,5 milyon Türk liralık kaynak aktarılmıştır.

Diğer projeler de: Manisa-Menemen yolu, Bergama-Soma-Akhisar yolu, onun dışında Kocaköprü-Medarköprüsü köprü çalışmaları, demir yolları üst geçitleri, Bereketli alt geçidi, Taşlıdere köprüsü, Sarıgöl, Zeytinçay, Taytan ve Köprübaşı köprülerinin durumları da biraz önceki bahsettiğim durumdan biraz daha vahimdir ve birçoğuna da 2009 yılında sadece 2 bin Türk liralık kaynak aktarılmıştır.

Manisa'da proje kapsamında sadece 2010 yılında bitirilmesi gereken yollar için Hükümetin 2010 yılında kamu yatırımlarından ulaştırma alanında yol yapımı için en az 15 milyon Türk lirası kaynak aktarması gerekmektedir. Tekrar ediyorum, en az 15 milyon Türk lirası kaynak aktarması gerekmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen, tamamlayın Sayın Akçay.

ERKAN AKÇAY (Devamla) – Tamamlıyorum Sayın Başkan.

Teşekkür ederim.

Ayrıca Manisa'da son günlerde gündemde olan ve 10 milyon 137 bin Türk liraya ihaleye çıkartılan ve Hükümet yetkilileri tarafından 2010 yılında bitirileceği söylenen Manisa çevre yolunu da dâhil edersek Manisa iline 2010 yılında

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 39

bitecek projeler için gerekli olan miktar en az 25 milyon Türk liraya çıkmaktadır. Ayrıca bu Manisa çevre yolu da çok gecikmiş bir yoldur ve behemehâl yapılması gerekmektedir. Ulaştırma Bakanlığı, Manisa'ya 2010 yılında bitmesi gereken yol ve köprü çalışmaları için gereken 25 milyon Türk lirası verecek midir Sayın Bakanım? Yoksa daha önceden de yapıldığı gibi proje tamamlanma zamanları mı uzatılacaktır? Yine Hükümetin 2009 yılında yol yapımı için 2 milyon 980 bin Türk lirası kaynak ayırdığını düşünecek olur isek 2010 yılı için gerekli olan 25 milyon Türk lirası kaynak aktarılması zor olmakla birlikte, bunun çok zorunluluğunu da dile getirerek sözlerime burada son veriyorum ve takdirlerinize sunuyorum.

Saygılarımla, iyi akşamlar.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Sali, Buyurun.

ALİ OSMAN SALİ (Balıkesir) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; hepinize saygılar sunuyorum, hayırlı akşamlar diliyorum.

Ulaşım ve iletişim alanındaki gelişmeleri “Nereden nereye” deyip özetleyerek direkt adrese gideceğim çünkü biz 70’li yıllarda yıldırım telefon yazdırıp da yirmi dört saat bekleyen insanlarız. Mahalle, çarşı dolaşmayacağım adrese gidiyorum. Sayın Bakanın Bakanlık yetkilileri ve eskiden beri komisyonda olan arkadaşlarımızın bildiği, yeni arkadaşlara da ezberletme gayreti içinde olacağımız bir problemimiz var bizim. Dursunbey-Harmancık-Tavşanlı yolu... Tabii, bu arada bir hatıra anlatayım: Şimdi, 2002 yılında yerel bir televizyonda açık oturum yapıyoruz. Organize sanayi, küçük sanayi, çeltik ekimi, madencilik, ormancılık projeler havada uçuşuyor. Bir arkadaş dedi ki: “Beyler -kusura bakmayın, aynen tabir şu- hepiniz atıyorsunuz. Balıkesir’de yol yok be kardeşim ne ekonomisi!” dedi. Gerçekten dönüp baktığımızda Balıkesir’de ciddi bir yol sorunu olduğunu gördük. Hamdolsun bugün Bursa-Balıkesir arası halloldu, Manisa kısmı hallolmak üzere. Diğer yollarımızla ilgili Sayın Özgün de söz istediğine göre bahsedecektir. Ben yine ilk cümlemi söyleyeyim, adrese direkt gidiyorum: Dursunbey-Harmancık-Tavşanlı yolu hatta artık Harmancık-Tavşanlı kısmını çıkartıyoruz, Dursunbey-Harmancık etabını konuşuyoruz, öbür kısmı da halloldu çok şükür. Burada, haritada yol gözüküyor arkadaşlar. Millî mükellefiyet zamanından kalma kazma ile kürek ile yapılmış bir yol var. Karayolları bu yolun orta şeritlerini çizemiyor çünkü şerit çizdiğinde bir araç geçecek kadar mesafe kalmıyor. Belli yerlerde iki araç yan yana geldiğinde kesinlikle birisi yan yatmak durumunda. Kara yolu haritasına bakarak bu yolu kullanan arkadaşlarımız da tabiatıyla bu yola niye girdiklerini bize dönüp soruyorlar. Yani kara yollarından çıkarsak hiçbir sakıncası olmaz, olmayan bir yol. Geldiğimiz nokta itibarıyla iller arası, Dursunbey-Harmancık yolu tabiri de çok doğru değil, ilçe yolu gibi anlaşılıyor, esasen iller arası hatta bölgeler arası bir kara yoludur, tek şeritli oluyor. Devlet kara yolu statüsündedir, bölünmüş filan da değildir. İç Anadolu’yu Kuzey Ege’ye direkt aktaracak bir ekonomi ve turizm yoludur, alternatif bir yoldur. Oldukça mesafe aldık, Sayın Bakanımıza ve emeği geçen, gayret sarf eden bütün Bakanlık yöneticisi arkadaşlarımıza teşekkür ediyoruz. 37 kilometresi artık 2010 yılında inşallah trafiğe açılacaktır, o beklenti içindeyiz.

Sayın Bakanım, eğer 2010 yılında birinci etabı trafiğe açamazsak bir vatan evladının geleceği karacak. Onun için de biraz daha hassasiyet talep ediyoruz.

Bekleyen de bir dosya var, ona da göz atıverirseniz çok makbule geçecek. İnşallah 37 kilometreyi bitirirsek geriye 20 kilometre filan kalacak. Onu bile çok fazla önemsemediğimizi belirtmek istiyorum.

Tabii, esnek ödenek ödeme sistemine geçilmiş olması çok akıllıca bir açılamdır. Bu konudaki memnuniyetimizi belirtmek istiyoruz. Önceki yıllarda yapılan ödenek savaşları sona ermiştir. İhtiyaca göre, müteahhitlerin çalışma hızına göre çalışmalar hızla devam etmektedir.

Ben, Bakanlığın çalışmalarında başarı diliyorum, bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sali.

Sayın Bağcı, buyurun.

CAHİT BAĞCI (Çorum) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Bakanımız, değerli arkadaşlar, değerli bürokratlar, basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben, bugün değerli arkadaşlarımdan farklı bir tarzla konuşmama başlamak istiyorum. Belki, akşamın yorgunluğuna da katkısı olur. İbrahim Sadri’nin “Yol” şiirinin okuyarak başlayacağım:

“Gözlerim kapanmadan önce yoldaydım

Damperli bir kamyon kadar gürültülü

Ve bir o kadar sabırlı

Bir menzil, bir başka menzile

Bir kilometre, başka kilometreye geçiyordu

Kalbimden acılı şarkılar geçiyor

Sigaramın dumanı akşamla gülüşüyordu

Yoldaydım

Kirli beyaz gömleğimin üstünde yağ lekeleri

Arka dörtlúde şoför İsmet’in hayat hikâyeleri

Bir keskin viraj korkusunda

Hükümünü yitirmiş bir limon kolonyası ferahlığında

Kısa ve soğuk ihtiyaç molalarında

Bir kasaba otogarında

Zigana Geçidi’nde başım camda sarsılarak uykudaydım

Öyle dardaydım

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 40

Yoldaydım
O türkülerde ki, o ağıtlarda ki
O Fırat'a kaptırılan gelin gibi hoyratta ki
O aşılmaz, o varılmaz, o kahpe, o yalan sevgili, o rüya gibi
Yoldaydım
Bir aşka gidecektim
Gece yarısı bir şehre inecektim
Ellerim cebimde olacaktı
Kalbim avuçlarımda
Üşüyecektim
Sen belki, belki sen
Cesur Turizmin yazıhanesinden, Apollo Magirus patinaj çekerken
Hayal meyal görecektin beni
Orası burası sökülmiş bir valiz elimde
Yanımda senin için topladığım üzümle dolu bir sepet
Ağızımda bulantıyı geçiren nane şekeri
Cebimde muavinin ikram ettiği gofret
Dudağımda yarım bir şarkı
Yüreğimde sadece hasret
Sadece cesur, sadece menzil
Sadece cümleten geçmiş olsun ey yolcular
Yine bekleriz, yine gideriz, yine severiz birbirimizi
Geçmiş olsun ey yolcular
Sizin yolunuzun sonunda bizim yolumuz başlar
Gidin yatın şimdi ya da buluşun sevdiklerinizle
Birbirinize öyküler anlatın
Kaptan uyuyordu deyin
Acılı şarkılar dinliyordu deyin
Çok sigara içiyordu, gülmüyordu deyin
Geçmiş olsun ey yolcular
Hadi gidin, hadi siz gidin
Hadi biz de gidelim İsmail
Bak arkaya yakalım dörtlüleri
Havalı bir korna
Güzel bir manevra
Hoşça kal otogar
Merhaba yollar
Levhalar, yamalı asfaltlar
Merhaba hendekler
Dereler, şarampol
Merhaba rüyalar
Ecel...
Merhaba Hakkı Bulut
Nane şekeri, kolonya, Çokoprens ve diğer her şeyler
Merhaba yol
Yoldayız
Hayırlı yolculuklar
Hayırlı rüyalar
Gece kuşları, fren sesi
Koşarak karşıya geçmeye çalışırken parçalanan sincap
Fırlayan tekerlek, devrilen otobüs
Gazete kağıdıyla örtülen firmam
Örtülen ömrüm, sermayem, karanlığım
O zaman ben uykudaydım, dardaydım
Yoldaydım..."

Tabii ki böyle tasvir edilen bir Anadolu'dan, Anadolu yollarından bugün milyonlarca insanımızın hava yoluyla, hızlı trenlerle, otoyollarda, duble yollarda seyahat ettiği bir Türkiye'ye, modern Türkiye'ye kavuştuk. Emeği geçen herkese, gelmiş geçmiş bütün bürokratlara, bakanlara teşekkür ediyoruz.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar, 2023 hedefler içerisinde, Sayın Bakanımızın ortaya koyduğu hedeflerde, Bakanlığın, organize sanayi bölgeleri ve önemli üretim merkezlerinin tümüne doğrudan hatlarla bağlanması hedef olarak ifade edilmektedir. Bu çerçevede bakıldığında Ankara-Samsun arası hızlı tren veyahut da demir yolunun hangi çerçevede değerlendirildiğini ben öğrenmek istiyorum. Zira, yıllık dış ticaret hacmi 250 milyon dolara ulaşan, bunun 185 milyon dolarının ihracat olduğu Çorum Organize Sanayinin bir demir yolu bağlantısı Samsun Limanına, Mersin Limanına, İzmir

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 41

Limanına erişim sorunu bulunmaktadır. Konunun bu çerçevede yeniden değerlendirilmesi ve 2023 hedefleri içerisinde Samsun-Ankara arası demir yolunun dâhil edilmesi gerekir. Bunu ifade etmek istiyorum.

Bir diğer konu: Merzifon Havaalanı. Teşekkür ediyoruz. İl bazında değerlendirildiğinde her ilin kendi havaalanı olması yaklaşımını benimseyerek Çorum'un da bir havaalanı olsun talebinde bulunabilirdi ancak biz, Amasya ile Çorum ortaklaşa Merzifon Havaalanının sivil uçuşlara açılmasını benimsedik. İyi de çalışıyor. Uçuşların 1 ocakta yedi güne çıkacağı ifade ediliyor ancak uçuş saatlerinde bir sorun bulunmaktadır Sayın Bakanım. Türk Hava Yolları yetkilileriyle de görüşüyoruz. Sizin de bu konuda desteğinizi bekliyoruz İş dünyasının, ticaret erbabının İstanbul'la olan irtibatlarında uçuş saatlerinde bir sıkıntı hâlâ yaşanmaktadır. Bu konuda bir çalışma yapılabilirse sevinirim.

Dile getirmek istediğim bir başka konu, PTT Bank. Tek personelle çalışan PTT Banklar bulunmaktadır. Artan iş yüküne rağmen, tek personel yetersiz kalmaktadır. Bazı ilçelerimizde PTT Banklar tek personelle çalışmaktadır. Bu konuda desteğinizi bekliyoruz.

Ankara-Delice otoyolu için teşekkür ediyoruz. Çalışmalar yapıldığı ifade edilmektedir. Bazı kılcak yollarda sorunlarımız var. Bunu Sayın Müsteşarımız ve ilgili genel müdürlerle biz konuşuyoruz.

Bir başka konu: Fahri trafik müfettişleri uygulamasına son mu verildi Sayın Bakanım? Şu anda kaç kişi var? Yeni kişiler fahri trafik müfettişi olarak başvuracaklar mıdır? Bu konudaki son durum nedir, çalışmalar? Bilgi verirseniz sevinirim.

Bakanlığın ve kurumların bütçesinin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bağcı.

Sayın Özgün...

Buyurun efendim.

İSMAİL ÖZGÜN (Balıkesir) – Saygıdeğer Başkan, Değerli Bakanımız, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli basın mensupları...

Değerli Bakanımıza, sözlerimin başında ekibiyle beraber öncelikle teşekkür etmek istiyorum. Gerçekten Ulaştırma Bakanlığı, yediden yetmişe bütün milletimizi ilgilendiren önemli hizmetleri gerçekleştiren bir bakanlık. O bakımdan, kara yollarından tutun, hava yollarına, devlet meydanlarına, demir yollarına, PTT'ye, DLH'nın yaptığı çalışmalara, hepsine yürekten teşekkür ediyorum. Gerçekten, çok başarılı çalışmaların altına imza atıyorsunuz.

Konuşmamız esnasında, Balıkesir'den birkaç sefer bahsettiniz, yapılan çalışmalardan örnekler verdiniz. Size o konuda müteşekkirim. Gerçekten, geçmiş yıllarla bugünleri mukayese ettiğimiz zaman, Balıkesir'de ulaşım en önemli sorunların başında geliyordu ama gerçekten Bursa-Balıkesir-İzmir bağlantısı, Bandırma-Susurluk-Balıkesir bağlantısı, bunlar ana arterler, hepsi bölünmüş yol hâline gelmiş durumda. Ayrıca, demir yollarıyla ilgili önemli çalışmalar yapıldı. Sizin de bahsettiğiniz gibi, Körfez Havaalanı, inşallah önümüzdeki turizm sezonunda hizmete girecek. Dolayısıyla, güzel hizmetler yapılıyor. Ancak, bütün bu yapılan hizmetlerin yanında tabii ki Balıkesir ilimizde yapılması gereken daha birçok işimiz var. Bunların başında, tabii biraz önce değerli milletvekili arkadaşım Sayın Sali'nin de söylediği gibi, Balıkesir ilimizi Kütahya üzerinden Ankara'ya bağlayacak olan Dursunbey-Tavşanlı arasındaki yolumuzun bir an evvel tamamlanmasını arzu ediyoruz çünkü Sayın Başbakanımız Dursunbey'e bir geldiğinde, bütün Dursunbeyliler koro hâlinde "Yol istiyoruz." diyorlardı. Bu bizim için belki bir ilçe yolu gibi görünüyor ama aslında bir iller arası yol olarak da görmek gerekiyor.

Tabii bir ikinci önemli sorunumuz, Sayın Bakanım, siz bunu gayet iyi biliyorsunuz. Şimdi, bu havaalanı açıldığı zaman, Balıkesir'le havaalanı arasındaki yolumuz yani Balıkesir-Havran yolumuz, şu anda tek gidiş geliş. Buranın mutlaka double yol hâline getirilmesi elzem. Bunun ihalesi aslında bugünlerde yapılacaktı, öyle konuşulmuştu, yapıldı mı bilmiyorum, ne aşamada, o konuda bilgi sahibi de olmak isterim açıkçası. Bu yolumuzun da inşallah, 2010 yılında süratli bir şekilde tamamlanması, körfezdeki canlanmayı, turizmin canlanmasını. Balıkesir Havaalanını çalıştırmadık biliyorsunuz Sayın Bakanım ama Balıkesir olarak bu Körfez Havaalanından elbette herkes faydalananak. Bunu dört gözle bekliyoruz bu yolu.

Batı çevre yolunun bitirileceğini siz söylediniz zaten konuşmanızda. Onun için size teşekkür ediyoruz. Bir otoyol var, onu bütün Türkiye kamuoyuna açıkladınız. Gebze-Balıkesir üzerinden İzmir Otoyolu. O da bizim açımızdan çok iyi olacak. Ancak buradaki çalışma programında okurken orada tespit ettim, bir de Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu yapılacak işler içerisinde zikrediliyor. Tabii, bu beni çok sevindirdi. Acaba, bu ne noktadadır, proje aşamasında mıdır, ne zaman ihale olacak? Bu da çok o bölge için, özellikle Avrupa'dan gelen yolcular açısından önemli.

Demir yollarında bizim tabii Gökköy Lojistik Projemiz var. Bunun bir an evvel gerçekleşmesini istiyoruz organize sanayi bölgesiyle entegreli bir şekilde. Mevcut hatların yenileceğini söylüyorsunuz. Şu anda bir İzmir-Manisa-Balıkesir-Kütahya-Eskişehir-Ankara hattımız var. Burada yenileme çalışmaları yapılıyor. Bunu önemsiyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun, ilave süre verdim.

İSMAİL ÖZGÜN (Devamla) – Yalnız, burada bir şey talep ediliyor bölgede, özellikle son günlerde dillendiriliyor. Bandırma-Bursa arasında bir demir yolunun yapılması sık sık gündeme geliyor. Bence de çok faydalı bir hizmet olur diye düşünüyorum.

Efendim, bir de bu Akçay-Güre-Altınoluk bölgemizde, Akçay'da bir iskelemiz var ama çok yetersiz, küçük bir iskele. Bu Akçay, Güre, oralarda bir mendirek yapımına ihtiyaç duyuluyor. Bunu da dile getirmiş olayım.

Efendim, siz ulaştırmada gerçekten önemli işler yapıyorsunuz. Ulaştırmada kara yolları bugüne kadar hep yükü ağırlıklı olarak taşımıştı. Demir yolları ihmal edilmişti, hava ulaşımı da çok ileri noktalara geldi. Siz, bu ulaştırmada yeni anlayışla artık demir yolları, hava yolu, deniz yolu ulaşımına önem veriyorsunuz. Bunun son derece önemli, Türkiye'nin geleceği açısından son derece önemli olduğunu düşünüyorum. Çalışmalarınızda başarılar diliyorum, herkese saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Özgün.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 42

Sayın Kızılıklı, buyurun efendim.

SEDAT KIZILCIKLI (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, Bakanlığımızın çok değerli bürokratları; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, gerçekten çok önemli bir bakanlığımızın bütçe görüşmelerini yapıyoruz. Öncelikle hayırlı olmasını temenni ediyorum. Ancak, zaman zaman dinleme tartışmalarından dolayı birçok konunun da gölgede kaldığını düşünüyorum. Hâlbuki bu dönem içerisinde 3G teknolojisinin Türkiye'ye gelmiş olması, uydu çalışmalarında çok önemli mesafeler kat edilmiş olmasını hakikaten çok önemsemeliyiz diye düşünüyorum. Benim bildiğim kadarıyla yine daha önceki dönemlerde maalesef zarar eden bir PTT Müdürlüğümüz vardı. Ama, hem kâra geçen hem kendisini yenileyen hem hizmetlerini yenileyen, daha çağdaş, daha modern bir yapıya ulaşan bir PTT. Hatta, lojistik hizmeti veren birçok özel şirketle rekabet edebilen bir PTT Genel Müdürlüğümüz var. Bu konulardaki gelişmeleri gerçekten önemsemeliyiz diye düşünüyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Onun için satacağız.

SEDAT KIZILCIKLI (Devamla) – Tabii, önce değerlendirmek lazım bir yeri. Yani, hiçbir yatırım yapmazsınız, çok kötü duruma getirirsiniz, ondan sonra bedava da verseniz almazlar ama önce biraz değerlendirmek lazım. Ekonomiyle ilgilenenler genelde bunlara dikkat ediyorlar. Önce değerlendirmek lazım, bir şirketi satmak için önce o şirketin değerini yükseltmek lazım, ekonomik değerini yükseltmek lazım, modernleştirmek lazım, çağdaşlaştırmak lazım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Satalım, satalım...

SEDAT KIZILCIKLI (Devamla) – Katıldığınıza göre problem yok.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Satış kısmı hariç.

SEDAT KIZILCIKLI (Devamla) – Tabii, denizle ilgili de güzel çalışmalar olduğunu hepimiz biliyoruz. Önceden Türk bayraklı gemilerin uluslararası limanlarda cezalandırıldığını, sıkıntılara girdiğini, hâlbuki dünyanın en ucuz ulaşımının deniz yoluyla yapıldığını biliyoruz. Bu konudaki gelişmeler gerçekten takdire şayan. Zaten duble yolları artık bütün Türkiye takdir ediyor ve 10 bin kilometre duble yol gerçekten büyük bir başarıdır. Bu konudaki çalışmalar çok önem verilerek devam ediyor. Marmaray'ı da önemsemeliyiz diye düşünüyorum. Fransa'dan İngiltere'ye, ülkeler arası Manş Denizi'nin altından gidiliyordu. Amsterdam'a gittiğiniz zaman denizin iki yakasının tünelle bir araya geldiğini görüyorsunuz. İnşallah, şimdi bu Marmaray çalışmalarıyla da Boğaz'ın iki yakası, denizin altından bir araya gelecek. Bu hem İstanbul için hem Türkiye için hem de o bağlantılar açısından gerçekten çok önemli.

Tabii, demir yolunda alınan mesafe, yapılan çalışmalar çok takdire şayan. Hızlı trenin Türkiye'de şu anda faaliyet içerisinde olması ve burada özellikle teşekkür etmek istiyorum, geçtiğimiz günlerde Bursa'ya hızlı tren bağlantılı otobüsle gittim, gerçekten çok mutlu oldum, dört saat içinde Bursa Otogarına girdik, en az bir buçuk iki saat zaman kazandık, çok konforlu bir ulaşım yaptık. Ama, şimdi bu takdir ve şükranlarımdan sonra da müsaade ederseniz Bursa'yla ilgili bir iki konuya da gelmek istiyorum.

Sayın Bakanım, şimdi bu trenin, hızlı trenin, demir yolunun Bursa'ya gerçekten acele bir şekilde gelmesi lazım. Çünkü, Bursa dediğiniz zaman, İstanbul'dan sonraki Türkiye'nin ikinci ekonomik merkezi ihracatta, üretimde, sanayide ve maalesef, geçmiş dönemlerde çok, önceki yıllarda demir yolu bağlantısı Bursa'nın nedense kesilmiş ve bu bağlantıyı bizim bir an önce kurmamız lazım. Bununla birlikte, İstanbul-İzmir Otobanıyla birlikte belki değerlendirilirse çok daha güzel olur diye düşünüyorum. Şimdi, biraz önce konuşma yapan arkadaşım dedi ki İzmir-İstanbul Otobanındaki çalışmaların İzmir'den başlaması lazım dedi. Hâlbuki biliyorsunuz bu özel şirketler tarafından yapılacak ve yap-işlet-devret modeliyle yapılacak bir çalışma ve öncelikle Gebze-Orhangazi, Orhangazi-Bursa çalışmalarının başlayıp bitirilmesi gerekiyor ki para kazanabilsinler, kazandıkları paralarla da diğer çalışmaları yapabilsinler yani para kazanmadan bu hattın tamamını bitirmeleri şirketler açısından mümkünse hiç önemli değil ama para kazanmadan bu hattın bitirilmesi mümkün olmadığına göre ekonomik gerçekler de ortadayken öncelikle İstanbul-Bursa ve köprü geçişinin tamamlanması ve bu geçişle birlikte de İzmir Otobanının tamamlanması gerekiyor. Tabii, burada köprüye özellikle bir çalışma yapılmıştı, hızlı tren bağlantısı kurulabilir mi, köprüde böyle bir yer ayrılabilir mi diye. Tabii, özel şirketlerin ekonomik zorluklarından dolayı bu koyulamadı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kızılıklı, ilave süre veriyorum.

Buyurun.

SEDAT KIZILCIKLI (Devamla) – Ama, Bursa'da şu anda acaba kamu gücüyle bu yapılabilir mi? Yani, aynı güzergâhta, hem Bursa'nın demir yoluyla bir an önce buluşması, hızlı trenle bir an önce buluşması hem de yapılan bu çalışmalara ilaveten kamu kaynağı aktarılacak belki yüzde 20, belki 30 bir kamu kaynağı aktarılacak bu bölümün ayrılabilmesi ve böylelikle Bursa'nın bir an önce demir yoluna, bir an önce hızlı trene ulaşması anlamında gerçekten biz çok önemsiyoruz çünkü Ankara'dan İstanbul'a, İstanbul'dan İzmir'e bir hat çizdiğiniz zaman da o üçgenin taban kenarında Bursa var. Yani, çok önemli bir kavşak noktası, çok önemli bir dönüm noktası. Bu Bandırma-İnönü arasındaki demir yolu önemli ama hızlı treni en rantabl ve en kestirme yoldan Bursa'yla, İstanbul'la, Ankara'yla, İzmir'le buluşturacak olan da bir çalışma diye düşünüyorum. Eğer bu çalışma içerisinde tekrar bunlar değerlendirilebilirse ve ekonomik kaynaklarımız bütçe açısından uygunsa bunun kamu gücüyle yapılabilmesi gerçekten hepimizi çok rahatlatacak ve bu arada tabii ki İstanbul-İzmir Otobanının da Bursa'dan başlamak suretiyle daha rantabl, daha ekonomik olarak ortaya geleceğini hepimiz biliyoruz.

Biraz önce, Sayın Ali Osman Bey'in de ifade ettiği Harmancık yolu bizim için önemli, Tavşanlı-Harmancık-Dursunbey yolu Bursa için önemli. Aynı zamanda, bu Bilecik-Mekece arasındaki çalışmalar, Bilecik yolundaki çalışmalarda İznik bağlantısı bizim için önemli. İznik-Mekece yolu da Bursa için önemli. Bunlara da yer verilebilirse gerçekten çok müteşekkîr kalacağız ama şunu özellikle son olarak ifade etmek istiyorum: Ulaştırma Bakanlığının hiçbir birimi devralındığı noktadan geriye gitmemiş ya da statik durmamıştır, hep ileriye gitti, hep artış var. İster havaya bakın

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 43

ister denize ister karaya ister iletişime ister PTT'ye, her konuda gerçekten çok büyük bir gelişme var. Bu anlamda sizlere gerçekten çok teşekkür ediyoruz. Yenişehir Havaalanından da seferlerin artırılması noktasında, kapasitenin artırılması noktasında, Bursalıların yoğun talebi var, ona da özellikle çözüm bulunabilirse gerçekten Bursa olarak birçok konuyu çözmüş olacağız diyorum.

Çok teşekkür ediyorum, bütçemizin hayırlı olması dilekleriyle saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Ünüvar, buyurun.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; saygılar sunarak konuşmama başlamak istiyorum. Öncelikle Sayın Bakanımızın güzel konuşması için teşekkür ediyorum ama geçtiğimiz yedi yıl içerisinde yaptığı şeyler olmasaydı böyle bir konuşmayı yapamazdı. Konuşmasının gerçekçi bir dayanması sebebiyle de hassaten teşekkür ediyorum. Bir teşekkürüm de Ulaştırma Şurasıyla ilgili. Gerçekten, eylül ayının sonunda, aslında diğer bakanlıklar için de son derece önemli bir açılım olabilecek bir şüraydı. Burada 2023 vizyonunun ortaya konması ve manifesto niteliğinde birtakım kararların alınması çok önemliydi. Bu sebeple de Sayın Bakanı ve ekibini kutluyorum.

Sayın Bakanım, tabii çok geniş birtakım faaliyet alanınız var. Ben kısa kısa bir iki noktaya değineceğim. Ulaştırmayla sağlık arasında çok yakın bir ilişki var gerçekten. Sayın Demir, pek çok noktaya değindi ama ben bir iki noktaya değineceğim. Esasında duble yolların yani bölünmüş yolların bir koruyucu sağlık hizmeti olduğuna inanıyorum. Burada hem trafik kazalarını hem ölümleri azaltması açısından gerçekten çok önemli. Aslında bölünmüş yolların aynı zamanda ülkenin bölünmesini engelleyen, ülkenin bütünlenmesini sağlayan da bir yönü var. Yıllar önce Diyarbakır, Mardin arasındaki bir aracın geçebileceği yollardan bugün artık sekiz şeritli yola girmiş olmamız çok önemli. Fakat, Sayın Bakanım, Adana'da özellikle iki tane noktaya değinerek bir konuya dikkat çekmek istiyorum. Adana Karataş arasında yaklaşık 20 kilometre civarında, Ceyhan Yumurtalık arasında da keza 20 kilometre civarında, 19 kilometre, bölünmüş yol çalışması var ama yıllardır bu iki yolumuz maalesef istimaldeki küçük pürüzler sebebiyle bir türlü harekete geçemiyor. Yani, tamam şahsi mülkiyet önemlidir ama kamu menfaati herhâlde o şahsi mülkiyetin daha önündedir. Bununla ilgili zannediyorum bir yasal düzenleme mi gerekiyor, yoksa yani şu anda âdeta bir ikna mekanizması, olmazsa daha sonra da işte yargı vesaire filan noktasına gidiyor. Bununla ilgili zannediyorum bir kanuni düzenleme gerekiyor çünkü yıllarca binlerce, milyonlarca insana hitap edecek bir yolu biz birkaç yüz kişinin karşı çıkması sebebiyle yaptıramıyoruz. Bu anlamda buna çalışmak lazım.

Otobanlarda seyahat ediyoruz ve zaman zaman telefonlarımızın çekmediği yerler oluyor, bazı yerlerde problemler oluyor. Acaba, otobanlarda özellikle bir ulaştırma radyosu kurmak, çok zor, zahmetli bir iş midir? Bence faydalı bir noktadır diye düşünüyorum. Ceyhan'la ilgili bir konu var Sayın Bakanım. Ceyhan'ın içinden demir yolu geçiyor ve iki tane hemzemin geçit var. Özellikle akşam saatlerinde, beş, altı civarında neredeyse insanların yarım saat kadar o trenin geçmesini falan beklediği nokta var. Müsteşar Bey de sağ olsun, görüştüm, bana bilgi verdi. Şehrin içindeki yol belediye hudutlarında, belediyenin ilgi alanında, demir yolu da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü bünyesinde. Burayla ilgili belediyenin ekonomik gücü yetmiyor veya orayla ilgili belki de imkânı yok ama demir yolu da kara yolu belediyenin sınırında filan, böyle bir tezat durum var. Esasında bunu da bir türlü uygun bir çözüm yoluna kavuşturmak gerekiyor diye düşünüyorum.

Bir başka konu Sayın Bakanım, Adana'yla Mersin arasında yıllardır süren bir havaalanı polemiki var. Maalesef, daha önce de size ifade etmiştim, hep etkili yetkili devlet büyüklerimizin açıklamaları Mersin'de yapıyor olması, sanki Adana Havaalanının Mersin'e taşınacağı gibi bir intiba uyandırıyor. Esasında burada bir mihmandarlık yapıp yani Yehişehir Baharlı'ya yapılacaksa bile ki Adana'ya 25 kilometre mesafede, Mersin'e 45 kilometre mesafede, bir Çukurova Havaalanı mantığını ortaya koymak lazım, bu spekülasyonlara son vermek lazım. Çünkü, bu minicik bir konuda insanlar yüzlerce, binlerce spekülasyon üretiyorlar. Bu arada tabii Adana Havaalanı da yeniden yapıncaya kadar gözden geçirilmesi gerekiyor, çok ciddi bir yol kapasitesi var.

Biraz önce Sayın Kızılıklı da ifade etti, Türk Hava Yolları gerçekten çok önemli işler yaptı, daha ucuza, daha fazla yolcuyu taşıyor, çok önemli imkânlar yapıyor ama küçük bir iki değişiklik yapsa aslında yolcu memnuniyetini de çok artıracak bir noktaya getirecek. Daha önce konuşmuştuk, sağ olun siz de ilgi göstermiştiniz, özellikle yüz kilonun üzerinde vatandaşlarımızın o Anadolu Jet koltuklarına sığması mümkün değil yani her sefere dört tane koltuk koysa nihayetinde bir tane koltuğu azaltmış olur ama vatandaş memnuniyeti artmış olur. Bir de uçuş seferleriyle ilgili de esasında her şehrin en fazla yani bir örnekleme yoluyla her şehrin en fazla uçuş yapan bin kişisine bir anket yapılırsa ve onlara göre de bir düzenleme yapılırsa zannediyorum bu da memnuniyeti artırır diye düşünüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Ünüvar.

NECDET ÜNÜVAR (Devamla) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Aslında, havaalanı demişken bir de Ceyhan bölgesini de incelemek gerekiyor Sayın Bakanım, orada çok önemli yatırımlar var. Enerji, endüstri bölgesi, tersaneler var. Esasında sizin deniz, demir, kara ve hava yollarını birleştireceğiniz en önemli ağlardan birisi olabilir. Orada da özellikle kargo uçaklarının inip kalkacağı havaalanına ileride nasıl olsa ihtiyaç olacak ama bununla ilgili zannediyorum, Enerji Bakanlığı, Sanayi Bakanlığı falan da o bölgeyle ilgili çalışıyor. Sizin de bu konuda müdahil olmanızın çok yararlı olacağı kanaatindeyim.

Son olarak da Sayın Bakanım, biraz önce Sayın Aslanoğlu'na ben de geçmiş olsun diyorum. Basit bir hadisenin İnternet medyasında haber yapıldığını ifade etti. Sayın Aslanoğlu son derece insani ve son derece önemli bir tıbbi işlem yaptı aslında yani tokalaşmadı. Bizim bunu şu anda pandemik gribin çok yoğun olduğu bir dönemde aslında daha tokalaşmamız ve daha çok elimizi yıkamamız gerekiyor.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 44

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

NECDET ÜNÜVAR (Devamla) – Bunu yapmış ama bu maalesef bir medya, İnternet medyası tarafından haber yapılmış. Bu haberi görünce esasında bu İnternet medyasıyla ilgili de ciddi olarak ele alınması gerekiyor. Onlar Sayın Bakanım, zaman zaman arkadaşlarla da görüşüyorum, İnternet medyası sizden çok memnundur, çok uzun süre dinlediğinizi ve onların problemlerini çözme noktasında çok fedakârca, gayretli bir şekilde çalıştığınızı ifade ediyorlar. Onların yasal düzenlemesini de yapmak lazım. İnternet medyasını ne kadar kontrol altına alabilirsiniz yani kontrol altına alabilirsiniz derken derli toplu bir kanuni düzenleme ne kadar yine bu nevi haberlerin çıkmasını engelleyebilir, bundan çok emin değilim. Çünkü artık Twitter dediğimiz bir sosyal erişim ağıyla insanlar yan masadaki insanların, takibindeki insanların hayatıyla ilgili milyonlarca insana bilgiyi rahatlıkla yayabiliyorlar, Facebook, vesaire falan. Tabii, yine de bir kanuni düzenlemenin yapılması zannediyorum bu nevi problemlerin de azalmasını sağlayacaktır.

Bu arada, Sayın Aslanoğlu, tokalaşmama dışında biraz odasını sık havalandırır, elini sık yıkarsa, biraz da limon, portakal yerse zannediyorum bu rahatsızlığı da çok kısa zamanda atlatır.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – Limon, portakalı Osman Ağabey mi gönderecek?

NECDET ÜNÜVAR (Devamla) – Bu arada İl Başkanımız dedi ki: “Hocam, ben Plan Bütçe Komisyonunda farklı illerden milletvekillerimizin farklı şeyler ikram ettiğini duydum. Ben ne ikram edeyim?” dedi. Onunla konuştuk ve yarın kargoyla gönderiyor, limon, portakal ve şalgam suyu gönderiyor. Yarın da İl Başkanımızın ikramı olarak inşallah, Plan Bütçe Komisyonu üyelerimize o ikramı, İl Başkanımızın ikramı olarak yapacağız.

Teşekkür ediyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – Senin ikramın olsa şey yapardık ama, bu başkanının, başkanının ikramını... Senin ikramın baş tacı.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Sayın Ünüvar “İl Başkanımız” dedi ama organize eden kendisi.

BAŞKAN – Sayın Çelebi, buyurun efendim.

SÜLEYMAN ÇELEBİ (Mardin) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, komisyonun değerli üyesi arkadaşlarım, değerli bürokratlar; sözlerime başlarken hepinize en derin saygılarımı sunarım.

Sayın Bakanım, cidden Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı kuruluşlarının bütçelerini tebrik ederken kendilerine ödenek olarak tahsis edilen bu meblağların yerinde kullanılacağı ümidini peşinen taşıyorum ve bu kuruluşların çalışmalarından ötürü şahsınızda bütün kuruluş yetkililerine de burada tebriklerimi sunmak istiyorum ve başarılarının da devamını diliyorum.

Sayın Bakanım, bu saatten sonra fazla da uzun bir konuşma yapma niyetinde değilim ama ilimin sorunlarıyla ve bölgemin sorunlarıyla ilgili olarak kısaca bazı hususlara değinmeyi fayda mülhaza ediyorum. Efendim, bilindiği üzere, Mardin Havaalanı, yolcu kapasitesi itibarıyla devamlı hem İzmir’e, Ankara’ya ve İstanbul’a devamlı full olarak, uçağın full şekliyle hizmet götürmektedir ama buradaki yolcu salonları yeterli değildir. Gidenleri ve gelenleri karşılamak maksadıyla vatandaşlarımız yazın sıcakta, kışın kar ve yağmurun altında beklemek durumundadır. Bu bekleme salonlarının büyüülmesi konusunda özellikle istirhamım olacaktır.

İkinci husus, Mardin Devlet Demiryolları istasyonu ile Organize Sanayi Bölgesi arasındaki bağlantı 4-4,5 kilometrelik bir mesafeye tekabül etmektedir. Buranın da Organize Sanayi Bölgesinin de Devlet Demiryollarının hizmetine açılması için ve bu hizmete muhtaç durumda bulunduğu için buna da özellikle önümüzdeki yıl Sayın Bakanım sizlerden bu 4,5 kilometrelik mesafenin bitirilmesini istirham edeceğim.

Ayrıca, bilindiği üzere Mardin, Orta Doğu’yla Türkiye’nin bağlantı merkezi durumunda bulunan bir ilimizdir. Bugün ulaşım yeri itibarıyla Nusaybin, Habur ve Musul arasında da bir demir yolu bağlantısının şu anda bakanlık yetkilileri ve zatiâliniz tarafından Hükûmet politikası olarak da düşünüldüğü hususunda benim bilgilerim vardır ama bunun çabuklaştırılması gerekir. Bu, ülke yararına zira, artık normal olarak kara yolları bu yükü taşıyamayacak duruma gelmiştir.

Ayrıca, yine program kapsamında bilindiği üzere, Mardin’deki Mardin Mazıdağı fosfat yatakları Güneydoğu Anadolu Bölgesinin GAP projesinin içerisinde yer alan bir gelir kaynağımızdır. Bunun da Mardin, Mazıdağı ve Diyarbakır demir yolu hattının da bitirilmesi, orada büyük yararlar sağlayacaktır diye düşünüyorum.

Sayın Bakanım, İpek Yolu olarak da adlandırılan Urfa’yla Habur arasındaki bizim kara yolumuz, şu anda duble yol durumunda, çalışmalar hızla devam etmekte ama bilindiği üzere, Habur’a giden, Irak’a ve diğer Arap ülkelerine giden ticaret hacmini ulaşım itibarıyla o yolun o trafiği kaldırması, o yükü kaldırması mümkün değildir. Bu münasebetle, buraya bir yol olarak Diyarbakır-Mardin-Midyat ve Cizre üzeri de bir duble yolun yapılmasında büyük bir yarar vardır diye düşünüyorum. Kaldı ki Mardin-Diyarbakır duble yolu bitmiş vaziyettedir, gayet de güzel yapılmış bir yoldur. Midyat’la Mardin arasındaki yol da şu anda 65 kilometre olan yolun 20 kilometresi bitmiş, sadece 45 kilometresi kalmış. Ilısu Barajı’yla bağlantılı olacak olan bu yolun Ilısu Barajı’nın normal olarak inşaatına başlanıldığında bu yolun yetersiz olacağı, mevcut yolun yetersiz olacağı tarafımızdan bilinmektedir. Onun için, bu duble yolun diğer bir özelliği de vardır, Mardin’i Batman’a bağlayan yoldur, iki vilayet arası yoldur. Bu yola da duble yol şekliyle önem verilerek yapılmasını özellikle istirham ediyor, bütçemizin ülkemize ve bakanlık mensuplarına hayırlı olmasını temenni ediyor, tekrar yüce heyete saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sağ olun.

Sayın Öztrak, buyurun efendim.

FAİK ÖZTRAK (Tekirdağ) – Teşekkür ediyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 45

Sayın Başkan, Sayın Bakan, komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; konuşmama başlarken hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bu sektörün geneliyle ilgili eleştirilerin en büyüğünü zaten Hükûmet, programında söylemiş. Ben, Sayın Bakanın sunumunda bulunamadım ama burada baktığım zaman şöyle bir ifade görüyorum programda: “Artan ulaşım talebi, uzun dönemli planlamalar yapılsa dahi kısıtlı kaynakların kısa vadeli kaygılarla kara yolu iyileştirme ve yapıma tahsis edilmesine sebep olmaktadır. Yetersiz altyapı üzerinde işletmecilik yapılan demir yollarının rekabet edebilirliği düşük kalmaya devam etmektedir.

Deniz yollarında büyük liman altyapılarının inşasını özendirecek finansman modelleri etkin bir şekilde hayata geçirilememiştir. Sonuç olarak kısıtlı kaynaklar, kara yolu ağırlıklı yapı ve sürekli artan talep kendi kendini besleyen olumsuz bir yapı yaratmıştır.” Bunu Hükûmet programında ifade ediyor. Yine dönüp baktığımız, yani ne durumdayız ulaştırma altyapısı itibarıyla? Çünkü ulaştırma altyapısı dediğimiz zaman bir ülkenin ekonomik faaliyetini verimli, etkin bir şekilde sürdürebilmesi, rekabet gücünün artabilmesi bakımından en önemli alanlardan bir tanesi de ulaştırma altyapısıdır. Mevcut altyapı yoğunluğu incelendiğinde, Türkiye'nin AB 27 ortalamasının oldukça altında kara yolu, otoyol ve demir yolu ağına sahip olduğu gözlenmektedir. AB 27'de kilometre kareye düşen ortalama kara yolu uzunluğu 0,41 kilometre, otoyol uzunluğu 0,015 kilometre, demir yolu uzunluğu 0,05 kilometreyken, ülkemizde sırasıyla 0,082 kilometre, 0,003 kilometre ve 0,11 kilometredir. Asfalt kaplamalı köy yolları da değerlendirmeye alınsa bile ülkemizin kara yolu yoğunluğunun AB 27 ortalamasının yaklaşık yarısı düzeyinde kaldığı görülmektedir. Yani burada şunu görüyoruz. Bu sektörde gerçekten çok ciddi yatırım ihtiyacı hâlâ devam etmektedir.

Şimdi, ödeneklere dönüp baktığımız zaman, ulaştırma yatırımları: Kamunun ulaştırma yatırımları 2008 yılında 14 milyar 733 milyon liraymış. 2009 yılına geldiğimizde yıl sonu gerçekleşme tahmini 13 milyar. Yani 2008 yılının yaklaşık 1,7 milyar altında. 2010 yılında da bu rakamın 14,2 olacağı söyleniyor. Şimdi, 13 milyardan 14,2'ye artış yüzde 9,1. Yalnız, ben, Bakanlığın yatırımlarına bakıyorum, yani şu anda önümüze gelen bazı kuruluşların yatırımlarına bakıyorum: Karayollarının yatırımlarındaki artış genel ulaştırma yatırımlarındaki yüzde 9'luk artışa rağmen yüzde 25; Denizcilik Müsteşarlığının yatırımlarındaki artış yüzde 34; Bakanlığın yatırımlarındaki artış yüzde 97. Ben şimdi burada sormak istiyorum. Bir kuruluş mu çıktı? Dengesiz bir yapı var önümüzde. Toplam yüzde 9, Bakanlık yüzde 97, Karayolları yüzde 25, Denizcilik Müsteşarlığı yüzde 34. Demiryollarının yatırımdaki artış nedir, onu bilemiyorum. O herhâlde KİT'te. Bir şey mi çıktı buradan? Yani acaba bu Demiryolu yatırımları eskiden Ulaştırma Bakanlığı yatırımlarındaydı, o çıktı, öbür tarafa mı gitti, başka bir şey mi? Bir dengesizlik var baktığım zaman bu rakamlarda. Nedir acaba? Bu konuda bilgi alabilirsem çok sevineceğim.

Onun dışında biraz da kendi ilimle ilgili, Ulaştırma Bakanlığını kesen konularda bazı taleplerimizi iletmek istiyorum. Bu ilimizin talepleridir, yani sadece benim değil, ilimizin tüm milletvekilleri de. Şimdi, bu bazı balıkçı barınakları var Sayın Bakanım, bunların onarılması gerekiyor. Bunlarla ilgili 2010 yılına teklifte bulunulmuş. Ben bunların adlarını zikrediyim. Hoşköy, Şarköy ve Kumbağa Balıkçı Barınakları. Gerçekten de ilimizdeki bu balıkçı barınaklarının durumuna baktığımız zaman perişan hâledir. Bu onarımların bir an önce yapılması lazım. Biliyorsunuz, geçtiğimiz yıl ve bu yıl havalar son derece sert gitmektedir. Bu bölgelerde sellere maruz kaldık. O nedenle burada yapılacak olan yatırımların çok önemli olduğuna inanıyorum.

İkincisi, merkezimizde bir balıkçı barınağı vardır. Yıllardır burası birtakım turistik faaliyetler için kullanılmaktadır ve Tekirdağ turizmine de önemli katkılarda bulunmaktadır. Ancak, bu birtakım davalar sonucunda buradaki birtakım yerlerin balıkçı barınağı maksadı dışında kullanılması nedeniyle birtakım sorunlar ortadadır. Bu balıkçı barınağının bir an önce belediyeye devredilmesi suretiyle burada turistik faaliyetlerin devam etmesine ve bu limanın Tekirdağ'ın turizm faaliyetlerine daha da fazla katkıda bulunmasına...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Hangisinin devri?

FAİK ÖZTRAK (Devamla) – Merkez Balıkçı Barınağı. Yani hakikaten balıkçı barınağından çok orası artık bir turizm alanı gibi olmuş. Orada bir bakılırsa zaten bu durum tespit edilecektir. Bir diğer konu, biliyorsunuz, çevre yolu tamamlandı Tekirdağ'ın. Teşekkür ediyorum. Büyük ölçüde tamamlandı. Daha birtakım sanat yapıları falan devam ediyor. Ama bu çevre yolu tamamlandıktan sonra sahil yolunun da belediyeye devredilmesi hâlinde burası daha verimli kullanılacak. Yalnız talebimiz, belediyemizin imkânları son derece kısıtlıdır. Gerekli onarımlar yapıldıktan sonra devrederseniz çok makbule geçecektir.

Bir diğer talebimiz, projelendirilmesi bakımından, Tekirdağ'dan İstanbul'a karşıdaki Adalar'a deniz otobüsü. Burada bir potansiyel var gibi gözüküyor. Bunun değerlendirilmesinde yarar vardır diye düşünüyoruz.

Kara yollarıyla ilgili olarak, çok kritik bazı yollarımız var. Bunlardan bir tanesi Saray, Çatalca, Yassıören ayrımı. Bununla ilgili olarak yaklaşık 63 milyon liralık bir teklifte bulunmuşuz 2010 yılı programına. Yine bir başka yatırım, Tekirdağ-Hayrabolu devlet yolu ki bu çok kritik bir yol Sayın Bakanım. Bakın, bu Eskiköy'de bir sınır kapısı açılması ihtimali var. Eğer bu Tekirdağ-Hayrabolu yolunu yapar, onun Uzunköprü kısmını da devam ettirirsek bu Tekirdağ Limanı'ndan Yunanistan'a açılan, giden en kısa yol olacaktır. Dolayısıyla stratejik önemi olan bir yer ve bölgedeki sanayi faaliyetlerini ciddi şekilde canlandıracaktır. Bu yıl bunu da ilimiz teklif etmiş. Tekirdağ-Malkara ayrımı-Şarköy, Çorlu-Lüleburgaz-Ahmet Bey- Saray yolu, yine Malkara ayrımı-Barbaros Liman bağlantısı –ki bu yıl burası ciddi bir sel felaketi de yaşadı- Muratlı çevre yolu ve Çorlu-Şerefli yolu. Bu projeler de bu yılın programına teklif edilmiştir. Bakanlığımızın ilgisini talep ediyoruz.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Metin Arıfağaoğlu, buyurun.

METİN ARIFAĞAOĞLU (Artvin) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 46

Karayolları Genel Müdürlüğü ağı içinde bulunan yollardan bahsetmek istiyorum. Karayolları Genel Müdürlüğü kendi dalında gerçekten uzman bir kurulmuştur, çok deneyimli, çok tecrübeli, uzman arkadaşlar mevcuttur. Ancak Artvin'deki üç projeden bahsetmek istiyorum. Daha önce 2008-2009 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi için yaptığım konuşmalara baktım, buralarda da bu projelere değinmişim. Bunlardan biri, bilindiği gibi Borçka-Camili yoludur. Borçka-Camili yolu toplamı 43 kilometredir. 1991 yılında ihale edilmiştir, 2008 yılı sonunda yüzde 60 seviyesine ulaşılmıştı, yüzde 40'lık bir kısım kalmıştı.

Sayın Bakan, 2009 yılı sonunda bitirileceğini söylemiştir. Sayın Bakan, bunu Mecliste de benim soru önergemde de 2009 yılı sonlarında...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – 2009 değil, tarihi ben hatırlamıyorum.

METİN ARİFAĞAOĞLU (Devamla) – 2009 diyor. Meclis kayıtlarından çıkarttırabiliriz ancak hem Borçka-Camili yolu için hem Ardanuç-Ardahan yolu için. Ardanuç-Ardahan yolunun Artvin ili hudutlarında kalan kısmı 31 kilometredir. Ancak şunu söyleyebilirim. Geçen sene, yani bu sene ve geçen sene verdiğiniz ilave kaynaklarla hızlı bir çalışmaya rastlanmıştır. Bu tespitlerim vardır. Ancak yeterli değildir. 2009'dan vazgeçtik Sayın Bakan, 2010'a da razıyız. Yeter ki bu yollar bitsin. Borçka-Camili, Ardanuç-Ardahan, ayrıca Ayrım-Meydancık yolu da vardır. Bu yollar için nedense yeterli ödenek bir türlü ayrılamamıştır ve bu yollarda beklenen çalışmaya ne yazık ki rastlayamıyoruz.

Yine önemli bir konu şudur: 23 Eylül 2009 günü Borçka ilçesinde büyük bir feyezan yaşanmıştır. Borçka-Hopa yolunun yaklaşık 10 kilometresinde büyük bir tahribat oluşmuştur ve ben oradan dün geldim ve geçiş sağlanıyor, işaretleme levhaları iyidir. Asfalt da yapılmıştır fakat dar olarak geçiliyor, kontrollü geçiliyor. Buradaki çalışmalar iki aylık bir sürede henüz düzelmemiştir. Onu da özellikle belirtmek istiyorum.

Karayolları, uzman bir kuruluştur, söylüyorum. Keşke bütün yolları Karayolları yapsa fakat Artvin'de ikinci bir sorunumuz vardır. Barajlardan dolayı bazı yolları Devlet Su İşleri yapıyor. Devlet Su İşlerinin bitirdiği yollarda sorunlar bir türlü bitmiyor. Örneğin Murgul yolunda bir tünelimiz vardır, yaklaşık yedi, sekiz senedir bitmiştir, bir türlü aydınlanması olmamıştır. Yine Borçka-Muratlı yolunda korkuluklar yapılmamıştır, soru önergemize Devlet Su İşleri "Biz protokolle yaptık burayı, bizim sorumluluk alanımızda değildir." diyor.

Yine Şavşat ve Ardanuç istikametinden Artvin'e doğru gelirken eskiden dere'yi, ırmağı takip eden bir yol vardı, şimdi o yol Deriner Barajı yapılırken servis yolu olarak düşünüldü, eski yoldan bir geçit sağlandı. Yaklaşık 800 rakıma çıkan bir yol vardır. Bu servis yolu şimdi daimî yol oldu. Biz oradan nehri takip eden, yani baraj gölünün üstünden bir yol istiyoruz ama Devlet Su İşleri diyor ki: "Bizim konumuz değildir, bu işlere Karayolları bakar." İşine gelince kendi bakıyor, işine gelince Karayolları bakarmış. Şimdi, Artvin'de yaşayanların yaşam standardını yükseltmek için, özellikle yollardaki yaşam standardını yükseltmek için Şavşat ve Ardanuç istikametinden Artvin'e gelen Berta Köprüsü'nden sonra 8-9 kilometrelik göl üzerinden bir yola ve oradan bir viyadüke ihtiyaç vardır. Bu durum, buradan seyahat edenlerin yarım saatini kısaltır. Mevcut yoldan gidin diyorsanız yarım saat uzamış olur. Baraj yapılmadan yarım saat önce gidiyoruz, baraj yapıldıktan sonra yarım saat sonra dağa tırmanacak, dağdan inecek. Yani bana göre hükümetler vatandaşların yaşamını kolaylaştırmak için vardır. Bu önemli bir projedir. Artvin için çok büyük bir hizmettir.

Yine dün değil evvelsi gün Hopa'da karşılaştığım bir durumu sizin takdirlerinize sunmak istiyorum. Şimdi, bu barajlardan dolayı oradaki şoför esnafı veya sanatkâr ekskavatör edindi veya iş makinesi edindi, sınır ötesinde, Batum'da on günlük, on beş günlük işler buluyor. Fakat kendi aracıyla götürmek istiyor. Ülkeler arası nakliye yapan firmaların C belgesi varmış. "Bizim belgemiz yok, geçemiyoruz." diyorlar. Geçici olarak araç kendinin, ekskavatör kendinin, C belgesi alın dedim ama "Bu 10 bin-15 bin gibi bir rakam, onları da veremeyiz." diyorlar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

METİN ARİFAĞAOĞLU (Devamla) – Bitiriyorum efendim.

BAŞKAN – Sayın Arifağaoğlu, buyurun tamamlayın efendim.

METİN ARİFAĞAOĞLU (Devamla) – Bu konuyu takdirlerinize arz ediyorum.

Böylelikle oradaki şu ekonomik krizden, daraldıktan dolayı bir iş gücü imkânı vardır.

Diğer önemli bir konu, biliyorsunuz, Batum Havaalanını biz iç hat seferi diye kullanabiliyoruz ve İstanbul üzerinden Batum seferleri devam ediyor ancak ne yazık ki, bütün istememize rağmen, hiç değilse yaz döneminde istememize rağmen Ankara-Batum seferlerine bir türlü başlanamadı. Hiç değilse haftanın iki gününde Ankara-Batum seferlerinin çok faydalı olacağını düşünüyorum ve beni dinlediğiniz için hepinize teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Akcan, buyurun efendim.

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyonkarahisar) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Değerli komisyon üyesi arkadaşlarımız, milletvekillerimiz, Ulaştırma Bakanlığımızın merkez ve bağlı kuruluşlara ait değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinize en içten duygularla saygılar sunuyorum ve bütçemizin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Ben gecenin ilerleyen bu saatinde bu komisyonun bir eski üyesi olarak kafanızı bu kadar yoğunlukta fazla şişirmek istemiyorum ama keşke burada söylemek istediklerimi söylemek zorunda kalmazaydım. Bir şikâyeti, şikâyetler dizisini burada huzurlarınıza getirmek istiyorum. Şikâyet ettiğim konular da sadece ve yalnızca bir zamanlar benim Bakanı olduğum, Bakan iken bana bağlı olan Karayolları Genel Müdürlüğü ile ilgili.

Sayın Bakan, yapan herkes övünmeli ve bu ülkeye katkı yapan herkese minnet duymalıyız, teşekkür etmeliyiz. Ama işler yapılırken doğru yapılmalı. Ben yaptım oldu mantığı asla kamu hizmeti sırasında düşünülmemelidir. Elbette ki siyasi partilerimiz, demokrasinin vazgeçilmez öğeleri ama devlet yönetimi ile parti yönetimini, devletin yönetimiyle partilerin devlet yönetmeye kalkışmasını ayırt etmemiz lazım. Şimdi, öncelikle ben kendi seçim bölgemle ilgili olarak sadece bunları dile getirmeyeceğim. Pek çok alanda işin sağlıklı yapılması, tekniğe uygun yapılmasına bağlı. Kara yolu

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 47

yapıyorsunuz, sanat yapıları var, menfezler var, köprüler var, kavşaklar var. Bunlar layıkiveçhile yapılmazsa oralara karanlık nokta, kör nokta diyoruz ki kazaların en önemli nedeni olarak görüyoruz. Eğer siz kara yolunu yaparken olmaması gerektiği, önceden yapılmış projede sabitlenmiş olan bir kavşağı getirir oraya -bir parti yöneticisinin iş merkezi oraya bağlı diye- yapılmaması gereken kavşağı getirir oraya yaparsanız o zaman bu yanlış bir iş olur. Konuyu ilettiğimiz zaman Karayolları Antalya Bölge Müdürlüğü teknik elemanla konuşuyoruz. "Vallahi, efendim, haklısınız, burada bu kavşak olmamalı ama bir biçimde bu talep ediliyor, bu yapılacak, biz de bu olumsuzluğu alacağımız -şte- sinyalizasyonla, şunla, bununla ortadan kaldırmaya çalışacağız." diyor. Şimdi, o olumsuzluğu, baştan, birileri istedi diye yaratıyoruz, arkasından tedbir alacağımız, işte tedbir olarak biz bunu aşarız diyerek olumsuzluğu aşmaya çalışıyorsunuz. Hiç kimse oraya sinyalizasyonu ve kavşağı babasının parasıyla yapmıyor; benim paramla yapılıyor, sizin paranızla yapılıyor. Oraya devletin parası akıyor. İsabetli yatırım olmazsa, isabetli iş yapılmamış olmazsa benim ödediğim parayla o yapılacak sakat kavşak benim ölümüne sebep olursa bunun vebalinin altından, parti yönetme adına, devlet yönetme adına kim kalkabilir? Söz konusu olan yer Aydın, Denizli, Afyon yol güzergâhı üzerinde Dazkırı ilçesi, Dazkırı'nın çıkışı. Projede orada kavşak falan yok ama kavşak yapılıyor. Belediye il imar planını düzenliyor. Yanlış. Yeni gelen yönetim bu yanlışlığı tespit ediyor, düzeltiyor ve ilgili bölge müdürlüğüne konuyu iletiyor. Konu oraya iletdikten sonra, bir hafta sonra kavşak yapımına başlıyor ama kavşak yapımına başlamadan bir gün önce gelen yazıda "Efendim, sizin imar değişikliğinizden önce biz bu kavşağı yapmıştık" diye bir kocaman yalan söyleniyor. Ben, bu ülkede Bakanlık yapmış bir adam olarak söylüyorum bu sözleri. Konuşmaların tutanaklara geçtiğinin farkında olarak söylüyorum bu sözleri. Bir bürokrat, çelik çomak oynar gibi devletin adamlarıyla oynuyor ama niye? Partimizin istedi diye. Partinin arzularına devletin yapması gereken düzgün işleri kurban etmeye hiç kimsenin hakkı olamaz Sayın Bakanım.

Şimdi, aynı güzergâhta, fazla değil, 5 kilometre ileride bir dinlenme tesisi var. Dinlenme tesisinin neden sebep istismak eder araziye. Devletin istismak edip yol yapması gereken araziye kendisi istismak bedelini ödeyerek il özel idareye istismak ettiriyor, oraya kavşak ihdas ettiriyor. Orada kavşak olmaz. Bir şey icat ediyorlar. İleride bir köye buradan köy yolu gidecekmiş, o yüzden buraya da kavşak yapılacakmış!

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – İlave süre veriyorum efendim.

ABDÜLKADİR AKCAN (Devamla) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Olmayan köy yoluna kavşak icat ediyoruz, sonra da köy yolu yapacağız! Böyle bir anlayış olmamalı Sayın Bakan.

Şimdi, İstanbul'dan kalktığınızda Konya'ya gitmek isterseniz, Adapazarı, Bilecik, Eskişehir, Afyon, Afyon'un Emirdağ ilçesi, Bolvadin ilçesi, Çay ilçesi, sonra Konya'nın Akşehir ilçesi, sonra Konya'ya gidersiniz. Bu güzergâh aynı zamanda İstanbul'u, Marmara Bölgesini, Bursa da dahil olmak üzere Adana'ya bağlayan yoldur. Burası aynı ilin iki ilçe arasında yolu değildir. Şimdi, biraz önce Ali Osman Bey'i, Balıkesir Milletvekilimizi dinledik, biraz önce Sayın Süleyman Çelebi Bey'i dinledik. Orada yapılmış, bölünmüş yollar için teşekkür ediyorlar ve il merkezi ile ilçe arasında bölünmüş yol istiyorlar. Sayın Bakanım, İstanbul'u Konya'ya bağlayan yolda A1 standardında kara yolu yok. Kastettiğim...

İSMAIL ÖZGÜN (Balıkesir) – O ilçe yolu değil ki. Balıkesir'i Kütahya'ya bağlıyor.

ABDÜLKADİR AKCAN (Devamla) – Peki, Sayın Özgün, özür dilerim.

Burası bölgeyi bölgeye bağlayan yol. Öyle ifade edeyim ve bu yol yapılmış değil. Sayın Bakanım, bu yolun 131 kilometresini benim zamanında on bir ayda yaptık. Kalan 14 kilometresi yedi yıldır yapılamıyor. Eğer bir terslik varsa Sayın Aydoğan da ifade etsin. Emirdağ-Bolvadin arası, Dişli-Kemer kaya arası. Bu yol yapılmamış. Yarın bürokratinizin, inandığınızın danışmanınızın birini verin, götürüyem.

Bir diğer husus, 2002 yılında ben hasbelkader o bölgedeki insanlarla kader birliği yaptım, Ağın Köprüsü'nün temelini attım. Köprü'nün bacakları yükseldi. İki mahalli idareler seçimi yapıldı, ikisinde de partiniz ve yöneticileriniz, bakanlarınız o köprüyü tamamlama üzerine siyaset yaparak mahalli idareler seçimlerini yürüttünüz...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Süre veriyorum Sayın Akcan, lütfen tamamlayın.

ABDÜLKADİR AKCAN (Devamla) – Ben de bu yenilenen seçimde söyledim. O Mecliste olduğun sürece, ister Adalet Bakanlığının bütçesi görüşülsün, bundan sonra bütçe görüşmelerine geçtikten sonra Ağın Köprüsü'nün ne zaman yapılacağını Hükûmete soracağım dedim. Lütfen o Ağın Köprüsü'nü tamamlayın. Ora için bir ihtiyaç Sayın Bakan. Lüks, fantezi olsun diye oradakiler oradaki oylara talep olma adına biz o köprüyü başlatmadık. Orası, sizin de gördüğünüz, yerinde tespit ettiğiniz gibi bir ihtiyaç. Benim ifade edeceğim husus bu.

Teşekkür ediyor, bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum. Sağ olun Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Akcan.

Sayın Işık, buyurun efendim.

ALİM İŞİK (Kütahya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Bakanlığımızın çok değerli bürokratları, değerli milletvekili arkadaşlarım, basınımızın değerli temsilcileri ben de sözlerimin başında öncelikle bütçemizin ülkemize ve Bakanlığımıza hayırlı olmasını diliyor, hepinize saygılarımı sunuyorum.

Sayın Bakanım, tabii süre kısıtlı olması nedeniyle söyleyeceklerimi öncelik sırasına göre de dizmiş olarak söylemek istiyorum. Sizin de çok yakından bildiğiniz gibi Kütahya ilimiz son dönemde, özellikle hükûmetleriniz döneminde Türkiye genelinde en fazla göç veren illerden birisi hâline gelmiştir. Devletin resmî rakamlarına göre 2008 yılı sonu itibarıyla Türkiye'nin 2'nci büyük göç veren ili olmuştur ve 100 binin üzerinde gencimiz başka illere göçmüştür. Sebeplerinden en önemlisi, tabii ki Kütahya ilinin komşu illerine olan bağlantılarını sağlayacak ulaşım ağının gelişmemiş olması ve diğer birçok faktör de var ama ulaşım kalitesinin yeterli düzeyde olmaması bu göçü tetikleyen önemli

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 48

sebeplerden birisidir. Bu vesileyle tabii ki Kütahya-Eskişehir, Kütahya-Afyon bölünmüş yol çalışmalarının sonuna yaklaşmış olmasından dolayı şahsınıza teşekkür ediyorum. Önümüzdeki yıl umarım bu iki yol bitmiş olacak.

Bunlar kadar önemli bir diğer bağlantı da Değerli Balıkesir Milletvekilimizin de dile getirdiği gibi Kütahya-Balıkesir yolu bağlantısıdır. Bunun da 2012 yılında bitirileceği sözünü, önergime verdiğiniz cevaptan almış bulunuyorum ama bunun hızlanmasında en azından tekrar geriye atılmamasında yarar olduğunu söylüyorum.

Bir diğeri, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu üyesi olarak son dönemde yaşanan dinlenme olaylarından gerçekten bir milletvekili olarak şahsım da çok rahatsız olmuştur. 300 milletvekilinin dinlendiği söyleniyor. Bu milletvekilleri bu döneme mi aittir, geçmişten beri mi dinlenmektedir, bunların sayısı bu mudur, kimlerdir? Bakan olarak eğer bu konuda bir açıklamada bulunursanız herkesin rahatlayacağını düşünüyorum.

Bir diğer konu Kütahya-Afyon çevre yolu üzerinde üç, dört önemli yerde üst ya da alt geçit ihtiyaçları vardır belediyemizin. Şu anda yapılmakta olan otogar bağlantısını sağlayacak üst geçit yerel imkânlarla yapılıyor. Hiç olmazsa bunun da dikkate alınarak bu üç, dört üst geçitli otogar bağlantısı, şehrin çıkışındaki üniversite kampus bağlantısı ve arada sosyal konutlara bağlantıyı sağlayacak üç önemli kavşak çok önemli, çok ciddi trafik kazaları yaşanıyor çünkü. Onu da sizlerden istihdam ediyorum.

Bir diğer konu, özellikle Bursa'yı Antalya'ya bağlayacak olan Bursa-Simav-Selendi-Uşak üzeri hattın mutlaka değerlendirilmesi gerekiyor iyi bir karayolu bağlantısıyla. Bu konudaki çalışmalar ne aşamada, bilemiyorum ama tahmin ediyorum ileride dikkate alınacak önemli bir güzergâhtır. Çok sayıda yol istimlakine maruz kalmış vatandaşlarımızın şikâyetini dile getiriyorum. İstimlak bedellerinin ödenmediği, mahkemelerle sürekli uğraşıldığı mahkeme kararı olmasına rağmen sıraya dizilerek ne zaman ödeme sırasının geleceğinin bilinmediği bir durumun yaşandığı söyleniyor. Konuyu sizlere arz ediyorum.

Ankara-İzmir otoyol projesi ve Antalya-İstanbul hızlı tren projesi merkez Kütahya olması gerekirken Kütahya'nın bypass edildiği güzergâhlardan bahsedilmektedir. Bu konuda gerçekten il milletvekilleri olarak hepimiz sıkıntı içerisinde değiliz. Sadece muhalefet partisine ait milletvekili olarak ben değil, iktidar partisinden milletvekilleri de bu konuda ciddi baskı altındadır. Niçin Kütahya en kısa güzergâh üzerinde yer alıyor olmasına rağmen bu yollar Kütahya'dan geçirilmiyor sorusunu vatandaşlarımız hepimize sormaktadır.

Son konu da sizin de çok yakından bildiğiniz 2006 yılında yatırım programına giren, 2009 yılında bitirilmesi planlanan Kütahya-Afyonkarahisar ve Uşak illerimizin birlikte kullanacağı Altıntaş Zafer Hava Limanının durumudur. Son sizden gelen bilgiler doğrultusunda, 2009 yılı sonu itibarıyla yap-işlet-devret modeliyle ihale aşamasına gelineceğini söylemişsiniz. Yalnız öngörülen çalışmalar içerisinde bu hava limanımızın adı geçmiyor gördüğüm kadarıyla, kitapçıklarınızdan takip ettiğim kadarıyla. En son 2013 yılına ertelendiğini Bakanlığınızın ilgili sitesinden takip ettim...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ALİM İŞİK (Devamla) – Son cümlelerim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Lütfen tamamlayın.

ALİM İŞİK (Devamla) – Bu hava limanı 2013 yılında bitirilebilecek midir? Yaşanan sıkıntılar varsa bizim bilmediğimiz, bunlar konusunda bizleri ve diğer milletvekillerimizi aydınlatırsanız çok memnun olurum diye düşünüyor; bu vesileyle tekrar sözlerimin sonunda bütçenizin hayırlı olması dilekleriyle saygılar sunuyorum hepinize.

BAŞKAN – Sayın Özkan, buyurun.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli komisyon üyeleri, bürokrat arkadaşlar ve basın değerli temsilcileri; Ulaştırma Bakanlığı olarak Burdur genelinde çalışmalarınıza teşekkür ediyorum ancak aşağıda sıralayacağım sorunların bir an önce yerine getirilmesini talep ediyorum:

1) Acilen Burdur-Ankara, Burdur-İzmir, Burdur-İstanbul tren seferlerinin Burdur Garından gerekli rehabilitasyon yapılarak bizzat trenle -otobüse binerek değil- başlatılması.

2) Burdur-Yeşilova-Denizli kara yolunun bir an önce düzenlenmiş, bölünmüş yol olarak bitirilmesinin sağlanması.

3) Yine bu yolda Hacılar, Döğer, Yarıklı, Harmanlı, Karaatlı köy içi yollarının çevreye alınması, kara yolu ağı olarak görülüyor ancak köy içlerinde devamlı kazalar oluyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Yeşilova, nereye dediniz?

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Devamla) – Yeşilova-Burdur kara yolumuz, Denizli.

Bölünmüş yol çalışması biten Burdur girişi, Askeriye köyü, Gökçebağ köyü ile Kışla mahallesinin alt geçit ve üst geçit sorunlarının bir an önce çözülmesi bir aciliyettir. Çok kazalar oluyor aynı yerde. Çok süratli. Çünkü turizme açık bir yolumuz.

4) Burdur-Kozca sapağından Karamanlı'ya bağlanan kara yolu güçlendirme çalışmalarıyla sağlam ve sollu olarak 1'er metrelik daralmalar meydana gelmiştir. Kamyonlar geçişlerinde birbirlerinin aynalarını kırmaktadır. Bu durum Karamanlı ve Yeşilova arasında da söz konusudur. Yol yükseltildi ama yol daraldı, çok kazalar oluyor.

Beş: Burdur-Antalya güzergâhında Gurna Köyü-Lengüme sapağında bir kavşak mevcuttur. Orada da -20 kişi- ölümlü kazalar meydana geldi. Buraya bir kavşak düzenlenmesinin yapılması...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Hangi köy?

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Devamla) – Gurna. Yakaköy diye geçiyor, yeni adı Yakaköy. Orada NATO petrol hattının olduğu söyleniyor ama orada yukarıdan demir pervazla bir kavşak düzenlenmesi yapılabilir.

Yine, Keçiborlu'dan itibaren Burdur Gölü çok çekildi. Orada yaklaşık 4 kilometrelik bir sahamız var. Bu yol 20 kilometrelik bir avantaj sağlayacaktır. Bu aranın sizler tarafından tespitinin yapılması...

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 49

Korkuteli-Tefenni-Karamanlı, Yeşilova-Denizli bölünmüş yol çalışmalarının başlatılması. Korkuteli'ye kadar bölünmüş yol yapıldı, Korkuteli'den sonra Tefenni... Çok virajlı bir yolumuz var. O yol -Yeşilova üzerinden, Karamanlı üzerinden Denizli'ye bağlantılı- çok dar. Artık oradan büyük araçlar da geçmeye başladı, TIR'lar. O yolun düzenlenmesi.

En büyük Burdur projesi olarak düşündüğümüz Burdur-Antalya, Burdur-Fethiye, Burdur-Finike tren yolu bağlantısı hakkında ne düşünüyorsunuz? Ne zaman yapmayı düşünüyorsunuz? Tonajla ilgili yaşanan sorunlar var.

Sayın Bakanım, geçen gün Antalya girişinde bir araca 95 kilo için -patates yüklü, içinde iki kasa elma fazla geliyor- 95 kilo yüzünden 2 milyar 800 bin lira ceza kesiliyor. Bir genelgeyle artı 200 gibi bir avantaj sağlamanız... Yani 95 kilo için o vatandaş o 2 milyar 800'ü verdiğinde hüngür hüngür ağlayarak bana telefon açtı ama "Kantar elektronik, Ankara'yla bağlantılı olduğu için bu cezayı biz iptal edemiyoruz." diye yetkililerden bilgi aldım. Bu konuda bir artı, 150-200, sizlerin takdir edeceği bir rakamı değerlendirmeniz.

Ayrıca blok taşımalarda, tırlarda mermerlerde blok bölünmeleri... Düzgün bloklar çıkıyor, o blokları parçalayamıyorlar, çünkü işlevini kaybediyor mermer. O konuda da mermercilerimizin tonajla ilgili talepleri vardır, onların değerlendirilmesini istiyoruz.

Süleyman Demirel Havaalanının tekrar trafiğe açılmasını sağlamanızı... Teşekkür ediyorum.

Yine sürücü belgeleri, bu mesleki yeterlilik belgeleriyle ilgili sorunlar yaşanmaktadır. İki yıl önce, üç yıl önce sürücüler girmiş, mesleki yeterlilik sınavını başarıyla kazanmışlar ama ellerinde belgeleri olmadığı için yollarda gerek jandarma gerek polis tarafından cezalar kesiliyor. Bu sürücü belgelerini Gazi yapıyordu, daha sonra bunu yukarıda bir yere taşıdınız. Yani bu sürücü belgelerinin sürücülere bir an önce ulaştırılmasını talep ediyorum.

Ayrıca, bu güzergâhlarımızda, örneğin, Ankara-Afyon güzergâhında duble yollarda kavşaklar yaptınız. Çok güzel, o kavşaklar tırların dönüşü için gerekli belki ama o kavşaklarda yeterli işaretlemeler yok. Yani yolu bilmeyen birisi... Biz biliyoruz, haftada iki kere gelip gittiğimiz için o yerleri biliyoruz ama bilmeyen birisi için, gece özellikle, birden bir bakıyorsunuz düz yolda karşınıza yuvarlak bir kavşak çıkıyor ve kazalar oluyor. Afyon çıkışında var, artı Sivrihisar yolunda da var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Devamla) - Onların işaretlemeleri yönünde düzenlemelerinin yapılmasını talep ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Aydoğan, buyurun efendim.

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, değerli bürokratlar ve değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Sayın Milletvekilim Sayın Özgün Balıkesir ilimizin sorunlarının önemli oranda çözüldüğünü ve teşekkürlerini ifade etti. Biz de bu teşekkürleri aynen katılıyoruz. Ama bugün baktığımızda Balıkesir ilinin en önemli sorunlarından birisi, maalesef, ulaşım. Şu anda Balıkesir batının merkezi illerinden birisi olmasına rağmen ulaşımı en zor olan illerden birisi. Havaalanının olmaması, havaalanını çalışmaması, demiryollarının rantabl olmaması, yaklaşık 10-12 saat gibi sürmesi... Ankara'ya gelmek isteyen Balıkesir'deki bir vatandaşımız geliş-gidiş olarak tam bir gününü ayırmak durumunda. Zamanın bu kadar önemli olduğu bu dönemde Balıkesir ilinin en önemli sorunu ulaşım. Biraz önce arkadaşımız da ifade etti, hızlı trenin konfor ve ulaşım kalitesinden bahsetti. Tabii biz Balıkesir ili olarak bu hızlı trenin konforundan henüz yararlanmıyoruz. Bu anlamda bu konforu henüz görmüş değiliz.

Tabii Körfez Havaalanının temelini geçtiğimiz seçimler öncesinde birlikte atmıştık. Çalışmaların çok hızlı gittiğini görüyorum. Önümüzdeki yaz sezonunda açılacak olması gerçekten bizler açısından son derece önemli. Tabii bu Balıkesir'deki Körfez Havaalanının açılması devamında da öncelikle Balıkesir Körfez yolunun -Havran, yani Balıkesir Körfez yolu olarak tanımlıyoruz- bir an önce bitirilmesi.

Tabii, daha önceki görüşmelerimizde Balıkesir-Körfez yolunun bir bağlantı yolu olduğu ifade edilmişti. Evet, belki bağlantı yolu gibi gözükebilir. Havaalanı açıldığında, bağlantı yolu olmanın ötesinde, Balıkesir'i Çanakkale'ye ve Körfez üzerinden İzmir'e bağlayan şehirlerarası yol olarak da bakılabilir.

Tabii, bütün buradan hareketle baktığımızda, eksik olan ve devam eden çalışmalarımız da var. Bütün arkadaşlarım ifade etti. Bir iki gün önce o bölgedeki vatandaşlarımız tarafından bize de iletildi. Dursunbey-Tavşanlı yolu konusunda çalışmaların bir an önce hızlandırılması ve bitirilmesi o bölgedeki vatandaşlarımızın en önemli isteklerinden birisi.

Tabii, bütün bu olumlu gelişmelerle birlikte hâlen yapımı süren Bandırma-Susurluk arası devam ediyor. Tabii, kış koşullarında ciddi riski de beraberinde getireceğini hepimiz biliyoruz. Yine dün kullandığımız Balıkesir-Akhisar arasındaki yolda yoğun çalışmalar devam etmekle birlikte ekşiği devam ediyor.

Sonuç olarak baktığımızda, gerçekten Balıkesir ulaşımı en zor olan illerden birisi. Doğu ve Güneydoğu Bölgelerimizdeki illerimize daha kolay ulaşılabilirken, Balıkesir'e, biraz önce ifade ettiğim gibi, trenle gelmek isterseniz geliş-gidiş tam bir gününüzü ayırıyorsunuz. Otobüsle gelmek isterseniz geliş-gidiş yirmi saat. Kendi aracınızla gelerseniz, -tabii trafiğe takılmazsanız- altı saat gidiş, altı saat geliş. Ben on sekiz ay içerisinde, zaman zaman İzmir Havaalanını kullanmakla birlikte, 80 bin kilometre yol yaptım. O nedenle, Balıkesir ilimize ulaşım ile ilgili yapılan bu olumlu hizmetlerin daha da hızlandırılması Balıkesir olarak bizleri sevindirecektir.

Tabii Sayın İsmail Özgün Vekilimin de ifade ettiği gibi, Gökköy'deki lojistik de bizler açısından gerçekten önemli. Bu ulaşım sorunlarının çözümüyle birlikte Balıkesir'in ekonomisinin, kalkınmasının, altyapısının oluşmasıyla birlikte bu

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 50

Gökköy lojistik çalışmalarının da hızlandırılması ve bitirilmesi ilimiz ve bölgemiz yurttaşları açısından en önemli taleplerden birisidir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen tamamlayın.

Buyurun.

ERGÜN AYDOĞAN (Devamla) – Bitiriyorum efendim.

Tabii, bu iletişim çağında, zamanın çok önemli olduğu bu dönemde bu ulaşım sorunlarının bir an önce giderilmesini diliyorum. Tabii belki hızlı tren Balıkesir'e olmayabilir. Bilemiyorum onun fizibl olup olmadığı konusunda Ankara-İzmir hızlı tren çalışmasının Balıkesir'i teğet geçtiğini hep duyuyoruz, biliyoruz. Hızlı tren olması tabii ki isteğimiz ama hızlı tren olmuyorsa bile şu anda kullanılan mevcut tren yollarının daha kullanılabilir ve bu yirmi dört saatlik geliş gidişin makul bir süreye çekilmesi bizler açısından son derece önemlidir.

Ben teşekkür ediyorum. Bu bütçenin ulusumuza hayırlı olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Değerli arkadaşlar, görüşmelerimizin müzakereler bölümü böylece tamamlanmıştır.

Şimdi, on dakika Komisyona ait süre olmak üzere soru-cevap bölümüne geçiyoruz.

İlk söz Sayın Yemişçi'nin.

Buyurun efendim.

SORULAR VE CEVAPLAR

TUĞRUL YEMİŞÇİ (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, kısaca bir iki soru soracağım. Geçtiğimiz pazar günü Ankara-İzmir bölünmüş yolunu hep birlikte açtık Sayın Başbakanımızın iştirakiyle. Onun için İzmirli arkadaşlar adına tekrar teşekkür ediyorum.

Ayrıca geçtiğimiz ay İzmir-Çeşme'de ve Seferihisar Sığircık'ta 400'er yatlık yat limanının ihalesi yapıldı. Nisan ayında faaliyete girecek olması kısa sürede turizm açısından da İzmir'e ve ülkemize büyük katkıda bulunacak. Yeni ihale edileceklerin arasında, memnuniyetle ifade edeyim, Şifne, Karaburun, Yenifoça ve Ürkmez yat limanlarının programa alındığını da ifade ettiniz. Dolayısıyla, geniş kıyıları olan ilimin bu tesisleri kavuşacak olmasından dolayı şahsım ve İzmirli arkadaşlar adına teşekkür ediyorum.

Ayrıca Çandarlı Limanı'nın Ege'de konteyner toplama ve aktarma limanı olarak düşünülmesi ve bunun kamu kaynaklarından altyapısının, dalgakıranıyla birlikte bağlantı yolunun yapılıp daha sonra yap-işlet-devretle ihale edilecek olacağı bilgisini aldık. Bundan mutlu olduk ama bir an evvel yapılması ve ne zaman yapılacağını, ihalenin tarihi olarak ne zamanın düşünüldüğünü sormak istiyorum.

Bir de öğrenmek istediğim: Yine geçmiş yıllarda memnuniyetle kabul ettiğimiz ve İzmirli arkadaşlar olarak sevindiğimiz Aliağa-Menderes raylı sisteminin... Sevgili arkadaşım Sayın Bülent Baratalı da söyledi, uzatılmasından bahsetti, Torbalı-Selçuk... Hatta Tire-Ödemiş de olsun, çok güzel ama ben ilk etabın, yani sizin, Devlet Demiryollarımızın da İzmir Büyükşehir Belediyesiyle ortak olduğu Aliağa-Menderes'in ne zaman biteceği hakkında... Ortağın bir bacağı olan Devlet Demiryollarından ve sizden bu bilgiyi alırsam memnun olacağım, çünkü İzmir'de bir belirsizlik var.

Sualerim bu kadar. Tekrar 2010 yılı bütçesinin hem... Ulaştırma bakanlık diyor, ulaştırma deyince, sanki insanları, yolları birbirine kavuşturma gibi oluyor. Bakanlığınızın ve bağlı kuruluşların 2010 yılı bütçesinin ülkemize ve hepimize hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Kinay, buyurun efendim.

HASAN FEHMİ KINAY (Kütahya) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli bürokrasimiz, basınımızın değerli mensupları... Sayın Bakanım, sabahleyin yapmış olan kapsamlı sunumunuzu dikkatle izledik. Bu konuda emeği geçen tüm arkadaşlarımıza şükranlarımızı arz ediyoruz.

Tabii, burada iktidar ve muhalefet partileri mensubu arkadaşlarımızın yol konusunda birbirlerini destekleyici konuşmaları mutlaka sizi ve Bakanlığımızın mensuplarını sevindirmektedir. Diğer taraftan sorumluluk da yüklemektedir, bu sorumluluğu da artırmaktadır. İktidar ve muhalefet, kara yolları başta olmak üzere ulaşım konusunda yapılmakta olan tüm yatırımlar konusunda hemfikir, iş birliği içerisinde. Dolayısıyla, iş Bakanlığınıza kalmaktadır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) – O kadar... Afyon'u, Kütahya'yı, her şeyi halletmiş tabii.

HASAN FEHMİ KINAY (Devamla) – Şimdi oraya geleceğim.

Komisyonumuzda üye olan arkadaşlarımız ve dışarıdan gelen, Komisyon üyesi olmayan milletvekili arkadaşlarımız özellikle Kütahya-Balıkesir, ilçeler bazında da Dursunbey-Harmancık diye ifade edilen yol konusunu vurguladılar. Bunu ifade eden altıncı milletvekili ben oluyorum. Ama Trabzon Milletvekilimiz Sayın Hamzaçebi de buna destek veriyorlar.

MEHMET AKİF HAZMAÇEBİ (Trabzon) – Destekliyorum.

HASAN FEHMİ KINAY (Devamla) – Kütahya Milletvekilimiz Sayın Alim Işık da Kütahya kamuoyunun yol konusundaki beklentilerini veciz bir şekilde ifade ettiler, kendilerine teşekkür ediyorum. Kütahya'da yol deyince kamuoyu yoldan çıkıyor, birdenbire ilin en önemli gündem maddesi oluyor.

Balıkesir-Kütahya yolu aslında iki ili birbirine bağlayan bir yol olarak değerlendirilmemeli, Ankara milletvekillerinin de, Eskişehir milletvekillerinin de, Erzurum milletvekillerinin de takip etmesi gereken yol. Zira, doğudan batıya, Balıkesir'e, bu güzel ilimizin turistik bölgelerine ulaşımında belki de en kestirme yol bu yol olacak. Yolun yapımında

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 51

bugüne kadar ciddi harcamalar gerçekleştirildi, harcamalar yapıldı ancak eksikleri için de ciddi kaynağa ihtiyaç var. Bu doğrultuda biz de özellikle bunu vurgulamak istiyoruz. Diğer yollar konusunda elbette ki takibimiz devam edecek.

Evet, bu yol ne zaman bitecek?

BAŞKAN – Sayın Kalaycı, buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Sayın Kinay'a bir istisna olduğunu söylemek istiyorum. Sayın Konya Milletvekilimiz değerli arkadaşım Hasan Angı Bey, sanki kendisine soru sormuşum gibi, benim Sayın Bakandan istediklerimi cevaplar mahiyette bir konuşma yaptı. Ben burada Konya'nın hakkını aradım, "Konya göz ardı ediliyor, Konya ihmal ediliyor." dedim.

Sayın Bakanım, siz de not aldınız. Dediklerim nedir? "On iki otoyol projesinin Konya'dan geçmemesi için özel bir gayret mi gösterdiniz?" dedim. Başka ne dedim? "Ankara dışında Konya olarak henüz hiçbir bölünmüş yolumuz tamamlanmadı. Akşehir-Ereğli-Aksaray bir an önce bitsin." dedim. "Konya-Beyşehir, Konya-Seydişehir bitsin." dedim. "Bölünmüş yol projesine dâhil edilsin." dedim. "Altı havaalanı yapacağınız diyorsunuz -uluslararası havaalanı- biri Konya'da olsun." dedim. "Konya-Ankara Hızlı Tren Proje'sini 2010'da bari bitirelim." dedim. "Yüksek hızlı tren hatlarına Konya-Antalya, Konya-Kapadokya hatları dâhil edilsin." dedim. "Konya Lojistik Köy Projesi bir an önce tamamlansın." dedim. "Konya-Mersin, Konya-İzmir demiryolu bağlantıları konvansiyonel yük taşımacılığına uygun hâle getirilsin." dedim. Yani, bunlardan niçin rahatsız olundu anlamadım.

Ha, bir de bir konuyu gündeme getirdim. Bana göre, siyasi ahlakla bağdaşmayan bir şekilde, Konya-Beyşehir yolunun sanki bölünmüş yol çalışmasına başlanmış gibi AKP ve Karayolları Bölge Müdürlüğü yetkililerince yerel seçim öncesi beyanatlar verilmesinden, propaganda yapılmasından, seçim sonrası da şantiyenin kaldırılıp bir şey yapılmamasından herkesin rahatsız olması gerekir. Bu, bana göre, bir soruşturma konusudur. Ben eski bir denetim elemanıyım. Yok eğer Karayolları Genel Müdürlüğü partinin kurumu, çalışanları da partinin memuru diyorsanız, bu hukuka da sığmaz, ahlaka da sığmaz. Benim eleştirdiğim konu da bu.

Sayın Bakanım, kısaca da iki soru soracağım. Birincisi: Konya ilimiz Hüyük ilçesi İmrenler beldesi... Sayın Bakanım, uzun uzun da yazmışlar da çok kısa ifade edeyim. PTT şubemiz var orada. Onun kapatılacağı gibi bir duyum almışlar. "Özür, altmış beş yaş aylığı alanlar, emekli aylığı alanlar PTT'den alıyor. Hatta hepsini de yönlendiriyoruz, işte elektrik, telefon ücretlerini de PTT'ye yatırıyoruz. Bu kaldırılırsa 10 kilometre ilerideki ilçeye gitmemiz gerekecek. Bizi mağdur etmeyin." diyorlar, ben de size iletiyorum.

Bir başka konu da, Sayın Bakanım, belki -ki mutlaka görmüşsünüzdür- Konya-Ankara karayolunda, Cihanbeyli girişinde bir kavşak var, Konya tarafından girişte. Bu kavşak düzenlenmesinin ben çok hatalı olduğunu düşünüyorum. Buna benzer Konya merkezde de var gerçi birkaç tane kavşak. Bilmeyen birisi, inanın Sayın Bakanım, o kavşağa kesin toslar, yani özellikle gece giderse. Çünkü, şerit daralıyor, tek şeride düşüyor ve inanın, otobüs falan, kamyon zor dönüyor. Kavşak dar bir şeyle yapılmış. Yani, bu hani Avrupa Birliği standartları mı desem, değil. O zaman her tarafı öyle yapmamız lazım.

HARUN ÖZTÜRK (İzmir) – Alan da müsait orada.

MUSTAFA KALACI (Devamla) – Alan da müsait. Yani, ben hatalı olduğunu düşünüyorum. Bu ne zaman düzeltilecek? Düzeltilmesi gerektiğini düşünüyorum. İlgilenirseniz sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Kaptan, buyurun.

OSMAN KAPTAN (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, turizm açısından önemli olduğunu sizin de bildiğiniz Antalya'nın batı ilçelerinden birisine havaalanı yapma konusunda bir çalışmanız var mıdır? Arsa hangi ilçede yapılacaktır ve ne zaman yapılacaktır?

İkincisi: Ankara-Antalya arasında Anadolu Jet'le seyahat edilmekte. Anadolu Jet yerine Türk Hava Yolları uçaklarının sefere konulması yönünde -geçmişte "Uçak alınması hâlinde." demiştiniz- böyle bir çalışma var mı, onu soruyorum.

Yine üçüncü soru: 22'nci Dönemde Antalya'ya tren getirme konusuna "Ulaşım Ana Planı'na alındı." demiştiniz. Bu konuda bir çalışma var mıdır? Son durum nedir?

Bir de Sayın Bakan, bana sorsalar "Hükûmetin en başarılı, olumlu çalışması nedir?" deseler ben şunu diyordum: Bu bölünmüş yolları Türkiye'de her yerde, gidiyoruz, kara yollarını görüyoruz ve bu yol konusunda hakikaten başarılı olduğum kanısında idim. Şimdi, geçen hafta, Sayın Bakan, Antalya'da Ticaret ve Sanayi Odasının toplantısında 9. Cumhurbaşkanımız Sayın Süleyman Demirel şöyle bir şey söyledi, dedi ki: "Bu bölünmüş yol nedir? Yapılmış bir yolun sağının, solunun biraz genişletilmesi ve ortasına bir de çizgi çekilmesidir."

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – siz de inandınız mı buna?

OSMAN KAPTAN (Devamla) – Bir dakika, soru soracağım arkadaşım.

Ve ondan sonra kendi üslubuyla dedi ki... Bu bir elbiseye bir düğme dikmek olayı olarak bir şey koydu, yani elbise var da, düğme dikiyorsunuz gibi.

Şimdi, Sayın Bakan, soru şu: Burada bu yapılan yolla bölünmüş yol arasındaki rakamsal, yüzde olarak miktar nedir? Bu konunun kamuoyuna açıklanmasında yarar olur kanısındayım.

Son, öneri, yani bir soru değil. Bu konuda ama Sayın Bakan, hakikaten, iktidar-muhalefet, bütün milletvekili arkadaşlar bu TİB'ten şikâyet ediyor. Bu TİB'i yeni baştan bir böyle hem yönetsel hem işlevsel hâlde halkın şikâyet edemeyeceği, insanlarımızın şikâyet edemeyeceği bir duruma getirmek gerekiyor. Siz mesela geçmişte -bir espri olarak kabul ettik biz bunu- "Dinlenmek istemiyorsanız konuşmayın." dediniz, herkes espri olarak kabul etti bunu, Türkiye'de hiç üzerinde bile durulmadı. Ama Sayın Bakan, ben şunu iddia ediyorum: Eğer bu TİB'in yeni baştan yeni bir duruma

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 52

sokulmaması hâlinde ileride “Ulaştırma Bakanı” olarak da “dinleme bakanlığı” olarak anılırsınız. Böyle bir şeyi hak ettiğiniz kanısında değilim. Onun için bu TİB’i yeni bir şekle sokun, insanların şikâyetini durdurun.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Kaplan, buyurun.

HASİP KAPLAN (Şirnak) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, bu yol trafik levhaları... Yani Ankara gibi bir başkentte -otobanlarda bir kısmı düzgün ama- Allah var, zaman zaman misafirlerimiz de geliyor, Gölbaşı’ndan dönüyor. Oranın tabelasını görüyorsunuz, köprüyü geçerken bir yol sapağı var, küçücük. Haydi ona bir şey demiyorum, havaalanına Samsun yolundan gidiyorsunuz, şu kadar küçük havaalanı tabelası, oradan da gidiyorsunuz bir U virajı alıyorsunuz, keskin bir U virajı. O kadar sakat bir yol ki. O tabelayı bulmak için on numara gözlük takmak lazım, bir. İkincisi: Öyle ters bir sapak ki onu fark etmek yağışlı havalarda mümkün değil. Şimdi, bu yanıyla trafik levhalarında bir yeni düzenleme yapılması gerekir tarihî eserler açısından.

İkincisi: Yine bu tarihî eserlerle beraber turizm tanıtımında da söz konusu. İşte görüyoruz, bazı yerlerde ceylan tabelası var -yani çıkabilir doğal hayvanlar- bazı yerlerde farklı. Bu açıdan da önemli.

Bir de şunu söylemek istiyorum: Trakya köy yolları, TEM hariç, gerçekten Trakya’nın köyler ve ilçeler arası, her üç ilin de yolları, Trakya’da, o gelişmişlikte o TEM yoluna yakışmıyor. Yani oldukça korkunç bir ihmal. Yani muhalefet kalmış bir yer burası. Gerçi her ilde milletvekili var AK Partinin ama her gittiğimde ara yollardan geçerim, o ara yollardan da, asfaltı dökülür, tek araç zor gider.

Son olarak: Sayın Bakanım, askerî şoför cipi sürmüş, keskin virajı alamamış, uçuruma gitmiş. Komutan sormuş: “Ne oldu oğlum?” demiş. Uçuruma gidiyorlar. “Yol bitti Komutanım.” demiş. O kavşağın adı Yalbitti. Ama atasözümüz var: “Ömür biter, yol bitmez.” Daha çok çalışmak gerekiyor anlaşılan.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Günel, buyurun.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Sayın Bakanım, taze bir şey düştü gündeme “Dinleme iddiaları” diye. “TİB’de telekulak incelemesi yapan hâkime soruşturma açıldı, ayrıntılar gelecek” diyor. Hâlâ gelmedi. “Adalet Bakanlığı, Telekomünikasyon İletişim Başkanlığında dinleme iddiaları nedeniyle inceleme yapan hâkime soruşturma açtı.” Bütün arkadaşlarımız soruyor, son dakika haberlerinin içerisinde bir tanesi geldi.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – İletişimin gücünü görüyorsunuz.

MEHMET GÜNAL (Devamla) - Yani, işte geliyordur da devamı gelirse... Sizden belki devamı geldiyse, evet, cevap gelebilirse iletişimin gücü fazla.

Şimdi, başka bir şey içerisinde de, Sayın Bakanım, bu dinlemelerle ilgili fezleke ele geçirmişler, o da basında yer alıyor. On tane hâkim ve savcının isimleri var. Orada dikkatimi çeken bir şey var, yazının içeriğinde. Hani siz hep “Kanun yoluyla dinleniyor.” diyorsunuz ama geriye fezlekeyi göndermiş Adalet Bakanlığına, yazının içerisinde diyor ki: Şu, şu, şu şeyler dinlendi diye on isim sıralandıktan sonra fezlekede “Bu bilgiler çerçevesinde Adalet Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığınca görevlendirilen müfettişler tarafından soruşturma başlatıldığı, adalet müfettişlerinin talepleri üzerine ilgili mahkemelerden iletişimin tespiti ve kayda alınması kararları verildiği ve bu kararlar çerçevesinde iletişimin tespiti ve kayda alınması istemlerinin yapıldığı anlaşılmıştır. Bunun sonucunda da mevcut delillere göre yapılan inceleme sonucu cumhuriyet savcılığımızda soruşturmanın yürütülmesinin mümkün olmadığı, bu konuda gereğinin Adalet Bakanlığı Ceza İşleri Genel Müdürlüğünce yapılması gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.”

Şimdi, soruşturma işleminin başladığı yer Adalet Bakanlığı müfettişlerinin -ki bu o zaman bir iç personel soruşturmasıdır- bir soruşturma sonucunda Ergenekon terör örgütü üyesi olup olmadıklarını inceleyin diyorlar. 1 kişi hariç diğer 9’uyla ilgili biz delil bulamadık diye geriye veriyor, Adalet Bakanlığı Teftiş Kurulu yeniden yazıyor “Sizin bunu soruşturmanız lazım.” diye. Bakanlığın genelgesinde de bu tip yazışmaların başsavcılık kanalıyla yapılması gerektiği belirtiliyor ama yazının üzerinde sadece iki savcının ismi olduğu söyleniyor.

Şimdi, bütün bunlar dururken sayın bakanların kalkıp da bize “Bunun arkasında kötü niyet aramayın.” demesini ben anlayamıyorum. Şimdi, Bakanlık Teftiş Kurulu bir soruşturma açın diyorsa, bunun üzerine de savcılıktan bir yazı istenip kararlar dinleniyorsa, o 10 kişinin de 9’unda zaten dinleme kayıtlarında bir şey bulunmadıysa, bunun sona erdiğinin belirtilmesi ve onlara bir yazının gönderilmesi gerekir diye düşünüyorum.

Ayrıca yine bununla ilgili Sayın Hüseyin Çelik’in dün bir açıklaması vardı. Diyor ki: “Bu bilgileri Ergenekon’da akrabaları olan insanlar sızdırıyor.” Neyle ilgili? Bu telekulak skandalıyla ilgili.

Şimdi ben soruyorum: O zaman bu konudaki soruşturmalar daha savcılığa gitmeden... İçişleri Bakanımıza da sordum, karakollarla ilgili açıklama yapamadı. Adalet Bakanlığımıza sordum, savcılıkla ilgili açıklama yapamadı. Akraba medyasına hangi akrabalar sızdırıyor? Mademki bu savcıların akrabaları var, Ergenekon’dan soruşturuluyor, bu soruşturmalar henüz daha karakoldan savcılığa gitmeden, mahkemeye intikal etmeden o dosyalar akraba medyalara hangi akrabalar tarafından sızdırılıyor diye sormak istiyorum.

Son olarak diyorum ki: Herkesi dinliyorsunuz, biraz da işçiyi, köylüyü, esnafı, memurun hâlini dinleyin, belki daha çok etkili olur.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Özkan, buyurun.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) – Sayın Bakan, Burdur’un iki ilçesi, Karamanlı ve Tefenni. Bu Karamanlı ve Tefenni ilçelerinden kara yolu geçiyor, ilçenin içinden. Ancak evlerin cümle kapıları -bizim oranın tabiriyle-yola açılıyor ve yollar çok dar. Burada zaman zaman kamyonlar evlerin içine giriyor. Kısa zamanda bu Tefenni ve Karamanlı ve ilçelerimizde çevre yoluna -yerleri terk edilmiş durumda var, yerleri- geçilmesini talep ediyorum.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 53

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Büyükkaya...

ALAATTİN BÜYÜKKAYA (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Aracılığınızla Sayın Bakanımıza birkaç soru sormak istiyorum ancak sorularıma başlamadan önce teşekkür ediyorum Sayın Başkanım. Gerçekten, faaliyetleriniz hepimizin yüzünü ağartıyor ve Türkiye'nin önünü açıyor. Size ve ekibinize teşekkür ediyorum.

Birinci sorum: Sayın Bakanım, bu Galataport'la ilgili. Galataport, maalesef o tarihte -bir yargı kararı olduğu için bir şey söyleyemiyordum ama- Türkiye'nin, İstanbul'un önünü tıkayan bir karar oldu. Cruise turizmi ve İstanbul'un yılda en az 1 milyar dolar gelir sağlamasını sağlayacak bir projeydi ve şu anda oralar yine böyle atıl, çöplük bir vaziyette duruyor. Bu projeyi ne zaman hayata geçireceksiniz? Bu projenin hayata geçmesi İstanbul'un farklı bir çehreye kavuşması için önemli. O bakımdan ilgilenmenizi ve bu konudaki düşüncenizi öğrenmek istiyorum.

İkincisi, İstanbul'da ana arter olarak iki tane yolumuz var, onun dışında ana arter diyebileceğimiz başka yolumuz yok. Şu anda İstanbul'un önemli bir kısmı açıkçası işgaldir yani yapıların bir kısmı işgaldir. Bunların mülkiyet hukuku teşekkül etmeden burada İstanbul'u rahatlatacak birkaç ana arter açmayı düşünüyor musunuz? Çünkü mülkiyet hukuku teşekkül ederse buralarda, daha sonra buralara istimalak bedeli için bile gücümüz yetmeyebilir. Dolayısıyla böyle bir projeniz var mı?

Üçüncü sorum da... Avrupa yakasında Atatürk Havalimanı var. Bu, belirli ölçüde ihtiyaca cevap veriyor ama cevap veremiyor artık. Çünkü havacılık sahasında sağlanan gelişme artık baş döndürücü bir vaziyette ve İstanbul'a belki bu Hadımköy, Arnavutköy, yeni ilçemiz çevresinde, çok uzağa gitmeden ama Avrupa yakasında yeni bir uluslararası havaalanına ihtiyacımız olduğu görünüyor. Böyle bir projeniz var mı?

Eğer bunlar varsa İstanbul'u rahatlatacak önemli projeler olduğunu belirtmek istiyorum ve tekrar teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sorularım şunlar: Birçok milletvekili arkadaşımız, yatırım önerilerinde bulunuyor. Tabii ki bunların bütçe imkânlarıyla sınırlı olduğunu biliyorum. Ancak şu projelerle ilgili Sayın Bakandan bilgi rica ediyorum ben de.

Birincisi, Trabzon-Araklı-Dağbaşı-Uğrak kara yolu, 1964'te programa girmiş durumda, 1990 yılında işe başlandı ancak hâlen bu iş bitirilebilmiş değil. Son birkaç yıldır bir ödenek aktarımı da oldu, yoldaki faaliyetten anlıyorum onu. Trabzon'un Bayburt'la bağlantısını sağlayacak olan bir yoldur. Sayın Bakan, acaba bu yola bir ivedilik vermeyi düşünür müsünüz?

İkinci sorum: Trabzon-Erzincan demir yolu düşüncesi. Projesi demiyorum çünkü bu bir düşüncedir, finansmanı olmadığı için, yatırım programına girmediği için "proje" adını almış değil. Buna yönelik olarak, ben, size 2009 yılı bütçe kanun tasarısını görüşürken 2008'in Kasım ayında burada sormuştum. Şu andaki imkânların yeterli olmadığını ifade etmiştiniz "İsteriz ama imkân yok." demiştiniz. Buna yönelik olarak herhangi bir gelişme var mı, ne durumdadır?

Üçüncü sorum: Bir Zonguldak milletvekili arkadaşım "Sen, Plan ve Bütçe Komisyonunda Karadeniz'in temsilcisisin." dediği için Zonguldak şehir geçişiyle ilgili projenin ne aşamada olduğunu soruyorum. Zonguldak'ı büyük ölçüde rahatlatacak olan bir proje.

Diğer sorum, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığına. Bir hâkimin vermiş olduğu karar uyarınca Türkiye İletişim Başkanlığında yapılmak istenen tespit, ilgili görevliler tarafından engellenmiştir. Her ne kadar o hâkimle ilgili olarak Adalet Bakanlığınca soruşturma açıldığı yönünde bilgiler var ise de sonuçta ortada bir mahkeme kararı vardır. Bu mahkeme kararına göre işlem yapmayan ilgili görevli hakkında soruşturma açılmış mıdır, açılmamışsa açılacak mıdır ve açılmamışsa neden açılmamıştır, onu sormak istiyorum. Mahkeme kararlarına Anayasa hükmü uyarınca bütün kamu kurumları, kamu görevlileri uymak zorundadır.

Diğer bir sorum: Trabzon'un Of ilçesindeki bir taş ocağı işletmesiyle ilgili olarak bir sorun. Bunu Sayın Bakanım, uygun görürseniz, ben, sizin Teftiş Kurulu Başkanınıza daha sonra iletirim çünkü bir hayli kapsamlı bir konu. O taş ocağının çevreye verdiği zarar ve güvenlik açısından yarattığı tehlike nedeniyle oldukça yoğun şikâyetler var. Bakanlığınıza intikal etmiş bir konu. Bir yandan Teftiş Kurulu Başkanlığını, bir yandan DLH'yı ilgilendiren bir konu. Hem ilgili genel müdür, hem Teftiş Kurulu Başkanına ben bu toplantının bitimini müteakip iletirim.

Son sorum da... Yeniçam Tersanesiyle ilgili bilgi veriniz. Yeniçam Tersanesinde üç parsel oluşturmuş durumda Denizcilik Müsteşarlığı. Bunlardan bir parseli orada hâlen tersane işiyle uğraşan yerel yatırımcılara tahsis edilmiş durumda. Diğer bir parsel, oraya teknoloji getirmek amacıyla, yeni teknolojinin getirilebilmesi amacıyla bir başka yatırımcıya tahsis edilmiş durumda. Üçüncü parselle ilgili henüz bir tahsis yoktu bir süre öncesine kadar. O ne durumdadır? Oradaki mevcut küçük yatırımcılar, küçük müteşebbisler, o parselin de kendilerine verilmesini istiyordu. Esasen oraya bu tersanenin kurulmasının temelinde oradaki o küçük müteşebbislerin rolü olmuştur. Onlar orada bu işi başlatmış olmasaydı tersane fikri doğmayacaktı. Mevcut alan onlara yeterli gelmeyecek. Bu diğer parseli onlara tahsis ederseniz uygun olur diye düşünüyorum. Bu konudaki düşünceniz ve Denizcilik Müsteşarlığının çalışması nedir, onu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Akçay, buyurun.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 54

Sayın Bakan, yedi yıllık Hükümetleriniz döneminde Manisa'daki yol ve köprü çalışmalarından hangisi veya hangileri başlamış ve bitirilmiş?

İkinci olarak, Manisa çevre yolunun kamulaştırma işlemleri tamamlanmış mıdır? Kamulaştırma işlemlerinde herhangi bir problem var mıdır, varsa bunlar nelerdir ve Manisa çevre yolunun 2010 yılında bitirileceği söylenmektedir. Bu yolun 2010 yılında bitirilebilmesi için Manisa ulaştırma bütçesine 2010 yılında 10 milyon 137 bin Türk lirası kaynak aktarılması gerekmektedir. Bu çevre yolu için 2010 yılı bütçesine ne kadar ödenek aktarmayı düşünüyorsunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Aydoğan.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Sayın Bakanım, Bakanlığımız ve bağlı kuruluşların bütçelerinin öncelikle hayırlı olmasını diliyorum. Gerek Afyonkarahisar'da gerekse Türkiye genelinde yapılan çalışmalarınız, başarılı çalışmalarınız nedeniyle sizi, Bakanlığınızı ve Bakanlığa bağlı kuruluşları kutluyor ve teşekkür ediyorum.

2009 yılında Afyonkarahisar-Ankara-İzmir otoyolu açıldı, duble yolu açıldı. Kalan Afyonkarahisar-Antalya, Afyonkarahisar-Denizli, Afyonkarahisar-Konya yolları ve Sayın Bakanımın da arz ettiği 13-14 kilometrelik yol bitirilecek mi? İnşallah bitirilir, kayıtlardan onu görüyoruz.

Ben, çalışmalarınızda başarılar diliyor, teşekkür ediyorum. Sağ olun, var olun.

BAŞKAN – Sayın Berber, buyurun.

RECAİ BERBER (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, ben de Bakanlığınızın ve bağlı kuruluşlarınızın bütçelerinin hayırlı olmasını diliyorum.

Şimdi, kara yollarıyla ilgili olarak gerçekten çok hızlı çalışıldığını biliyoruz. Ancak bazı yolların yeni başlananlara göre, mesela bizim bölgemizde, Manisa'da Bergama'yı tamamen Ege'ye bağlayan Bergama-Soma arasındaki yol bir türlü bitmiyor ama ondan çok sonra, bir yıl önce başlayan yollar tamamlanıyor. Zannediyorum, eski İhale Yasası çerçevesinde yapılmış olan birtakım projeler. O müteahhitlerin çalışmalarındaki başka nedenler de olabilir, tam bilemiyorum ama burada eğer gerçekten yedi yıl önce ihale edilmiş bir proje bitmezken bir yıl önce başlananlar bu kadar hızlı gidince o çevredeki insanlar da bu işi anlamakta –biz anlıyoruz belki izah ettiğinizde ama- zorluk çekiliyor. Bu hat özellikle Ege'yi, iç Ege'yi tamamen sahile bağlayan ana yol olduğu için inşallah önümüzdeki yaza bir şekilde bu sorunun çözülüp açılacağını ümit ediyoruz. Diğer çalışmaları gerçekten takdir ediyoruz, çok teşekkür ediyoruz.

Bir diğer husus da belki kara yollarıyla ilgili olarak -biliyorsunuz Sayın Bakanım, yurt dışında her yerde- artık özellikle yabancıların çok ziyaret ettiği İstanbul-Ankara gibi otoyollarda ben İngilizce bir tabela görmüyorum. Özellikle yabancı ziyaretçilerimiz geldiğinde yolları görmesi, bilmesi, Türkçe olarak takip etmesi mümkün değil. Belki uluslararası en kolay anlaşılır dil numara. Mesela kavşaklarımızda bizim hâlen numara yok. Dünyanın her yerinde artık numara kullanılıyor. Böylece tarif etmek de biz kendi aramızda da olsa yabancılar için de her... Mesela "25 no.'lu junction'dan çıkıyorsunuz" dediğiniz anda artık numara belli. Bu açıdan özellikle önümüzdeki süreçte buna bir el atılabilir mi?

Ben, Devlet Demir Yollarına esas şey yapmak istiyorum. Devlet Demir Yollarında son yıllardaki atılım, özellikle bu bütçede, neredeyse bütçenin yarısını Devlet Demir Yolları yatırımlarına ayırmış olmanız büyük bir şans önümüzdeki yıllar için. Ancak şurası da bir gerçek: Aynı demir yolu ağına sahip olmamıza rağmen, mesela Kanada, bizim yük taşımamızın neredeyse 8-10 katını taşıyor. Burada demir yolu ağının eksikliğinden ziyade demir yolundaki –siz de söylediniz- özellikle elektrifikasyon ve sinyalizasyon sorunları nedeniyle çok zor ulaşım yapılabilmesi ve tabii ulaşılamadığı takdirde de özellikle lojistik anlamda çok pahalıya geliyor. Şu anda Balıkesir'den veya İnegöl'den İran'a artık demir yoluyla değil de kamyonlarla, tırlarla sevkiyat yapıyor bildiğim bazı firmalar. Hem bu iki sebepten dolayı, birisi çok pahalı olduğu için demir yolu taşıyamıyorlar, ikinci de gerçekten yollarda çok gecikiyor.

Ben şunu sormak istiyorum: Bazı organize sanayi bölgeleriyle –bunlar mesela Manisa'da var- iş birliği yapıldı, organize sanayinin içinde lojistik merkezlerine kadar o siteler demir yolunu kendileri yaptı ve işletmesini de kendileri yapacak bir süre daha, on beş yıl işletecekler. Eğer bu şekilde özel sektöre veya organize sanayilere yap-işlet modeliyle demir yolu yaptırılabilir ise Devlet Demir Yollarının elindeki hatların özel sektör tarafından hem yük hem yolcu taşımacılığında kullanılması konusunda ne zaman başlanacak? Bildiğim kadarıyla, bu konuda Devlet Demir Yollarının bir yapılanma çalışması vardı. Bu yapılanma çalışmasıyla ilgili muhtemelen yasa çıkması gerekiyor. Çünkü gerçekten bizim teşvik verdiğimiz bu bölgelere maalesef lojistik nedenlerle insanlar eşyalarını, yüklerini taşıyamadığı için bu teşviklerin çok anlamı olmuyor.

Bir diğer Devlet Demir Yollarıyla ilgili sormak istediğim husus: Manisa Organize Sanayiden Avrupa'nın herhangi bir yerine bir buzdolabının nakliye maliyeti 30 euro civarında, 30 ila 50 euro. 10 euro eğer düşürdüğümüz takdirde milyonlarca bir sevkiyat var çünkü. O tesisler ciddi anlamda kazanç elde edecek ama bunun tek yolu var, demir yoluyla sevkiyat yapmamız. Demir yoluyla da Manisa'dan Avrupa'ya gitmesinin tek yolu Bandırma'dan Tekirdağ'a demir yolu Ro-Ro'sunu veya tren-feri işletmemiz. Bununla ilgili hangi aşamadır, onu da öğrenebilirsek çok memnun olacağım.

Ben, tekrar bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum. Akşamın bu saatine kadar çok güzel bir şekilde tartışıldığı için katkılarından dolayı herkese teşekkür ediyorum.

Sağ olun, var olun.

İSMAIL ÖZGÜN (Balıkesir) – Sayın Bakanım, sizleri tekrar saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Bandırma Limanı, biliyorsunuz, özelleştirme kapsamında, o aşamada. Acaba özelleştirmede ne durumdayız?

Ayvalık Altınova'da kıyı erozyonunu önlemeye yönelik bir çalışmamız vardı, yapmıştık, o devam ediyor. O ne aşamada acaba?

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 55

Efendim, bir de bu Burhaniye Limanı'nı, biliyorsunuz, belediyeye devrettik, belediyenin istemesiyle ancak çalıştırılmadığını görüyoruz. Oranın bir yat limanına dönüştürülmesi mümkün olur mu diyoruz?

Çalışmalarınızda başarılar diliyor, hayırlı akşamlar diliyorum.

BAŞKAN - Değerli komisyon üyeleri, müzakerelerimizin sualler faslı da böylece tamamlanmıştır.

Şimdi, görüşlerini açıklamak ve suallere cevap vermek üzere Sayın Bakana söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, komisyonumuzun değerli üyeleri; eğer uygun görürseniz, Sayın Başkan, önce sorulardan başlayayım. Verebildiğim cevapları hemen vereyim, veremediklerimi de yazılı olarak ifade edeceğim. Daha sonra da değerli üyelerimizin konuşmalarında değindiği hususlar, eleştiriler, katkılar, görüşler için de düşüncelerimi ifade etmek istiyorum.

Sayın Tuğrul Yemişçi, İzmir Milletvekilimiz, Çandarlı Limanı'nın ne zaman ihale edileceği durumunu sordu. Çandarlı Limanı'nı yap-işlet-devret modeliyle yapacağız. Üç etapta tamamlanacak bir limandır. Bütün etapların tamamlanmasıyla 12 milyon TEU'luk bir kapasiteye ulaşacaktır ancak limanın korumalı su alanı oluşturulmasına yönelik ana ve tali mendirek yapımı Bakanlığımız tarafından gerçekleştirilecek olup bununla ilgili ihale hazırlıkları devam ediyor, yakın sürede çıkacaktır.

Aliağa-Menderes hattı, İzmir Büyükşehir Belediyesiyle Devlet Demir Yollarının ortak projesidir. Hat aslında çoktan bitmiştir ancak geçmişte başlanılan bu işte belediye tarafındaki taahhütler yerine getirilemediği için akamete uğramış. Göreve geldiğimizde, belediyeyle Demir Yollarını bir araya getirdik, iş bölümünü yaptık, ortak şirket kuruluşu gerçekleştirdik (İZBAN) ve bu çerçevede, belediye, esas itibarıyla, Karşıyaka Şirinyer'de hattı yer altına alma projesinde yaşanan aksaklıklardan dolayı tamamlanamadı. Onun dışında bazı sinyalizasyonla ilgili de bazı sıkıntılar yaşandı. Ama şunu söyleyeyim: Şartlar ne olursa olsun 2010 yılı içerisinde, ilk yarısında güney kısmı, ikinci yarısında da kuzey kısmını devreye alacağız, hattı tamamen çalıştırmaya başlayacağız. Olayı şu anda bizzat takip ediyorum, bunun bilinmesini isterim. Çünkü bu hat İzmir için çok önemli. 79 kilometre, 80 kilometrelik bu hatta her gün Aliağa'dan Menderes'e 550 bin insan seyahat edecek. İzmir'in bugün trafik sorunu çok had safhada. Buna ciddi bir katkı sağlayacak. Bu, 200 milyon yılda taşıma demektir. Sadece yolcu değil, aynı zamanda bu o bölgenin yükünü de limanlara, gerek Aliağa tarafına gerek merkezdeki limana taşıyacak bir hattır. O bakımdan önemlidir. İleride bu hattı tabii daha Torbalı'ya, daha aşağıya götürme yönünde de bu şirket öyle inanıyorum ki bir çalışma gerçekleştirebilir çünkü bu şirket, bu hatta hem hizmet edecek hem de para da kazanacak.

BÜLENT BARATALI (İzmir) – Ortağınızdan memnunsunuz değil mi? Öyle anlıyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, şimdi, onu ayrıca konuşalım. Ortaklıkta memnun olmak veya memnun olmamak konusu, bir anlamda peki demeye bağlı. Peki demeden başka da çözüm yok. Ortaklığı bozmak, çıkmaza sokmak, İzmir'e zarar vermek anlamına gelir. Onun için, biz, işin tamamlanmasını, bitmesini hedefliyoruz. Bu yüzden de gereken katkıyı sağlıyoruz. Bunu ifade etmek isterim.

Sayın Hasan Fehmi Kinay, Kütahya Milletvekilimiz, tabii, Kütahya-Balıkesir-Dursunbey-Harmancık yolunun önemini vurguladı. Aslında birçok konuşmacımız bu yolu özellikle ifade etti. Bu yollarda çalışmalarımız devam ediyor. Kütahya-Balıkesir-Dursunbey-Harmancık ne zaman bitecek? Bunu, isterseniz, ayaküstü söylemeyeyim. Cevabı hazırda verelim, yoksa buna yazılı cevap verelim, mahcup olmayalım.

2011 Balıkesir-Dursunbey-Kütahya yolu 231 kilometre, 73 kilometresi bölünmüş yol, 112 kilometresi kısmi tek yol. 185 kilometre tamamlanmış, 46 kilometrelik Dursunbey-Harmancık'ta çalışmalar devam ediyor. Bu arazi zor bir arazi, topoğrafik yapısı çok zor, o yüzden çalışmalar 2011 yılında ancak tamamlanabilecek. Yani parayla ilgili olmadığını ifade etmek istiyorum. Teknik olarak, zaman olarak böyle bir ihtiyacımız var. Balıkesir batı çevre yolu tabii 2010'da bitecek, onu söyledik.

Evet, Sayın Mustafa Kalayıcı'nın, Konya Milletvekili "12 otoyol projesinin biri neden Konya'dan geçmiyor?" Arkadaşlar, neden Konya'dan geçmiyor mu?

BAŞKAN – Sayın Bakan, yazılı cevap verebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Efendim, hazır, gerçi vekilimiz ayrılmış.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Ayrıldı, mazereti vardı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama şunu söyleyeyim, hemen o kısmını ifade etmekte yarar var. Yani bu güzergâhta otoyol var mı yok mu? Planlanması yok. Burada kapsamlı cevabı var. Bu, hiç yapılmayacak anlamında değil ama bir vade meselesidir, kriterlere göre bunlar belirlenmektedir. Onu da ifade edelim.

Konya'dan bahsetmiştim. Tabii Konya'yla ilgili muhtelif konuşuldu. "Konya'nın bitmiş bir yolu yok." dendi. Bakınız, bölünmüş yol çalışmalarında bitenleri sadece söylüyorum: Konya Cihanbeyli'de 62 kilometre bitmiş, Kulu-Cihanbeyli 93 kilometre bitmiş, Kulu ayrımı Aksaray-Ereğli yolunda 24 kilometre bitmiş, Konya-Akşehir'de 100 kilometre, Konya-Ereğli 109 kilometre, Ereğli-Ulukışla 12, Konya-Karaman 40, Konya-Aksaray 52, Beyşehir-Cevizli 8, ayrım Zincirlikuyu-Tuzyaka 3, ayrım Altınekin 8, Kadınhanı çevre yolu 6, şehir geçişleri 82; toplam 599 kilometre biten yol var. Toplamı da 652, kalan, çalışılan kesim ise 221 kilometre. Bunlar da büyük oranda 2010'da bitecek. 2003 öncesi 153 kilometre bölünmüş yol varken şu anda 600 kilometre bitmiş ve önümüzdeki yıl da tamamı, 873 kilometre bitmiş olacak.

İmrenler PTT şubesi... Ona bakacağız, yani PTT'nin amacı zaten hizmetin gitmediği yerde hizmeti devam ettirmek. Aslında Sayın Vekilimiz PTT'nin hizmetinin ne kadar anlamlı olduğunu kendisi ifade etti. Bir anlamda PTT'yle ilgili çeşitli görüşlere karşı da bana göre iyi bir cevaptır diye düşünüyorum ama onlara da cevap vereceğim.

Konya-Ankara-Cihanbeyli kavşağı, bu çok konuşulan bir kavşak. Hakikaten burada kazalar oldu ve bu kavşağın hep yanlış olduğu söylendi. Biz, burada en az beş tane inceleme yaptık. Bu kavşak, uluslararası standartlara uygun

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 56

yapılmış bir kavşaktır. Ancak, kazaları incelediğimizde, 23 kazanın 23'ü de sürücü hatasından kaynaklanıyor, raporlarda da böyle. Kavşağa normal şartlarda hız kesilerek girilmesi gerekirken hiç hız kesmeden giriliyor ve kavşağı alamıyor, savruluyor yani onun değerlerine uygun hızlarla girilmesi gerekiyor. Kavşağın mantığı da budur. O mantığın sürücü eğitimiyle, daha fazla ikazlarla yerleştirilmesini sağlayacağız. Aksi hâlde geldiği gibi kavşağa girerse o zaman çok daha büyük kazalar olma ihtimali ortaya çıkacaktır.

Sayın Osman Kaptan Vekilimizin sorusu: "Antalya batı ilçelerinde havaalanı projesi var mıdır?" Batı ilçeleriyle ilgili bir etüt çalışması yapıyoruz. Ancak çok kısa vadede kararlaştırdığımız herhangi bir havaalanı projesi yoktur. O bölgede, biliyorsunuz, tamamen apik arazidir, sit alanlarıdır. Kaş ilçesi çevresinde etütler yapılmıştır. Meteorolojik ve topoğrafik veriler çerçevesinde gözlemler devam etmektedir. Havaalanının yapımına karar vermek için mutlaka oradaki rüzgâr histogramlarını, rüzgâr yönlerini belirli süre izlemek ve sondaj etütlerini sağlıklı yapmak gerekiyor. Ankara-Antalya'ya THY seferleri... Doğrusu, bunu şirkete daha önce de iletmıştik, tekrar ileticeğiz. Bizim burada tabii Türk Hava Yolları yok ama Atlasjet başta olmak üzere başka özel şirketlerin Ankara'ya seferleri olduğunu biliyorsunuz. Onu da hatırlatmak isterim. Yani seçeneklerimiz var ama Türk Hava Yolları da koysa iyi olur. Kendilerine hatırlatırız. Bu bir ticari karardır. Anadolujet de Türk Hava Yollarının bir kendi alt markasıdır, şimdilik onu koydu. İzmir'de de böyle bir uygulama vardı. Daha sonra İzmir'e Türk Hava Yolları da başladı. İnşallah, buraya da başlar. Bunu da onlara öneririz. Yani bizim bir zorlama yetkimiz yok yani özel şirket statüsünde olduğu için görev zararı diye bir şey de veremeyeceğimiz için onları zorlayamıyoruz, ancak teşvik ediyoruz.

Efendim, demir yolu, Antalya demir yolu orta ve uzun vadede planlarımızda olan bir projedir. Yapılan yollara "ilave yapılıyor." dendi, bölünmüş yollar. Bu bilgi doğru değil. Çok açık konuşuyorum, yaptığımız iş 8-10 metre platformlu tek yolun veya 12 metre genişlikteki A1 yolunun yanına bir tane yapmak değil. Öyle bir şey yapamazsınız çünkü geometrileri birbirine uymuyor. Önce aynı yere yolu yapıyoruz, oraya trafiği veriyoruz, ondan sonra mevcut yolu olduğu gibi kaldırıp, 30-40 santim, bazen yarım metreye kadar hendekler kazıp, böyle su böreği pişirir gibi kademe kademe temel dolgusu, alt dolgu, üst dolgu kaplaması, finişleri vesairesi yapılarak yol yapılıyor. Onun için, mevcut yolların yanına yol ilavesi diye olayı çok küçümsemek hakkaniyete uygun değil, burada çok ciddi çalışmalar yapılıyor. İşin bir zorluğu da trafik altında bu yolların yapılmasıdır. Bu da, işimizi oldukça zorlaştırıyor, ama buna rağmen Karayolcular gece gündüz demeden bu çalışmaları fedakârca sürdürüyorlar, bunu hatırlatmak isterim.

TİB konusuna daha sonra geleceğim, toptan bir cevap vereceğim.

Sizin yine sorularınız dahilinde, Elmalı-Finike yolu 2010 yılında tamamlanacak, Kalkan çevre yolu 2 kilometrelik çalışma devam ediyor, o da 2010'da tamamlanacak. Kaş çevre yolu 1,4 kilometrelik çevre yolu dışında çalışma devam etmekte olup, 2009 yılı sonunda tamamlanacaktır.

Alanya-Gazipaşa 44 kilometrelik bir yoldur, 24 kilometresi bölünmüş yol olarak bitmiş, kalan 15 kilometrelik kesim valilik tarafından bizim adıma ihalesi yapıldı, alt yapısı 2010'da bitecek, 2011'de de üst yapısı bitecek.

Sayın Hasip Kaplan Vekilimizin sorusu, yol trafik levhalarından ben de şikayetçiyim. Yani, şehir içleri başta olmak üzere şehirler arası yollarda da yol trafik levhalarında ciddi sıkıntımız var. Bunlarla ilgili 2010'da inşallah kapsamlı bir proje yaptıracağız, önce bir proje yaptıracağız. Yol işaretlerinde, yolların katılımlarında, ayrımlarında ve nihai varış noktalarına göre hangi tanıtım işaretlerini koymak gerektiğine, hangi yerleşim yerlerini öncelikli ve hangi sıraya koymak ve böylece sürücünün hiçbir ilave bilgiye ihtiyaç duymadan varacağı yere yol işaretleriyle ulaşmasını sağlamak, modernliğin, vatandaşın hayatını kolaylaştırmanın gereği diye düşünüyoruz ve bu konuyu önemseyeceğimiz ifade etmek isterim.

Trakya'nın köy yolları, yani valilik özel idaresi sorumluluğundadır, bu konuyu da ilgili arkadaşlarımızla paylaşacağız.

Sayın Mehmet Günal Vekilimizin sorusu vardı, kendisi...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Uludere-Uzungeçit arası...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Efendim, Uludere-Uzungeçit yolu yatırım programımızda yok. Kış aylarında Uzungeçit bağlantısı Tanin geçitlerinden dolayı Beytüşşebap ayrımı Çiğli'dan sağlanıyor. Beytüşşebap'tan itibaren 24 kilometrelik kesimin 19 kilometresinde proje yapımına başladık. Bu kesimlerde standart düşük 5 kilometrelik kısmın proje çalışmaları yapılıyor, 2010'da bir çalışma yapacağız, bu yolla ilgili ayrıca sizinle bir değerlendirme yaparız.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Önceki seçimde bütün partiler boykot ettiler bu yol nedeniyle seçimi.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Cizre-Şırnak 53 kilometre yolun Şırnak'tan itibaren 15 kilometresi bitti. Cizre Kızılsu Barajından dolayı bir güzergâh değişikliği var ve yeni proje yapılıyor, çalışmalar devam edecek, 2011'de yapılması hedefleniyor.

Eruh-Şırnak 44 kilometre, proje çalışmaları yapılıyor, hakikaten bu yol önemli bir yol, bunu da öncelikli olarak yapacağız.

A-2 yetki belgesi konusu, yeni yapılan düzenlemeyle C-2 yetki belgesinde bir öz mala bir sözleşmeli taşıt şartı gelmiştir. Krizde bu düzeltilecek mi deniliyor. A-2 yetki belgesi Türkiye genelinde 112 olmasına rağmen, güney illerimizde, Cilvegözü, Öncüpınar, Habur sınır kapısında ...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – ...bu sayı Türkiye'nin diğer kapılarına göre çok daha fazla olması nedeniyle 10 adet yetki belgesiyle sınırlandırılmıştır, ancak önceden yetki belgesi alıp da 10 adedi aşan sınır kapılarımız için mevcut yetki belgesi sahiplerinin mağduriyet yaşamaması için bir muafiyet getirilmiş, sayı sınırlaması dışında tutulmuşlardır. Normal şartlarda 10 adet yetki belgesi gerektirirken, müktesep haklarla şu anda 19 yetki belgesi mevcuttur.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 57

C-2, bu bir kanun gereğidir. Burada 1.507 adet gerçek tüzel kişide bulunmaktadır. 80.773 adet öz mal taşıt bulunmasına rağmen, kiralık 32.391 adettir. Yani bire bir olacak daha önemli sayıda araç alınabilir, ancak dağılımda sorun vardır. Bazı firmalarda birebirden fazladır, bazılarında hiç yoktur. O bakımdan bunlara yıl sonuna kadar bir süre verilmiştir. Şunu söylemek isterim: Büyük oranda yüzde 80 üzerinde yasaya uygunluk sağlanmıştır, diğerlerinin de uygunluk sağlaması için gereken destek verilmektedir. Aksi hâlde yasaya uyan büyük kesimin rahatsızlığı, sıkıntısı, onlara bir haksızlık söz konusu olabilecektir.

Sayın Kerim Özkan'ın notlarını aldık, onları bakacağız. Burdur'la ilgili notlar vardı.

Sayın Büyükkaya'nın Galataport konusu...

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) – Sürücü belgeleriyle ilgili ...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Sürücü belgeleri büyük oranda dağıtıldı. 1 milyon 260 bin civarında dağıtıldı, tek tük gitmeyen olabilir, bunlara bakacağız, detaylı cevabı var, yazılı olarak da size sunacağız.

Sayın Büyükkaya, Galataport, doğru, bir geçmişte yaşanan bazı hukuki sıkıntılar nedeniyle yapılamadı, bu bir kayıptır, ancak şu anda gerek imarla ilgili gerek hukuki sorunlarla ilgili konuların tamamı çözülmüş, Özelleştirme İdaresi, Maliye Bakanlığı vasıtasıyla yakın zamanda, herhalde 2010'da ihalesine çıkılacaktır.

İstanbul'da yeni arterler oluşturulması, tabii, 5216'ya göre artık şehir içi yollar belediye tarafından yapılıyor, ancak belediyeyle koridor oluşturan, başka illere yerleşim yerlerine giden yollarda da müşterek çalışmalarımız var, bu konuyu bu kapsamda değerlendireceğiz.

Atatürk Havaalanı; doğru, sıkıntı var, sıkışıklık var. 06-24 pistini yeniliyoruz, uzatıyoruz. Bu, kısmi bir çözüm getirecek, ancak kısa sürede yine sıkıntı yaşayacağız. Burayla ilgili de yapmamız gereken yeni bir havaalanı yapımıdır, bu konuda da bir süreden beri yer tespiti ve diğer alternatifler üzerinde çalışmalarımız sürüyor.

Sayın Hamzaçebi, Trabzon-Araklı-Dağbaşı yoluyla ilgili bir soru sordu, ne zaman bitecek? Arkadaşlar, cevap hazırsa verelim, yoksa yazılı vereceğiz.

Trabzon-Erzincan demiryolu Büyük Atatürk'ün de hayaliydi, vasiyeti de var, biz de bu yolu yapmak istiyoruz, ama her şey imkânlarla kabil. O bakımdan, bu konuda elimizden gelen gayreti gösteriyoruz, etüt çalışmaları yapılıyor, en azından onu söyleyebilirim.

Zonguldak şehir geçişi konusunda da daha sonra yazılı cevap vereceğim ve tekrar dinleme konusu, buna ayrıca toptan cevap vereceğim.

Şu Araklı konusu... Arkadaşlar, Sayın Hamzaçebi'ye verelim, bunu da verin. Şimdi Başkan sürekli gözümün içine bakıyor, onun için...

Şimdi, diğer bir soru, Sayın Akçay... Taş ocağı sorunu, bununla ilgileneceğiz. Yeniyay Çamburnu Tersanesinin dağıtımıyla ilgili konuyu da kapsamlı olarak yazılı size ileticeğiz.

Manisa Milletvekili Sayın Akçay, yol, köprü çalışmaları, Manisa çevreyolu 2010'da bitecek. Manisa'yla ilgili aslında kapsamlı... Çevre yolunu bitireceğiz, ondan endişeniz olmasın. Orada 18 uygulaması yapıyoruz, istimlak ile ilgili çok ciddi bir sorunumuz yok. Şimdi, Manisa'yla ilgili ben size şöyle kısaca bir şey ifade etmek istiyorum: Manisa'da bir kere 2009'da 4,3 değil, 43 trilyon ödenek kullanıldı, 43 trilyon. Zannediyorum siz 4,3 gibi bir şey dediniz, 43 trilyon kullandık Manisa'da.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Hangi yılda?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Sadece 2009'da kullandığınız 43 trilyondur, 2003-2009 yılları arasında da 234 trilyon Manisa'da yol yapımına para harcamışız ve 19 kilometresi 2009 yılında olmak üzere Manisa'da 269 kilometre bölünmüş yolu tamamlamışız. 2009'da 344 kilometre asfalt yenileme, onarım, bir adet de köprü yapımı tamamlanmıştır.

Sayın Aydoğan, Afyon-Antalya, Afyon-Denizli yolları bitecek, önümüzdeki yıl bunlar bitecek merak etmeyin.

Sayın Berber'in sorusu: Bergama-Soma yolu neden bitmiyor? İngilizce yol tabelası, demiryolları alt yapı nedeniyle hız düşük, doğru, sinyalizasyon az, tek yol, alt yapı bakımsız kalmış yıllarca. Dolayısıyla hız düşük, hız düşük olunca taşıma ekonomik olmuyor. Bir de, kamu işletmeciliğinde de verimlilik istediğimiz düzeyde olamıyor, bu da bir gerçeğimiz. Bu yüzden son yıllarda özel sektöre vagon kiralama yönünde bir uygulamaya gidildi ve şu anda 20 milyon taşımanın 5 milyonunu özel sektör yapıyor. Ancak, yasal alt yapı bunun daha fazlasına müsait değil. Biz diyoruz ki, özel sektör, nasıl yolları yapıyoruz, kamu, özel sektör ayrımı yok, herkes kullanıyorsa, demiryollarını da herkes kullanabilmelidir. Bu yönde bir yasal düzenlemeyi yüce Meclise getireceğiz ve böylece hem demiryolu alt yapısının yapımını hızlandıracağız hem de işletmeyi daha verimli, demiryolu alt yapısını daha rantabl kullanmanın önündeki engeli kaldırmış olacağız.

TCDD'yle OSB'ler birlikte yol yapıyorlar, işte kiralık vagonlarla taşıma da yapıyorlar, ama bunun daha fazlasını, dediğim gibi, demiryollarına alt yapıyı daha fazla yapmakla elde edeceğiz.

Sayın İsmail Özgün, Bandırma Limanı, zannediyorum Danıştay görüşü henüz çıkmadı, onu bekliyor. Ayvalık, oradaki Mahmuzlar devam ediyor. Burhaniye Barınağı belediyeye vermiştik, belediye başkanı da bugün buradaydı, kendisi bu konuyu bizimle görüşmek istiyor. Eğer, orada tahsis ettiğimiz şartlar yerine gelmezse, biz de gereğini yapacağız Bakanlık olarak, bunu ifade etmiş olayım.

Böylece soruları mümkün olduğu sürede bazılarını cevaplandırdım. Şimdiyse, Sayın Başkan, izninizle, değerli konuşmacıların gündelikleri konulara kısa kısa cevap vermek istiyorum.

Genel değerlendirmem şudur: Bir kere, çok memnun olduğum bir şey oldu; herkes yol istiyor. Yani, cumhuriyetin kuruluşunda da Büyük Atatürk seyahate yurt dışına gittiğinde, hep bu taleple karşılaşmış ve hatıralarında yazıyor: "Nereye gittimse vatandaşlar benden yol istedi, su istedi, okul istedi." Demek ki cumhuriyetin kuruluşundan bugüne kadar taleplerde fazla bir değişiklik yok, bundan herkes nasibini alsın, biz de alalım, seksen altı yıldır bu ülke yönetiminde olan

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 58

herkes nasibini alsın, bir kere bunu böyle söylemek lazım. Yani, son yedi yılda hakikaten eldeki imkânlarla olağanüstü gayretlerle yol yapıyoruz. Eksiğimiz vardır, yanlışımız vardır ama kötü niyetimiz yok. Eldeki kaynakları en iyi şekilde kullanarak vatandaşın ihtiyacını yapmaya çalışıyoruz. Son iki yılda bilhassa yaptığımız en önemli iş, il içinde başlayıp il içinde biten yolları değil, ilden ile devam eden koridorlara çalışmaya ağırlık verdik. Bunun için bazı tali yollar, tek yollarda bir yavaşlama olmuş olabilir, ama biz inanıyoruz ki, koridorlar, atardamarlar, ana damarlar önce açılmalı, kılcal damarlara daha sonra müdahale edilmelidir, bu çerçevede çalışıyoruz. Şurada üç saat süre içerisinde değerli konuşmacıların dile getirdiği projeler ve yeni talepler benim kabataslak yaptığım hesaba göre en az 60 katrilyon para gerek. Yeni talepler... Şu anda 104 katrilyonluk bir proje büyüklüğümüz var, bunun 54 katrilyonu daha gerçekleşmemiş, 50 katrilyonunu yapmışız, bunun üzerine bir o kadar daha yeni talebi koyduğumuzda, ayrılan bütçe ödeneklerini de göz önüne aldığımızda, buradan gerçekleştirme zorluğu açık olarak ortaya çıkmaktadır. Yani, bütün kamu bütçesini Karayollarına tahsis etsek bile, bu yolların yapımı on sene sürer yeni taleplerle karayolları artı demiryolu. Bu mümkün olamayacağına göre, yaptığımız şudur: Karayolları başlangıç ödeneklerinin her yıl başında miktarı belli ama yıl sonuna geldiğimizde biz, en az 2,5 katı ödenek kullanıyoruz, o kadar iş yapıyoruz. Bu nasıl oluyor denebilir; Sayın Hamzaçebi bilir, bu, plana, projeye, bütçeye, hesaba, kitaba nasıl sığıyor denebilir. Böyle bir yöntem geliştirdik, bunu açık açık konuşmakta yarar var. Burada da kaynağımız şudur: Bir kısmını devreden yıla aktarıyoruz, bir kısmını diğer kurumların kullanmadığı kaynaklardan kullanıyoruz, bir kısmını da ürettiğimiz kaynaklarla karşılıyoruz, ama bu yıl içinde, malumunuz bir yasa çıkardık, İşsizlik Fonundaki paranın nemasının belirli bir kısmını bu yolların yapımının karşılanması için Meclisimiz böyle bir yasa çıkardı, onu kullandık. Yine, önümüzdeki yıl da aynı şekilde başlangıç ödeneği üzerinde bir ödenekle hedeflerimizi aşarak karayollarında çalışmayı yapacağız. Ben, tabii, konuşmalardan farklı iki tezat görüş tespit ettim. Bir kısım arkadaşlar, yollar yetersiz, bölünmüş yol daha çok yapılsın; bazı arkadaşlar da, bölünmüş yollar bu kadar gerekli mi, sorgulansın diyorlar. Ya bunlar, aslında, üzerinde uzun uzun konuşacağımız konular, ama yani, karayolu ağırlıklı bir ulaşım sistemimiz yurt içinde olmasına rağmen ne yazık ki o da yetersiz. İşte Avrupa Birliğiyle karşılaştırma ifade edildi. O, bizim Hükümetimizin programında bir tespitti, o tespiti yapmak zorundayız. Çünkü, Avrupa Birliği üyesi olma hedefimiz var, o tespite göre durumumuzu ele alıp, karayollarını bir yandan iyileştireceğiz, bir yandan da, doğrusu, demiryollarına ağırlık vermemiz lazım, denizciliğe ağırlık vermemiz lazım. Bu türlerin birbiriyle bütünlüğüne ağırlık vermemiz lazım. Bu çalışmalarını da yapıyoruz.

Şunu söylemekte yarar görüyorum: Bölünmüş yollarla ilgili olarak taleplerde maalesef işimiz her zaman kolay olmuyor. Yani, bir gerçeği hepimiz kabul etmemiz lazım: Siyasetin en kolay yapıldığı alan yoldur. Siyasetçinin en çok zorlandığı alan da seçmeni tarafından yollarla ilgilidir. Dolayısıyla, ben bu taleplerin bu denli yoğun gelmesini anlayışla karşılıyorum, ancak önceliklerimizi çok iyi belirleyemezsek, kaynaklarımızı kılı kırk yararak kullanamazsak, bu milletin bin bir güçle toplayıp verdiği bu paraları yerinde kullanmamış oluruz, bunu da takdirlerinize sunuyorum.

Tabii, kamu kaynaklarıyla biz bu projeleri bitiremeyiz, yirmi dört yıldan yedi, sekiz yıla düşürdük, ama bunun sürdürülebilir hâle gelmesi için mutlaka alternatif yöntemleri geliştirmemiz gerekiyor değerli milletvekilleri. Bunun için de, yap-işlet-devret, kamu-özel sektör ortaklığı, peşin yap taksitle al gibi yöntemler üzerinde çalışıyoruz. Bu alanda da önemli bir tecrübeye ulaşan bir bakanlık olduğumuzu ifade etmek isterim. Yaptığımız örnekler var, havaalanlarında var, deniz limanlarında var, yat limanlarında var ve nihayet karayolunda da, işte, İzmit-İstanbul ve İstanbul Tüp Geçit Projesiyle bu alanda da başladık. İki proje kendi başına 7 milyar dolarlık bir projedir, bunların kamu kaynağıyla yapılması mümkün değil, yıllar alacak bir iştir. Dünyada önemli ölçüde fonlar vardır, yeter ki uygun proje ve iyi şartlar, şartname, risklerin adil paylaşıldığı bir yöntemin geliştirilmesi...

Sayın Hamzaçebi'ye katılıyorum, bölünmüş yollarda kazalarda artma vardır. Bunun sebebini araştırdığımızda, tamamen sürücü kusurunun arttığını görüyoruz. Neden? Çünkü, yolların standardı iyileşiyor, arkadan çarpmalar artıyor, aşırı hızdan savrulmalar artıyor ve ama bir güzel tarafı vardır, yine istatistiklerde, ölümlerdeki sayıda azalma vardır. Bu, kesin bir bilgidir.

Bir başka konu da, yine, bölünmüş yollarla ilgili bu trafik değerleri son beş yılda yüzde 55 arttı hareketlilik. Dolayısıyla, seyahat fazla arttığı için, fazla yol yapıldığı için, nispeten tabii oransal olarak kazada oran düşük olsa bile, kaza sayısının artması da bir anlamda doğaldır. İyi tarafı, dediğim gibi, ölümlü kazalarda azalma vardır, bu kesindir.

Diğer, tabii, tek tek gitmek isterim, zamanım çok yok, bir çoğunu ben yazılı ifade edeyim. Demiryollarına olan destekten dolayı fevkalade memnun olduğumu ifade etmek istiyorum. Sizlerden aldığımız güçle inşallah demiryollarında daha önemli projeleri gerçekleştireceğiz.

Sayın Mehmet Günel'in çok ciddi projelere yönelik iddiaları vardı, burada kendisi yok. Yani, onları vermeye hazırım ama olmadığı için bunu kendisine yazılı olarak ileticeğim.

Ankara-Eskişehir yolu, Ankara-Eskişehir-Köseköy, Ankara-Sivas yolu vesaire, buralarla ilgili hiçbir sıkıntımız yok, her şey usulüne uygun olarak bütün hukuk süreçlerinden geçerek yapılmış işlerdir. Bu konuyla ilgili her türlü denetim hem yargı tarafından hem iç denetim mekanizmalarıyla yapılmıştır. Bu iddialar yeni iddialar değildir, bunları, örneğin, Eskişehir-Köseköy arası, İnönü-Köseköy daha doğrusu, arası iki yıl yargıya taşınmıştır. Yargı, sonunda, idarenin verdiği kararı haklı bulmuştur, ama biz ona sevinemedik, iki yıl geç başladık. Halbuki başlamış olsaydık, seneye Ankara-İstanbul bitmiş olacaktı. Böyle sorunlar yaşıyoruz yargıyla, bunlar da olacak, bunlar da hayatın bir parçası. İdarenin işlemleri yargıya tabidir, tabii ki bu denetimleri göreceğiz, bunların hesabını da her zaman vermeye hazır olmamız gerekiyor.

Şimdi, bir son konu, bu dinlemeler konusu.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şimdi, kişilerin haberleşme hürriyeti, özel hayatın gizliliği Anayasal güvence altındadır. Anayasa'nın 22'nci maddesi, burada da ifade edildi, bunları teminat altına alıyor, ancak istisnalar getiriyor. İstisnalara göre de, özel kanunla düzenlenmek suretiyle dinleme, sinyal takibi yapılabilir diyor özetle, aynen okumadım, mealini söylüyorum. Şimdi, bu çerçevede dinleme eğer keyfî yapıldıysa, habersiz yapıldıysa, kanunsuz yapıldıysa, bu bir kere ne ahlakı ne de hukuki bir iştir, tamamen yanlıştır, iğrenç bir iştir. Bunu lanetle hepimiz kınıyoruz, böyle bir şey

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 59

olmamalı, ama oluyor mu? Oluyor. Bugün mü oluyor? Hayır. Türkiye’de mi oluyor? Hayır, bütün dünyada oluyor ve çok geçmiş zamanlardan beri oluyor.

Şimdi bakınız, TİB’in kuruluşu 5397 sayılı Kanun’a kadar yasa dışı dinlemelerin hiç birisi bir müeyyidesi yoktu, suç bile teşkil etmiyordu ve bunlar ulu orta yayınlanıyor, şantaj amaçlı kullanılıyor, başka amaçlı kullanılıyordu.

Şimdi bu Yasa ile ilk defa yasa dışı dinlemeler suç olarak tanımlandı, artı, burada elde edilen her türlü bilgilerin delil olarak kullanılamayacağı yasa hükmüne bağlandı, bu bir. TİB’le ilgili yapılan bir yapılan işi söylüyorum.

Yalnız burada bir şey var, bunun kişinin şikâyetine tabi olması konusu var, bir de verilecek, istenecek cezanın düşük olması konusu var.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Altı ay efendim.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – O medyada... Yapılış şekline göre üç yıla kadar çıkıyor.

Ben teşekkür ediyorum böyle bir teklif verdiğiniz için. Hükûmetimiz de zaten, Hükûmet sözcümüz açıkladı, bu konuda bir düzenleme yapmak zaruret hâline gelmiştir.

Burada şikâyeti isteğe bağlı olmaktan çıkarmak da dâhil resen, artı, cezaların olabildiğince artırılması yönünde Adalet Bakanlığı çalışmaları başlatmıştır. Bu konuyu sizlerle paylaşmak istiyorum, bu bir.

İkincisi, şimdi burada hakikaten siyasetten arınmış olarak sizinle bildiklerimi paylaşıyorum. Bu konuda da lütfen anlayışla karşılamınızı istirham ediyorum.

Şimdi, TİB, bir dinleme yapan kuruluş değildir. Tacidar Bey bunu söyledi. TİB’in böyle bir görevi yok. Peki, TİB’in görevi ne? Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının görevi ne? Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının görevi telekomünikasyon yolu ile emniyet, jandarma, MİT’in dinleme taleplerinin mahkeme kararıyla yapıldığını denetleyen bir birimdir. Ortam dinlemeleri TİB’in görev alanı içinde değildir, kesinlikle. Daha doğrusu bu anlamda bir yasal düzenleme de yoktur. Hususi bir yasal düzenleme de yoktur.

TİB’in faaliyete başladığı Temmuz 2006’dan itibaren telekomünikasyon yoluyla yasal olmayan hiçbir dinlemeye izin verilmemiştir.

Şimdi burada sistem nasıl çalışıyor? Teknik bir konu, onu anlatmak istiyorum.

Şimdi, üç tane kuruluş, MİT, jandarma, polis, bunların teşkilat kanununda göçmen kaçakçılığı, insan ticareti, kasten adam öldürme, işkence, cinsel saldırı, çocukların cinsel istismarı, uyuşturucu ticareti, parada sahtecilik, suç işlemek amacıyla örgüt kurmak, insan ticareti yaparak fuhuş, ihaleye fesat karıştırma, rüşvet, suçtan kaynaklanan mal varlığı değerlerini aklama, silahlı örgüt veya bu örgütlere silah sağlama, devlet sırlarına karşı suçlar, casusluk, Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu çerçevesinde dinleme yapabilecek kuruluşlar bunlar. Jandarma, MİT; polis... Bunların hangi esaslar içinde dinleme yapacakları kendi teşkilat kanunlarında zaten belli.

Eskiden bu nasıl oluyordu TİB yokken? Her kuruluş kendi dinlemesini kendi yapısı içerisinde gerçekleştiriyordu. Bunun yasal olup olmadığını denetleyen bir merci de yoktu ve burada zaman zaman istihbarat örgütleri, istihbarat amaçlı dinlemelerde maalesef bir rekabet de olduğundan, maksat da hasıl olmuyor ve bu dinleme bir anlam ifade etmiyordu.

TİB, yaptığı iş bütün sabit işletmeci, mobil işletmecilerin bağlantısı oradadır, orada cihazlar vardır, gelen talepler jandarma temsilcisi, MİT temsilcisi ve polis temsilcisinin, onların da hukukçularının -orada daimî hukukçuları vardır- nezaretinde TİB Hukuk Daire Başkanıyla birlikte gelen karar incelenir, usulüne uygun ise uç verilir, dinlenme için izin verilir ilgili kuruluş. Dinleyebilirsin diye izin verilir. Eğer değilse geri gönderilir.

Sinyal takibi ve bu dinleme kayıtları da tutulur ama bunlar TİB’in bilgisine kapalıdır. Hiçbir şekilde TİB bunlara girip bakma yetkisine sahip değildir. Eğer orada herhangi bir kişi yetkisini aşarak bunu yaparsa suç işlemiş olur.

TİB’in fonksiyonu bu, Bakanlığımızın TİB’le ilişkileri ne? TİB’in bağlı olduğu kurum Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumudur. Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu da Bakanlığımızın ilişkili kurumu, düzenleyici kurumdur. Biz sadece buranın bütçesini geliriz burada takdim ederiz, ihtiyaçlarını, yasa ihtiyaçları varsa bunu Bakanlar Kuruluna, Meclisimize aktarırız, bunu yaparız, yani personel ihtiyaçları varsa bunların yapılması için gereğini yaparız. TİB’in kuruluşunda da biz altyapının kurulması ve personel araç gereç ihtiyaçları temini için onlara bütçe sağlamışızdır. TİB’in kuruluş kanununda da denetimlerinin diğer kuruluşları gibi yapılacağı açıkça yazılıdır. Yani kendi teftiş kurulları, bağlı olduğu kurum, artı ondan sonra da nihai olarak da Başbakanlık bunu denetlemeye yetkilidir.

Bunları söyledikten sonra, şunu ifade etmek istiyorum ve sözlerimi toparlamak istiyorum: Dinlemeler yayınlanıyor, ister yasal ister yasal olmayan. Benim de başımdan geçti. Yani iki kişi, yasal bir dinleme yapılmış, ikisi arasında konuşurken benden bahsediyorlar. Efendim, Bakanla görüştüm, şu işi bağladım, şöyle yapacağız böyle yapacağız diye konuşmuşlar. Benim dünyadan haberim yok.

Şimdi ne oluyor? Ben mağdur oluyorum. Benim gibi yüzlerce, binlerce insan mağdur oluyor.

Kimin dinleneceği kimin dinlenemeyeceği konusu benim bilgim dışında, ben hukukçu değilim, yasalari da bilmiyorum, ama bildiğim bir şey var, dinlemelerin ya savcı ya hâkim kararıyla olması lazım. Hâkimler dinlenir mi dinlenemez mi? O konuda bilgim yok. Herhâlde bir istisnası yok. Dokunulmazlık konusu olan insanların herhâlde dinlenmesi bu yöntemlerle olmuyor veya olmuyor, hiç olmuyor. Onu tam bilemiyorum, onun için yanlış bir şey söylemek istemiyorum. Onu araştırmamız lazım.

O bakımdan, milletvekilleri dinleniyor...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Milletvekilleri, bakanlar, Başbakan...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Başbakanı altı yıl hiçbir yasal izin almadan dinlemişler. Bizi de dinliyor olabilirler, sizi de dinliyor olabilirler. Hakikaten bu hiçbir yere sığdıramayacağımız bir iştir, gayriahlaki bir iştir. İğrenç bir şeydir. Bunun mutlaka giderilmesi lazım. Bu dinlemelerde de mutlaka ve mutlaka ilgisi olmayan, özel hayatı ilgilendiren, tesadüfen orada adı sanı geçen insanların çarşaf çarşaf neşredilmesi hakikaten incitici bir şeydir. Kişilik haklarını, özel hayatı fevkalade rahatsız eden bir iştir. Bunun önüne geçmek hepimizin boynunun borcudur.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 60

Burada herhangi bir bizim böyle bir korku imparatorluğu oluşturup herkesi dinleyerek, işte idare olarak diğer kurumlar üzerine bir baskı oluşturacağımız gibi yaklaşımlar çok insafla bağdaşmamaktadır. Böyle bir konu asla mevcut değildir ve bu konu enine boyuna Mecliste tartışılmalı, yeni yasa geldiğinde de bu konunun kamu vicdanını rahatsız etmeyecek şekilde, vatandaşlarımızı, hangi konumda olursa olsun bütün insanlarımızı rahatlatacak bir çözümü yine bu Parlamento bulacaktır. Ben buna inanıyorum.

Bu duygularla bütün milletvekillerimizin yaptığı katkılar, ortaya koyduğu görüşler için kendilerine teşekkür ediyorum. İfade ettiğiniz görüşlere, burada cevaplandıramadığımız hususlara da bilahare mutlaka yazılı cevap vereceğiz. Şahsım adına söylüyorum, burada ortaya konan görüşler, bilgiler, fikirlerden fevkalade istifade ettim ve bunları da arkadaşlarımızla değerlendireceğiz, yapılabilenleri kısa vadede yapacağız, yapılamayanları da orta ve uzun vade için planlayacağız.

Ben bu duygularla tekrar bütün üyelerimize çok teşekkür ediyorum, 2010 bütçemizin ülkemize, insanımıza hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum, yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Bakan açıklamanız dolayısıyla.

Son söz, kısa bir açıklama yapmak üzere, Sayın Hamzaçebi'nin.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, açıklamalarınız için çok teşekkür ediyorum.

Açıklamalarınızın bir yerinde Atatürk döneminden bahsettiniz ve Atatürk dönemi ile şimdiki dönemin taleplerinin değişmediğini, o zaman da yol talep edildiğini, şimdi de vatandaşların, halkın yol talep ettiğini söylediniz ve seksen altı yılı kastederek “Bundan herkes nasibini alsın.” diyerek bir anlamda 1923 yılından bugüne kadar bütün dönemleri eleştirdiniz, özellikle sizden önceki dönemleri eleştirdiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Kendimizi de kattım ben.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Ama niyet önceki dönemlerdir tabii ki.

Yine konuşmanızın bir başka yerinde bütün kamu bütçesini bu yatırımlara tahsis etsek dahi, yani bu Ulaştırma Bakanlığının görev alanındaki yatırımlara tahsis etsek dahi bu yatırımların on yılda bitirilemeyeceğini ifade ettiniz. Yani devlet ne personel maaşı ödeyecek ne öğretmen maaşı ödeyecek...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Hayır, onu kastetmedim. Kamu yatırımları...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Kamunun yatırım bütçesi diyelim o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Doğrudur.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – O zaman devlet hiçbir yatırımı yapmasa yol yatırımlarını yapsa dahi...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Yol artı demir yolu...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Evet, yani Ulaştırma Bakanlığının görev alanındaki yollar diyelim. On yılda bitmeyeceğini ifade ettiniz.

Tabii ki siz başarılarınızı, kendinizi başarılı gördüğünüz alanları anlatacaksınız, bu en doğal hakkınız. Önceki dönemleri de devraldığınız Türkiye ile şimdiki Türkiye'yi kıyaslıyorsunuz, bu da sizin doğal hakkınız. Bütün hükümetler bunu yapar ama seksen altı yılı, yani cumhuriyetin başlangıcından bugüne kadar bütün hükümetleri eleştirme yönündeki anlayışınızı doğru bulmadım. Yani Türkiye'nin iyi yönetildiği dönemler olmuştur, o kadar iyi yönetilemediği dönemler olmuştur, sonunda vatandaş tercihinin yapar, oylarını verir, hükümetleri değiştirir. Bugün siz demir yolunda güzel bir şey söylediniz, “Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demir yollarına önem verildiği dönemlerdeki gibi şimdi biz bu yıl 2010 yılı bütçesinde demir yoluna önem veriyoruz.” dediniz. Çok güzel ifade ettiniz, cumhuriyetin ilk dönemlerinde, Atatürk döneminde özellikle demir yoluna olağanüstü bir önem verilmiştir. Yani seksen altı yolu eleştirirken biraz insafsız oldunuz, o cumhuriyetin ilk yıllarını, o yoktan var edilen Türkiye Cumhuriyetini, o kısıtlı olanaklarla 1930'lu yıllardaki Türkiye'nin o büyük kalkınma hamlesini ihmal ettiniz, onu eleştirdiniz, bunu çok acımasız, çok insafsız buldum.

Bu konuyu düzeltmek, ifade etmek için söz aldım, teşekkür ederim Sayın Başkan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, kısa bir açıklama...

BAŞKAN – İsterseniz, Sayın Kaplan da konuşsun belki ona da cevap verirsiniz.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Sayın Bakanım, merak ettim, konuşma bitiminde de sordum, İstanbul üçüncü Boğaz köprüsü, çok önemli bir proje, fakat sunuşlarda çok fazla değinilmedi veya gündeme gelmedi. Acaba gündemde mi değil, yoksa gündemde de yoğunluktan mı dikkate alınmadı? Onu soracaktım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, bir kere Sayın Hamzaçebi'ye teşekkür ediyorum.

Bir açıklama, bir yanlış anlamayı düzeltme fırsatı verdi. Benim oradaki o ifademın amacı şudur: Yani talepleri karşılayamamışız. Ben hassaten bir dönemi katmadım, seksen altı yıl bugünü de ihtiva ediyor. Yani karşılayamamışız. Nedenlerine girersek onları da konuşuruz ama anlatmak istediğim bu kadar yoğunlukla talepler devam ediyorsa, demek ki bunun iyi bir planlamasını yapamamışız. Bunu ifade etmek için bunu kullandım.

Demir yollarındaki hamleyle ilgili de hassaten zaten konuşmamda değinmiştim. Bunu, yanlış anlaşılırsa düzeltmek isterim.

Üçüncü Boğaz köprüsü gündemimizde olan bir projedir. Boğaz köprüsüne karşı çıkan var, yapılsın diyen var. Burada da bu görüşler kısmen dile geldi.

Proje yakın vade hedeflerimiz arasındadır. Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilecektir.

Şu anda ne aşamada derseniz, yapılan güzergâh çalışmalarının ilgili belediyelerin meclis onaylarından geçme süreci devam ediyor. Ondan sonra ihale için çalışmayı başlatmış olacağız.

T B M M

Tutanak Müdürlüğü

Tarih : 18.11.2009

Grup :

Giriş:

Sayfa : 61

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Değerli arkadaşlar, kurum bütçeleriyle ilgili görüşmelerimiz tamamlanmıştır. Sayın Bakanımıza ve değerli katkılarda bulunan üyelerimize teşekkür ediyorum.

Kurum bütçelerini oylamaya geçiyoruz.

Birinci olarak Ulaştırma Bakanlığının bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Ulaştırma Bakanlığı 2010 yılı bütçeleri ile 2009 yılı kesin hesapları okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğü 2010 yılı bütçeleri ile 2009 yılı kesin hesapları okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2010 yılı bütçeleri ile 2009 yılı kesin hesapları okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Denizcilik Müsteşarlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Denizcilik Müsteşarlığı 2010 yılı bütçeleri ile 2009 yılı kesin hesapları okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 yılı bütçeleri ile 2009 yılı kesin hesapları okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN - Değerli üyeler, böylece gündemimizde bulunan kurumların bütçeleri ve kesin hesapları kabul edilmiştir, hayırlı olsun.

Oturumu yarın saat 10.00'da açmak üzere kapatıyorum.

Kapanma Saati : 20.54