

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ



24'üncü Toplantı
28 Kasım 2019 Perşembe



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

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ve Sayıştay tezkereleri

- a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- b) Karayolları Genel Müdürlüğü
- c) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- d) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.

III.- SUNUMLAR

1.-Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın, 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) hakkında sunumu

2.-Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu'nun, 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) hakkında sunumu

IV.-OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.-Komisyon Başkanı Lütü Elvan'ın, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi üzerindeki tutanaklardaki ifadesine ilişkin açıklaması

V.- AÇIKLAMALAR

1.- Erzurum Milletvekili İbrahim Aydemir'in, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın söylediğini iddia ettiği krizle ilgili ifadesini düzelttiğine ama krizi yücelterek kayda geçirdiğine ilişkin açıklaması



PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

24'üncü Toplantı
28 Kasım 2019 Perşembe

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 10.07'de açılarak dört oturum yaptı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu,
Tarafından, 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) hakkında sunum yapıldı.

2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ve Sayıştay tezkerelerinin görüşülmelerine devam edilerek;

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,
Karayolları Genel Müdürlüğünün,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,
2020 yılı bütçeleri ile 2018 yılı kesin hesapları,
Kabul edildi.

Komisyon Başkanı Lütfi Elvan, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi üzerindeki konuşmasına ait tutanaklardaki ifadesine,

Erzurum Milletvekili İbrahim Aydemir, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın söylediğini iddia ettiği krizle ilgili ifadesini düzelttiğini ama krizi yücelterek kayda geçirdiğine,
İlişkin açıklama yaptı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 21.03'te toplantıya son verildi.

28 Kasım 2019 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.07

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Mersin)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarımızın, basınımızın çok değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 24'üncü Birleşimini açıyorum.

II.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ve Sayıştay tezkereleri ()*

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b)Karayolları Genel Müdürlüğü

c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

d)Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Gündemimizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları ile Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ'nin Sayıştay raporu bulunmaktadır.

Şimdi sunumunu yapmak üzere Sayın Bakana söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakan.

III.- SUNUMLAR

1.-Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın, 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) hakkında sunumu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, çok kıymetli hazırun; 2020 yılı Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmeleri çerçevesinde Bakanlığımıza, Bakanlığımızın bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşları tarafından yürütülen çalışmalara ve detaylarına ilişkin sizleri bilgilendirmek, çalışmalarımızın çıktılarını şeffaf bir şekilde sizlere sunmak için huzurlarınızdayım. Bu vesileyle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

(*) (1/278) ve (1/277) esas numaralı Kanun Teklifleri ile Sayıştay tezkereleri 24/10/2019 tarihli 4'üncü Toplantı tutanağına eklidir

Aziz milletimizin emrinde çalışmalarımızı sürdürürken sizlerin gözetimini ve katkısını her aşamada çok önemseyeceğimizi özellikle konuşmamın başında belirtmekten mutluluk duyarım. Çünkü hesap verebilir olmak ve şeffaflık kamu hizmeti vermenin doğasında vardır. Burada bulunan, ister lehte ister aleyhte görüş bildiren, fikir paylaştan bütün değerli milletvekillerimizin de bu göreve katkı sağladığının bilincindeyiz. Zira farklı görüş ve fikirlere rağmen yüce Meclis çatısı altında birlikte hareket etme bilinciyle istişare edebiliyor olmak çok kıymetli. Bu manada şahsen Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmelerini Türkiye’de dönüşüm ve değişimin en temel itici gücü olan ulaştırma ve haberleşmeye ilişkin çalışmaları konuşmak için çok değerli bir ortam olarak görüyorum; daha önce belirlenen yol haritasında geline nokta, katedilen mesafeyi değerlendirmek için bir fırsat sunuyor. Kısa ve uzun vadeli çalışmaların rasyonel bir değerlendirmesini yaparak ulaşım ve haberleşme politikalarına ışık tutacak fikirlerin de ifade edilmesine imkân sağladığını düşünüyorum. Bu vesileyle Plan ve Bütçe Komisyonunun siz değerli üyelerine görüş ve katkıları için şimdiden gönülden teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; siyasi görüşten ve fikir ayrılıklarından bağımsız olarak ulaşım ve iletişim yatırımlarının ve çalışmalarının lüks değil, elzem olduğunu hepimizin kabul ettiği bir gerçek olduğunu düşünüyorum. Ulaştırma altyapısı ve bilgi iletişim sektörü dünyanın tabiri caizse nabzıdır. Bugün dünya düzeni, ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin sunduğu imkânlar etrafında şekillenmektedir. Yine, değişmesi öngörülen güç dengeleri de bu sektörlerin gelişimine paralel olarak şekillenecektir. Dünya ticaret hareketliliğinin batıdan doğuya doğru ilerlediği bir dönemde özellikle doğudaki ülkelerin ulaşım altyapısına yönelik hamlelerini birbiriyle bağlantılı bir şekilde gerçekleştiriyor olmaları elbette tesadüf değildir. Önümüzdeki yarım asrı şekillendirmesi beklenen Kuşak ve Yol Projesi bunun en somut örneğidir. Ülkemiz proje kapsamındaki orta koridorun en kritik noktaların birinde yer almaktadır.

Üzerinde durulması gereken bir diğer önemli şey ise üretim meselesidir. Gelişmeyi, kalkınmayı daimî kılan üretimdir. Üretimin olduğu her yerde de ulaşım ve iletişim sisteminin sağlıklı işlemesi zaruridir. Bu sağlıklı işleyiş ise günü kurtarma amaçlı değil, gelecek vizyonunu içine alan hamleleri zorunlu kılar. Her dönemde o günün nabzını tutabilmek ancak dinamik hedeflerle mümkün olabilir. Son on yedi yılda bu şiarla hareket edilmiştir yani üretimin, kalkınma hamlelerinin önü bu şekilde açılmıştır. Başlatılan yerli ve millî üretim hamleleri ulaşım ve iletişim altyapı çalışmalarının en önemli meyveleridir. Bu meyveler gelecek kuşaklara bırakacağımız en önemli miraslarımız arasında yer alacaktır. Elbette çalışmaya, taş üstüne taş koymaya, yeni hamleler, yeni projeler üretmeye kararlılıkla devam edeceğiz. Coğrafi avantajımızdan en iyi şekilde faydalanarak modlar arası ve çok modlu uygulamaların geliştirilmesi, demir yolu ve deniz yolu taşıma paylarının artırılması, hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir ve entegre ulaştırma sisteminin tahkim edilmesiyle lojistik maliyetlerinin düşürülmesi, ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin rekabet gücünün artırılması her daim temel amacımız olacaktır.

Bugün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak milletimize hizmet yolunda yapıp ettiklerimizle ülkemizin bekası için gerçekleştirdiğimiz çalışmalarla ilgili bütün bilgileri detaylı bir şekilde sizlere sunacağız. Bunlar, elbette 2018 yılı kesin hesabı ve Sayıştay bulgularını da içerecek. Bu vesileyle, geçmişten bugüne Bakanlık görevi üstlenmiş bütün bakanlarımızı, ulaştırma alanında millete hizmet yolunda taş üstüne taş koymuş kim varsa herkesi minnetle anıyoruz. 2020 yılı bütçesinin vatanımıza, milletimize, ülkemizin birlik ve beraberliğine, büyümesine, güçlenmesine hizmet etmesini diliyor, sözü daha fazla uzatmadan sunumuma geçiyorum.

Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; Bakanlığımız merkez teşkilatında 4 Bakan Yardımcılığı ile 10’u genel müdürlük olmak üzere 21 birim yer almaktadır. 13 bölge müdürlüğü, 71 liman başkanlığı ve 3 başmühendislik ise taşra teşkilatımız olarak hizmet vermektedir. Bağlı, ilgili ve ilişkili kurum ve

kuruluşlarımızla birlikte teşkilatımızda toplam 1 üst kurul ve 21 genel müdürlük bulunmaktadır. Geniş teşkilat yapımız ve hizmet portföyümüzle doğrudan ve dolaylı olarak istihdama önemli katkı sağlıyoruz. Teşkilatımız bünyesinde 141.851 personel çalışıyor. Ülke sathında 2.099 şantiyede yükleniciler tarafından çalıştırılan 104.125 kişiyle birlikte yaklaşık 247 bin kişilik bir istihdam sağlıyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; iktidarda bulunduğumuz on yedi yıl boyunca yatırım düzenleme ve işletme faaliyetlerini temel politikalarımız doğrultusunda planlayarak hareket ettik. Bu politikaları ortaya koymak içinse ulaştırma ana planı ve yapılan şûralarla ortak akıl oluşturmak, tüm paydaşlarımızın deneyiminden faydalanmak gayreti içerisinde olduk. Bakanlığımız, ulaşım ve haberleşme alanında çok büyük ve önemli projeleri 2003 yılından bu yana 757,2 milyar Türk lirası yatırım yaparak hayata geçirdi. Bu tutara, KÖİ projeleri için yapılan yatırımlar da dâhil. Yatırım harcamalarında yüzde 62'lik payıysa Karayolları 1'inci sırada alıyor.

Yatırımların daha hızlı tamamlanarak vatandaşlarımızın hizmetine sunulabilmesi bizim için son derece önemli. Yatırımlar gerçekleştirilirken alternatif finansman kaynaklarını da kullanıyoruz. Bunun için özel sektörün dinamizmini de harekete geçirdik. Bu şekilde toplam 198,5 milyar TL KÖİ projesini başlattık. Söz konusu yatırımların yüzde 77'si tamamlandı, yapımı devam eden KÖİ projeleriyle birlikte 45,5 milyar Türk lirası daha yatırım ülkemize kazandırılacak. Bakanlığımız yatırım portföyünde KÖİ projeleri hariç 495 ana proje var. Bunların toplam büyüklüğü 505 milyar Türk lirası, bunun 237,5 milyarı gerçekleştirildi.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Şehir hastanelerinden belli oldu.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bülbül, biraz sonra size söz vereceğiz. Arkadaşlar, hiç yakışıyor mu bu ya? Lütfen, dinleyelim, biraz sonra hepiniz konuşacaksınız arkadaşlar.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Gerek ulaşım yatırımları gerekse gelişen teknolojimizin diğer paydaşları sayesinde satın alma gücü paritesi açısından ülkemiz dünyanın en büyük 13'üncü ekonomisi hâline geldi.

Türkiye, sadece coğrafi değil tarihsel, sosyal, kültürel ve ekonomik avantajlarıyla dünyanın en kıymetli bölgelerinden biri üzerinde yer almaktadır. Bulunduğumuz coğrafyada, 1 milyar 590 milyon insanın yaşadığı, 39 trilyon 300 milyar dolar gayrisafi millî hasılaya sahip, 7,6 trilyon dolar ticaret hacmi bulunan 67 ülkeye ulaşabiliyoruz.

Sunumun bu bölümünde, ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının ekonomik hayata etkisi üzerine yaptığımız bir çalışmayla ilgili bilgi vermek istiyorum: Çalışma kapsamında, 2003-2018 yılları arasında yapılan kamu ve KÖİ yatırımlarının, yatırım ve faaliyet dönemindeki ekonomik etkileri ile faaliyet dönemindeki tasarruf etkilerinin analizini yaptık. Yatırımlarımızın gayrisafi yurt içi hasıla, üretim ve istihdama olan etkilerini uluslararası girdi çıktı modelini kullanarak hesapladık.

Bakanlığımız ile Bakanlığımızın bağlı ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşlarının 2003-2018 yılları arasında devlet bütçesi ve kamu-özel iş birliğiyle yapmış olduğu yatırımların toplam tutarı 148 milyar dolardır. 2003-2018 yılları arasında yapılan yatırımlarımız ile işletmeye başlamış olan projelerimizden, doğrudan ve dolaylı olarak etkilenen inşaat, taşımacılık, depolama, telekomünikasyon, posta, finansal hizmetler, turizm, perakende ticaret, toptan ticaret, motorlu taşıtlar ticareti ve madencilik gibi gayrisafi yurt içi hasılayı oluşturan sektörlerde oluşturmuş olduğu toplam etki hesaplanmıştır. Yatırımlarımızın gayrisafi yurt içi hasılaya etkisi 290 milyar dolar, üretim etkisi 629 milyar dolar ve istihdam etkisiyse yıllık ortalama 602 bin kişi olarak ortaya çıkmaktadır.

Yatırımlar sayesinde ülkemizin hem beşerî hem de maddî kaynaklarının verimli kullanılması sonucu sadece 2018 yılında 12,7 milyar dolar tasarruf elde edilmiştir. Kara yollarında ortalama hızın yükselmesi, kısalan ulaşım süreleri, yüksek hızlı trenler, artan hava yolu taşımacılığı ve kamu hizmetlerinin elektronik ortama geçmesi sayesinde elde edilen zaman tasarrufu, kısalan yollar ve daha az yakıt ve bakım harcaması olan demir yolu ve hava yoluna geçiş sayesinde araç bakım yıpranma tasarrufu, güvenli ulaşım altyapılarıyla ölümlü kazaların azalması, kısalan yollar, kentsel hatlar ve yüksek hızlı trenle çevre dostu taşıma modlarına geçiş sayesinde karbondioksit emisyonu azalması ve kamu hizmetlerinin kâğıtsız ortama taşınmasıyla da kâğıt tasarrufu sağlanmıştır. Vatandaşlarımızın e-devleti kullanmasıyla kamu kurumlarına gitmeden işlemlerini halledebilmesi sayesinde zaman tasarrufunun yanı sıra, kamu iş gücü verimliliğinde de artış olmuştur.

Şimdi faaliyetlerimizi sektör sektör size arz etmek istiyorum:

Kara yolları sektöründe, ulaştırmanın en temel türü olan kara yolu içinde belirlediğimiz politikalar çerçevesinde yatırım ve faaliyetlerimizi yapıyor, KÖİ modelini kullanarak özel sektörün katkısıyla devasa projeleri hızla tamamlıyoruz. Ülkemizin ana kara yolu ulaşım hatları olan doğu-batı ve kuzey-güney koridorlarının tamamına yakınının yapımını gerçekleştirdik. BSK yapımıyla yollarımızı daha güvenli ve konforlu hâle getiriyoruz. Ülkemizin zor coğrafi koşullarını tüneller, köprüler ve viyadüklerle aşıyoruz. Yaptığımız bu çalışmalarla kara yollarımızda sürekli akım koşullarını da genel anlamda sağladık. Tehlikeli madde taşımacılığının emniyetli ve güvenli bir şekilde yapılması için gerekli yasal altyapıyı oluşturduk, çağın gereği olan akıllı ulaşım sistemlerini de yaygınlaştırıyoruz.

Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında doğal bir köprü konumundaki ülkemizden geçen uluslararası kara yolu koridorlarının uzunluğu yaklaşık 13 bin kilometre. Artan transit taşımacılıkla birlikte, fiziki ve geometrik standartların ve trafik güvenliğinin yükseltilmesi ihtiyacı artarak devam etmektedir. Önemli lojistik merkezlere, demir yollarına, havalimanlarına ve sınır kapılarımıza ulaşımı sağlayacak 20.715 kilometre uzunluğundaki lojistik kara yolu ağıımızı bölünmüş yol ve BSK imalatlarımızla daha hızlı ve güvenli hâle getiriyoruz.

Ülkemizde taşıt sahipliğindeki artış dolayısıyla hareketliliğin çoğalması, kara yollarındaki taşıt kullanımını da artırmıştır. 2003-2018 yılları arasında taşıt kilometre değeri toplam yüzde 154, ton kilometre değeri yüzde 76, yolcu kilometre değeri ise yüzde 101 oranında artış göstermiştir. Taşıt sahipliğindeki hızlı artışa rağmen hâlâ Avrupa ortalamasının üçte 1 seviyelerindeyiz. Bu sebeple, artışın devam edeceği öngörüsü altında artan yolcu ve yük trafiğinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi yol ağı ve standartlarının yükseltilmesiyle mümkün.

2003 yılında 6.101 kilometre bölünmüş yolumuz vardı, buna 21.022 kilometre ilave ederek toplam 27.123 kilometreye çıkardık. Böylece trafik güvenliğini artırarak kazalardaki ölüm oranını düşürdük, taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağladık, seyahat konforunu artırdık, süresini kısalttık. Ortalama hız 40 kilometreydi, şimdi 88 kilometreye çıktı. Trafik akışının yoğunlaştığı doğu-batı koridorlarının yüzde 90'ını, kuzey-güney koridorlarının da yüzde 86'sını tamamlayarak yol standartlarını yükselttik. Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası 2017-2018 Türkiye Değerlendirme Raporu'nda iki şehir merkezi arasında seyahat süresindeki bir saatlik kısalmanın, bu şehirler arasında ikili ticareti yaklaşık yüzde 6, yeni bir ticari bağlantı kurma olasılığını yüzde 7, istihdamı binde 6 oranında artırdığı ortaya konulmuştur. Ayrıca, iki şehir arasındaki yurt içi ticaretin kara yollarına yapılan yıllık yatırımın yüzde 18'i kadar arttığı vurgulanmıştır. Bu konuda 2003 yılından itibaren TÜİK istatistikleri incelendiğinde de benzer sonuçlara ulaşılmaktadır. Örneğin, Ardahan, Bayburt, Bingöl, Artvin, Hakkâri, Şırnak, Ağrı illerinde

hükümetlerimiz döneminde yapılan ulaştırma ve bölünmüş yol yatırımları yanında diğer yatırım ve teşviklerle beraber bakıldığında ihracat rakamlarında yüzde 200 ile yüzde 800 arası artış olduğu görülmektedir.

Ülkemizde taşıt sahipliğinin ve dolayısıyla hareketliliğin çoğalması kara yollarındaki taşıt kullanımını da artırmıştır. Yapılan yatırımlar, bu trafiğin akıcı bir şekilde devamını, dolayısıyla ülkenin ticari ve sosyal hayatının sürdürülebilirliğini temin etmektedir. Bu çalışmaların somut, olumlu çıktıları da elbette görüyoruz. Örneğin 27.123 kilometre bölünmüş yol sayesinde yıllık 18 milyar 108 milyon TL tasarrufun yanı sıra karbon dioksit emisyonu yaklaşık 3 milyon 800 bin ton azalmıştır.

Lokal trafik ile transit trafiğin birbirinden ayrılmasıyla kent merkezindeki trafik yoğunluğunu rahatlatan ve kesintisiz akım sağlayan çevre yollarında son on yedi yılda 1.513 kilometrelik kesimi tamamladık. Çevre yollarında 1.183 kilometre çalışmalarımız devam etmekte, 915 kilometrelik kesim ise planlama aşamasındadır.

Ülkemizin coğrafi şartları zor biliyorsunuz. Bu zorlu şartları aşmak için başvurduğumuz yolların başında tünel, köprü, viyadük yapımı geliyor. Son on yedi yılda tünel uzunluğumuzu 9 kat, köprü ve viyadük uzunluğumuzu ise 2 kat artırdık.

Kara yolu ulaşımının kalitesini artırmak için yol iyileştirme çalışmalarımızı da sürdürüyoruz. Yol ağımızın yüzde 38'i BSK olarak hizmet vermektedir. Bu çalışmalarımızdan örnekler slaytlarda görülmektedir.

Biraz önce yol iyileştirme çalışmalarına değinmiştim. Bunu açmak istiyorum. 1960 yılında başlayan BSK yapımında 2003 öncesi yıllık ortalama 205 kilometre yol yapılıyordu, 2003-2018 döneminde yapılan yenileme çalışmalarıyla birlikte yıllık ortalama 1.609 kilometre BSK kaplama yaptık. Böylece BSK kaplama uzunluğunu yaklaşık 3 katı artırdık.

Bölünmüş yol ve BSK çalışmalarımızın yanında bir taraftan da otoyol hamlemize devam ediyoruz. 1.714 kilometre olan otoyollarımızın uzunluğu 3.060 kilometreye ulaştı. 573 kilometre otoyolda çalışmalarımız devam ediyor. Hedefimiz 8.448 kilometre otoyol ağına ulaşmak.

Acil ve öncelikli ihtiyaçlar için bölünmüş yol projelerine öncelik verdik. Otoyollarda ise istediğimiz noktada değiliz. Asya-Avrupa arasında köprü konumundaki ülkemizde mal ve hizmetlerin güvenli ve kesintisiz bir şekilde ulaşımını temin etmek ve küresel rekabet endeksindeki konumumuzu daha üst sıralara taşıyabilmek için otoyol uzunluğunu artırmamız gerekiyor.

Ülkemizin gelişmesiyle birlikte artan trafik yoğunluğundan bahsetmiştim. Devlet yollarındaki trafik yoğunluğu şu an ekranda görülmekte. Bu yoğunluğu aşmak üzere geliştirdiğimiz projelerden ilk etapta planladığımız 815 kilometrelik kısımla trafiğin yoğunlaştığı bölgelere çözüm üreterek vatandaşlarımıza güvenli ve kaliteli bir ulaşım sağlamayı hedefliyoruz.

Ülkemizdeki sanayi ve ticaretin yüzde 60'ından fazlasının gerçekleştiği Marmara Bölgesi'nde bu hacme uygun bir ulaşım altyapısı için Marmara Otoyol Ringi'ni yapıyoruz. Hem İstanbul'un giriş ve çıkışlarını rahatlatacak otoyol projeleri hem de iki kıta arasında alternatif sağlayacak 1915 Çanakkale Köprüsü'yle bölgesel bir çevre yolu oluşturuyoruz. 426 kilometre uzunluğunda üzerinde Osmangazi Köprüsü'nün de yer aldığı Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu'nun tamamını 4 Ağustos 2019 tarihinde vatandaşlarımızın hizmetine sunduk.

İstanbul-İzmir Otoyolu gerçekleşmemiş olsaydı devlet yolu güzergâhı kapasitesini doldurmuş olduğundan trafik akımı kesintileri hariç seyahat hızı 40 kilometre/saat altına düşecek, seyahat süresi ise 8-8,5 saatten 11-12 saate kadar çıkacaktı.

Marmara Bölgesi'nde oluşturulan otoyol ringi'nin önemli bir parçası olan 398 kilometre uzunluğunda Kuzey Marmara Otoyolu transit ve yük trafiğini İstanbul şehir merkezinden uzaklaştırmış olacak. Yaklaşık 253 kilometresi trafiğe açılan otoyolun tamamını 2020 yılında işletmeye açmayı hedefliyoruz. Otoyolun en önemli kısmını oluşturan ve Boğaz'ın 3'üncü gerdanlığı gibi ısıldayan Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne Uluslararası Yol Federasyonu IRF tarafından Global Başarı Ödülü verildi.

Marmara Otoyol Ringi'nden bahsetmiştim. Ulaşım alternatiflerini çoğaltma çalışmalarımızın en önemli örneklerinden bir diğerine değinmek istiyorum. Ülkemizin iki kıtaya yayılan topraklarında İstanbul Boğazı kara yolu geçişine alternatif oluşturacak 1915 Çanakkale Köprüsü'nün de üzerinde yer aldığı otoyolun uzunluğu Malkara-Çanakkale kesimi bağlantı yolları dâhil 101 kilometredir. Otoyolun bir parçası olan 1915 Çanakkale Köprüsü, dünyanın en büyük orta açıklığa sahip asma köprüsü olacaktır. Cumhuriyetimizin 100'üncü yılına atıfla 2.023 metre orta açıklığa sahiptir. Projenin Gebze-İzmir otoyoluna Balıkesir üzerinden bağlanmasıyla Ege ve Akdeniz Bölgelerinin İstanbul üzerinden geçen transit Avrupa kara yolu bağlantısı da kısalmış ve İstanbul trafiğine katılmamış olacaktır. Gelibolu'dan Lâpseki'ye feribotla geçmek, deniz yolculuğu olarak yirmi, otuz dakika, araçların feribota yüklenmesi ve ayrılması için geçen süreyle beraber kırk beş ila doksan dakika sürüyor. Projenin tamamlanmasıyla bu süre sadece altı buçuk dakikaya düşecektir. Bu otoyolun biraz aşağısında da otoyol çalışmalarımız devam ediyor.

Turizm merkezlerimizden İzmir için oldukça önemli olan Menemen-Çandarlı arasında çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Menemen-Aliaga-Çandarlı arası 56 kilometresi otoyol ve 40 kilometresi bağlantı yolu olmak üzere toplam 96 kilometre uzunluğunda. Pik saatlerde iki saate yaklaşan ulaşım otuz dakikaya inecek. 2019 yılı sonunda tamamlanmasıyla Çandarlı Limanı'nın otoyol bağlantısı sağlanmış ve İzmir'in kuzeyindeki turistik bölgede ulaşımında da konfor sağlanmış olacaktır.

Bir başka otoyol çalışmamız Ankara-Niğde Otoyolu. 275 kilometresi ana gövde, 55 kilometresi bağlantı yol olmak üzere toplam 330 kilometre uzunluğunda. Proje TEM otoyolunun eksik kalan kısmını tamamlayacak, seyahat süresinde bir-bir buçuk saat kısalma meydana gelecek. Yapım çalışmaları devam etmekte olup 2020 yılı ortalarında projeyi bitirmeyi hedefliyoruz.

Söz konusu otoyollar tamamlandığında yaklaşık 36 milyon kişinin yaşadığı, gayrisafi yurt içi hasılamızın yüzde 61'ini üreten 15 şehirde sosyal yaşantıyı canlandıracak, ekonominin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Toplam 846 kilometre uzunluğundaki 7 otoyol projesini öncelikle hayata geçirmek suretiyle bu güzergâhlarda oluşan trafik yoğunluğunu çözerek vatandaşlarımızın hizmetine sunmayı planlıyoruz.

Bir kamu-özel iş birliği projesi olan Avrasya Tüneli, Marmaray'dan sonra İstanbul Boğazı'na deniz altında yapılan ikinci geçiştir. Tünelle Kazlıçeşme-Göztepe arası seyahat süresi yüz dakikadan on beş dakikaya inmiştir. Projeye sağlanan yakıt ve zaman tasarrufu yanında çevreyi korumasının etkisiyle ülkemizin prestij projelerinden biri olmuştur. Uluslararası Yol Federasyonu (IRF) Global tarafından da sadece teknik özellikleri değil çok katmanlı ve sağlam finansman yapısıyla büyük bir başarı örneği olarak görülen Avrasya Tüneli'ne proje finansmanı ve ekonomi dalında başarı ödülü verildi. Açıldığı günden bugüne Avrasya Tüneli'nden 48 milyonu aşan araç geçişi yapılmıştır.

Kıtaları bağlayan bir diğer projemiz ise Yavuz Sultan Selim Köprüsü. İstanbullular bu projemizin de olumlu etkisini yaşayarak gördü. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden önce 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nde pik saatlerde hız 5-10 kilometre/saate düşerken günlük ortalama hız ancak 30 kilometre/saate ulaşabiliyordu. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden sonra geçiş hızı 50 kilometre/saate yükseldi.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün hizmete girmesiyle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde pik saatlerde 40 kilometre olan ortalama hızımız da 70 kilometreye yükseldi. Yatırımlarımız insanlarımızın hayatını kolaylaştırmanın yanında girişimcilerin tercihlerini de etkiliyor. Bunun en somut örneklerini yakın zamanda yaşadık. Şehirde bulunan ziraat ve veterinerlik fakültesinin yanında havalimanı ve demir yolu yakınlığı ve şehirlerarası bağlantının bölünmüş yolla yapılması, hayvancılık ve süt ürünleri alanında faaliyet gösteren bir firmanın Bingöl'ü tercih etmesine vesile oldu.

Yaptığımız otoyol, bölünmüş yol, BSK ve diğer çalışmaların yanında yine bahsetmek istediğim önemli bir konu da tek yol yapım çalışmaları. Tek platformun, yolların fiziki ve geometrik standartlarını yükseltiyoruz. 2003-2018 yılları arasında ortalama 808 kilometre tek yol yaptık. 2019 yılı başında 250 kilometre hedef koymamıza rağmen 412 kilometreyi tamamladık.

Kara yolu çalışmalarımızdan detaylı şekilde bahsetmeye çalıştım. Tabii, bu çalışmaların bize sağladığı kazanımlar oldu. Bunlar bizim açımızdan üzerinde önemle durulması gereken kazanımlardır. Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğundaki yol ağında artan hareketliliğe rağmen, trafik kazalarında hayatını kaybeden kişi sayısında yüzde 68'lik bir azalma sağlanmıştır. Bu azalmanın başlıca sebepleri, bölünmüş yolların yapılması, yatay ve düşey işaretlemelerin yaygınlaştırılması, akıllı ulaşım sistemlerinin tesis edilmesi, adaptif ve yarı adaptif sinyalizasyon kavşakların yaygınlaştırılmaya başlanması, kaza kara noktalarının iyileştirilmesi, projelerde trafik güvenliği etki analizine yer verilmesi; tünellerin, köprülerin, viyadüklerin ve farklı seviyeli kavşakların yapılması, yol ağımızdaki BSK imalatlarının oranlarının artırılmasıdır. Bugün trafiğin yüzde 81'i yol ağımızın yüzde 39'unu oluşturan bölünmüş yollar üzerinde işlemektedir. Yol güvenliği kapsamında, motosiklet kullanıcılarının can güvenliği için 7,8 kilometre motosiklet dostu bariyer yapımını tamamladık, yıl sonu hedefimiz 10 kilometre.

Ülkemizin akıllı ulaşım sistemi alanında yakın dönem hedeflerini kapsayan Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nda yer alan 5 stratejik amaca ulaşmak için 29 adet eylem belirledik. Ülkemizde ilk defa 505 kilometre uzunluğundaki güzergâhta akıllı ulaşım altyapısı tamamlandı. Hedefimiz 5 aşamada 5.406 kilometre yolda altyapıyı oluşturmak. Altyapısı tamamlanan 505 kilometre uzunluğundaki yolun mimari tasarımını da bitiriyoruz. Önümüzdeki yıl yapımına başlayarak ülkemizin ilk akıllı yolunu da tesis etmiş olacağız.

Kış için hazırlıklarımızı yaptık. Karayolları Genel Müdürlüğünce kar ve buz mücadele kapsamında 400 bin ton tuz, 382 bin metreküp agrega, 54 ton üre, 3 bin ton kimyasal buz çözücü malzeme depolanmıştır. Ayrıca, karın yola inmesini önlemek açısından büyük faydaları olan kar siperi uygulaması yaygınlaştırılmıştır. 2003 yılında devlet ve il yollarında toplam 63 kilometre uzunluğunda kar siperi mevcut iken bugün 681 kilometre kar siperine ulaşılmıştır.

Bakanlığımız Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi'yle kara yolu yolcu ve yük taşımalarının etkin denetimi, mali takibi, gerçek istatistikler ile sektörün ihtiyaç duyduğu düzenlemelerin hayata geçirilmesi hedeflenmiştir. 2019 başında hizmete giren yolcu taşıma sistemiyle taşımacı firmaların yüzde 90'ına yakını sisteme entegre olmuştur. Yıl sonuna kadar bu oranın yüzde 95'in üzerine çıkarılması hedeflenmektedir. Sisteme giren sefer sayısı 5 milyon 350 bini, yolcu bilgisi ise 82 milyonu geçmiştir. Bu sistemin yük taşımalarıyla ilgili modülünün de kullanımına 2020 yılında başlayacağız.

Yük taşımacılığı demişken tehlikeli mal ve taşımalarının da üzerinde durmak gerek. Tehlikeli madde taşımacılığı alanında son dönemde önemli gelişmeler gerçekleştirdik. Bu alandaki uluslararası sözleşmelere taraf olma sürecimizi tamamladık. Yurt içi ve yurt dışı tehlikeli madde taşımacılığının uluslararası normlara uygun şekilde yapılması için gerekli yasal altyapıyı oluşturduk. Tehlikeli

madde taşıyan araç ve ambalajların onayı ve sertifikasyonu için yurt içinde TSE ve Türk Loydunun yetkilendirilmesiyle üretici firmalarımız bu işlemleri yurt dışındaki onay kuruluşlarına yaptırmaktan kurtulmuş ve büyük miktarda döviz ülkemizde kalmıştır.

Aslında sadece kara yolunu ilgilendiren bir proje olmamakla birlikte, ülkemizdeki en kapsamlı erişilebilirlik projesi olma özelliğini taşıyan bir çalışmamıza da bu bölümlerde yer vermek istedik. Ulaşımında erişilebilirlik için yol haritası niteliğinde bir çalışma başlattık. Projeyle, bu alan için temel stratejileri ve eylemleri belirledik, pilot projeleri oluşturduk, bunları katılımcı bir anlayışla hizmetten yararlananlar ve hizmet sağlayanlarla birlikte gerçekleştirdik.

Sayın Başkan, değerli üyeler; demir yolu sektörüne gelince, 2003 yılından itibaren Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın önderliğinde de hükümetlerimizin destekleriyle gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ulaşım modları arasında dengeli bir dağılımın sağlanması amacıyla demir yollarımız yeni bir anlayışla ele alındı. Son on yedi yılda demir yollarına toplam 137,5 milyar TL yatırım yaptık. 2009 yılından itibaren yüksek hızlı tren işletmeciliğine başladık. Yeni hat yapımının yanı sıra mevcut konvansiyonel hatları yeniledik. Elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına hız verdik. Yerli ve millî sinyalizasyon projesini uygulamaya geçirdik. İlk defa tasarımları millî olan, çeken ve çekilen araçları üretmeye başladık. Demir yolu taşıma payını artırmak için lojistik merkezler, yeni iltisak hatları yaptık. Demir yollarımızı özel sektöre açacak düzenlemeler yaptık. 1.213 kilometresi yüksek hızlı tren olmak üzere toplam 2.115 kilometre yeni hat yaptık. Bugün 12.800 kilometre demir yolu ağında işletmecilik yapıyoruz.

Globalleşen dünya demir yolları yeniden gelişme dönemine girmiştir. Bunun bir yansıması olarak hızlı tren işletmeciliği bugün dünyada yaklaşık 48 bin kilometrelik güzergâh uzunluğuna ulaşmıştır. Önümüzdeki on beş, yirmi yıl içerisinde hızlı demir yolu uzunluğunun 2 kat artması beklenmektedir. 12 ülkede yaklaşık 13 bin kilometrelik güzergâhta yüksek hızlı ve hızlı demir yolu yapımı devam etmektedir. 37 ülkedeyse yaklaşık 41 bin kilometrelik güzergâhta daha yüksek hızlı ve hızlı demir yolu yapımı planlanmaktadır. Ülkemiz Çin'den sonra en fazla demir yolu inşaatı devam eden ve planlayan ülke konumuna gelmiştir.

Yüksek hızlı tren ulaşımı, 4 destinasyonda 13 ille ülke nüfusunun yüzde 42'sine hizmet veriyor. Toplam yolculuk sayısı 52 milyona ulaştı. Günde ortalama 48 seferle 22 bin insanımız hızlı trenlerle seyahat ediyor. 2020 yılı içerisinde, yeni aldığımız yüksek hızlı tren setleriyle verimli bir işletme modeli hazırlayarak tüm yüksek hızlı tren güzergâhlarında, öncelikli olarak Ankara-İstanbul hattında ekspres seferler düzenleyerek seyahat süresini yarım saat kısaltacağız.

Demir yollarının serbestleştirilmesi üzerinde önemle durduk. Rekabetin gelişmesi ve demir yolunun yolcu ve yük taşımada payının artmasını hedefledik, buna uygun düzenlemeler yaptık. Ana hatlarımızdaki yenilemeyle birlikte yük taşımacılığında da artış oldu. 2017 yılında 28,5 milyon ton olan yük taşımasının bu yılın sonunda 32,6 milyon tona ulaşması bekleniyor. 2019 yılında demir yolunda özel sektör yük taşımacılık payı da yüzde 11'e yaklaştı. Elektrik ve sinyal projelerimizle yük taşıması artış gösterecek hem de taşıma maliyetleri düşecektir.

Özel demir yolu işletmecilerinin de etkisi dâhil edilerek 2020-2023 dönemi için yük ve yolcu projeksiyonlarını oluşturduk. Demir yolu için yük potansiyeli, yüksek olan iltisak hatları ve OSB bağlantılarının geliştirilmesine ağırlık vereceğiz. Demir yollarımızı genişletme ve yaygınlaştırma çalışmalarımız hızla sürüyor. 3.944 kilometrede yeni demir yolu yapım çalışmalarına devam ediyoruz. 152 kilometrelik hızlı tren hattının yapımı ise ihale aşamasında. 2.491 kilometrelik hattın proje çalışmalarını tamamladık.

Demir yolu hamlemizin en önemli bileşeni, yük ve yolcu taşımacılığının ekonomik ve süratli bir şekilde yapılabilmesi hızlı tren ağıımızı geliştirmektir. Bunun için 1.626 kilometre hızlı tren hattının yapımına devam ediyoruz. 6.434 kilometre hızlı tren hattı için de projelendirme çalışmalarını sürdürüyoruz.

Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattının altyapı çalışmalarında yüzde 94 fiziki ilerleme sağlandı. Önümüzdeki günlerde test sürüşlerine başlayıp 2020 yılı ilk yarısında işletmeciliğe geçeceğiz. Böylece demir yolu seyahat süresi on iki saatten iki saate düşecek.

Ankara-İzmir yüksek hızlı demir yolunda tüm kesimlerde yapım çalışmalarımız devam ediyor. Polatlı-Afyonkarahisar kesimini 2021 sonunda, Afyonkarahisar-İzmir kesimini de 2022 yılı sonunda tamamlamayı hedefliyoruz. Ankara-İzmir arasında on dört saat olan demir yolu seyahat süresini yüksek hızlı trenle üç saat otuz dakikaya düşüreceğiz.

56 kilometrelik Bursa-Gölbahşı-Yenişehir kesiminde altyapı işlerinde yüzde 73 ilerleme sağladık. Bursa-Yenişehir arasının 2022 yılı sonunda, Bursa-Osmaneli arasının 2023 yılında bitirilmesiyle hem Ankara-Bursa hem de Bursa-İstanbul yaklaşık iki saat on beş dakika olacak.

Konya'dan Adana'ya uzanan hızlı tren hattında da önemli ilerleme kaydettik. Konya-Karaman kesiminin 2020, Karaman-Ulukışla kesiminin 2022, Ulukışla-Yenice kesiminin 2025 yılında tamamlanmasını planladık. Hattın açılmasıyla Konya-Adana arası beş saat elli dakikadan iki saat yirmi dakikaya düşecek. Adana'dan Gaziantep'e ulaşan hızlı tren hattımızda da çalışmalarımız hızlı bir şekilde devam ediyor. 2023 yılında tamamlanması planlanan projeye, Adana ile Gaziantep arasında seyahat süresi beş saat yirmi üç dakikadan bir saat otuz dakikaya düşürülecek.

Bir bölümü Avrupa Birliği hibesiyle finanse edilen Samsun-Sivas Projesi'nde altyapı ve üstyapı çalışmaları tamamlandı. Sinyalizasyon yapım işlerinde yüzde 97 fiziki ilerleme sağladık. 2019 yıl sonu itibarıyla hat işletmeye açılacak olup sinyalli işletmeciliğe de geçilecek. Halkalı-Kapıkule hızlı tren hattının IPA desteğiyle yapılacak 153 kilometrelik Kapıkule-Çerkezköy kesiminin 25 Eylülde temeli atıldı, yapım çalışmaları devam ediyor. Halkalı-Çerkezköy kesiminin ise ihale çalışmalarına devam ediyoruz.

Demir yolu, Avrupa Birliği IPA fonlarının da kullanıldığı öncelikli ulaşım sektörümüz olmuştur. 2007 yılından bu yana toplamda 752 milyon avro Avrupa Birliği hibe fonu kullanmış olacağız. Pekin'den Londra'yı birbirine bağlayan demir yolu bağlantıları içerisinde, ülkemizden geçen orta koridor en kısa güzergâh konumundadır. İpek Yolu'nu yeniden "Demir İpek Yolu" olarak canlandırmak için Avrupa'yı Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ulaştıran Bakü-Tiflis-Kars demir yolunu 30 Ekim 2017 tarihinde işletmeye açmıştık. Başlangıçtaki yıllık 6,5 milyon ton yük kapasitesini 17 milyon tona çıkarmayı hedefliyoruz. Bakü-Tiflis-Kars ve Marmaray hatlarını kullanarak Çin'den Avrupa'ya kesintisiz giden ilk yük treni, yaklaşık 11.500 kilometrelik demir yolu güzergâhını on sekiz günde katetmiştir. Marmaray başta olmak üzere, on yedi yıldır demir yollarına yaptığımız yatırımların ne kadar önemli olduğu daha da iyi anlaşılmaktadır.

Yüksek hızlı ve hızlı demir yolu ağını geliştirirken yeni ve modern garlar da yapıyoruz. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'ndan sonra Konya Yüksek Hızlı Tren Garı'nı da 2020 yılının ilk çeyreğinde hizmete açacağız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bakan, lütfen toparlayalım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Tamamlıyorum Sayın Başkanım.

Şu ana kadar 11.590 kilometrelik konvansiyonel ana hatlarımızı yenileme ve komple bakımını tamamladık. Hatlarımızın yüzde 43'ünü elektrikli hâle, yüzde 45'ini de sinyalli hâle getirdik. 365 kilometre uzunluğundaki 234 iltisak hattında işletmecilik yapıyoruz. On birinci Kalkınma Planı döneminde 294 kilometre uzunluğunda yeni iltisak hattının yapımını hedefledik.

Kıtaların buluşma noktasındaki coğrafi konumuyla Türkiye, bölgesel yük taşımacılığında önemli bir ticaret hacmine ulaştı. Bu ticaret potansiyelini kullanabilmek için planladığımız 25 lojistik merkezden 9'u işletmeye alındı; 2'sini bu yıl içerisinde işletmeye alıyoruz, 2'sinin yapımı devam ediyor; diğerlerini de ileriki yıllarda etap etap devreye alacağız.

TCDD'nin 3 bağlı ortaklığıyla çeken ve çekilen araçlarımızı yerli ve millî olarak üretiyoruz. Adapazarı'nda hızlı tren ve şehir içi raylı sistem araçları için alüminyum gövde üretim fabrikasını kurduk ve haziran ayında hizmete açtık.

Kurduğumuz Raylı Ulaşım Teknolojileri Enstitüsüyle yerli ve millî demir yolu hamlemizi hızlandırmayı hedefliyoruz. Bakanlığımız tarafından üstlenilen kent içi raylı sistemlerin uzunluğu 802 kilometre; bunun 314 kilometresinde hizmet veriliyor, 180 kilometresinde ise yapım çalışmalarını sürdürüyoruz. Bakanlığımız 5 ilde gerçekleştirdiği 9 raylı sistem projesiyle Türkiye ekonomisine 15,5 milyar Türk lirası katkı sağlandı. Bu projelerde 1 milyar 440 milyon yolcu taşındı. Günlük 285 seferle ortalama 373 bin kişinin seyahat ettiği Gebze-Halkalı banliyö tren hattının hizmete alınmasıyla birlikte seyahat süresi yüz seksen beş dakikadan yüz on beş dakikaya indi. Bazı günler 500 bin seyahati geçtiğimiz bu hatta hedefimiz 700 bin yolcu taşımak.

İstanbul'un kent içi raylı sistem şebekesinin önemli bir kısmı Bakanlığımız tarafından üstlenilmiştir. 81,4 kilometrelik kısmını işletmeye açtık; 85,3 kilometrenin yapımı devam ediyor; 44,4 kilometrede ise proje ve ihale süreci devam ediyor. İstanbul Havalimanı'na metro bağlantısı sağlamak üzere yapım çalışmalarına devam ediyoruz. Gayrettepe-havalimanı kesimini 2020 yılı sonunda, Halkalı-havalimanı kesimini ise 2022 yılında tamamlamayı hedefliyoruz. Böylece her iki taraftan İstanbul Havalimanı'na yarım saatin altında metroyla ulaşımı sağlamış olacağız.

Marmaray ve Avrasya'dan sonra boğazın altından geçecek yeni tünelimiz olan büyük İstanbul tünelinin etüt, proje çalışmalarını tamamladık.

Bakanlığımızca tamamlanan Kızılay-Çayyolu, Batıkent-Sincan ve AKM-Keçiören metroları ve Başkentray hattıyla Ankara'nın 23,2 kilometre olan raylı sistemi 100,3 kilometreye ulaştı. AKM-Gar-Kızılay kesiminde yapım çalışmaları, Kuyubaşı-Esenboğa metrosu için ise ihale hazırlık çalışmaları devam ediyor. Konya metrolarından Necmettin Erbakan Üniversitesi-Meram Belediyesi raylı sistem hattının ihalesini gerçekleştirdik. Başkentray'ı 12 Nisan 2018 tarihinde işletmeye açtık, günlük 111 seferle ortalama 38 bin yolcu taşıyor. Başkentray'da açıldığı günden bugüne kadar 20 milyon yolcu seyahat etti. Egeray Projesi TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesini bir araya getirmiş -ortak şirket- İzmirliyle hizmet etmektedir. Günlük 275 trenle ortalama 243 bin yolcunun seyahat ettiği 136 kilometrelik hatta bugüne kadar 655 milyon yolcu taşındı. Yine, Gaziantep Büyükşehir Belediyesi ve TCDD ortak projesi Gaziray'da altyapı, üstyapı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapımı devam ediyor. 2021 yılında tamamlandığında günlük 358 bin kişiye ulaşım imkânı sağlanacak.

2023 yılı sonunda 17.527 kilometreye ulaşması hedeflenen demir yolu ağımla nüfusun yüzde 64'ü yüksek hızlı trenle buluşacaktır. Sadece yolcu taşımacılığı değil, yük taşımacılığında da önemli artış sağlanacak, mevcutta 175 milyon tren kilometre kapasitemiz yüzde 95 artışla 342 milyon tren kilometreye ulaşacaktır. Karasal yük taşımacılığında demir yolunun payı yüzde 5'ten yüzde 10'a, yolcu

taşımacılığında ise yüzde 1,3'ten yüzde 4'e çıkacaktır. Enerji giderlerinde dizel yakıta göre yüzde 65 daha avantajlı olan elektrik enerjisi kullanımına geçilmesi kapasite ve verimlilik artışıyla birlikte enerji tasarrufu sağlanacak, çevreye olan olumsuz etkiler minimum seviyeye inecektir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; havacılık sektörüne gelince, havacılığa yaptığımız yatırımlar ve düzenlemeler sayesinde Türkiye dünya ortalamasının üzerinde büyüme performansı gösterdi. Dünyada "Türk modeli" olarak tanınan kamu-özel iş birliği projelerini hayata geçirdik. Böylece sektörün artan taleplerini karşılayarak gelişiminin devamını sağladık. Havacılıktaki gelişme göstergelere de yansdı. Havalimanı sayısını 2, toplam yolcu sayısını 6, uçak sayısını 3, kargo kapasitesini 7, sektör cirosunu 12, istihdamı ise 3 katı aşan şekilde artırdık. Hava yolunu halkın yolu yaptık. Türk Hava Yolları tek başına 2 merkezden 26 noktaya uçabiliyordu, bugün 5 tarifeli hava yolu şirketiyle 7 merkezden 56 havalimanına uçuş yapılabilir. 2003 yılında sadece 81 ülkeyle havacılık anlaşmamız varken doğru politika ve yatırımlarla birlikte gelişen havacılığımız sayesinde 172 ülkeyle hava ulaştırma anlaşması imzaladık. 2003 yılında yurt dışında 60 noktaya uçuluyordu, artık 326 noktaya uçuluyor. Bugün ulusal bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları küresel ölçekte bir marka hâline geldi. İstanbul dünyanın en büyük havalimanlarından birine kavuşarak önemli bir destinasyon ve transfer noktası olma konumunu güçlendirdi. İstanbul Havalimanı'nda 45 milyondan fazla yolcu trafiği gerçekleşti. 3'üncü pisti 2020 yılı ortalarında hizmete alacağız. Havalimanının tüm etapları tamamlandığında yıllık 150-200 milyon yolcu kapasitesi olan ve aralarındaki ulaşım raylı sistem bağlantısıyla sağlanacak yaklaşık 2 milyon metrekare terminal binaları, 6 pist, yaklaşık 6,5 milyon metrekare büyüklüğünde apron, sosyal tesisler ve diğer müteimmimler hizmete girmiş olacak. Kapasite sınırlarından dolayı Atatürk Havalimanı, gelişen havacılığımızda yerli hizmeti sunmaya İstanbul Havalimanı'nın devreye girmesiyle artık hava taşımacılığının yanında farklı etkinliklerde kullanılıyor.

Yeni havalimanı projelerimiz kapsamında Ordu, Giresun'dan sonra yapımı devam eden Rize-Artvin deniz üzerindeki 2'nci havalimanımız olacak. Bölgesel bir havalimanı olarak planlanan Çukurova Havalimanı'nın da yapım çalışmaları devam ediyor. Ulaşım ağının yaygınlaştırılması politikası çerçevesinde Yozgat Havalimanı'nı sektöre kazandırıyoruz. Hava ulaşım ağının yaygınlaştırılması politikasının bir başka projesi de Bayburt-Gümüşhane Havalimanı. Tokat Havalimanı'ndaki mania problemleri nedeniyle yeni bir havalimanı yapıyoruz. Önemli sanayi ve ticaret merkezlerinden biri olan Gaziantep'in artan ihtiyaçlarını karşılamak üzere yeni bir terminal binasıyla birlikte havalimanının kapasitesini artırıyoruz. Balıkesir'in 2'nci havalimanı olan Merkez Havalimanı'nın terminal binasını yeniden yaptık.

Tüm dünyada gittikçe yaygınlaşan İHA'ların kayıt altına alınarak uçuşlarına ilişkin kuralların konulması amacıyla mevzuat tamamlanmış ve İHA Kayıt ve Takip Sistemi'yle elektronik ortama alınmıştır. Oluşturduğumuz bu yapı, pek çok ülkeye de örnek olmuş ve çeşitli uluslararası toplantılarda katılımcılara tanıtılmıştır.

Tasarımı ve üretimi ilk kez yerli bir firmamız tarafından gerçekleştirilen sıcak hava balonu 10 Ekim 2019'da test uçuşunu başarıyla gerçekleştirmiş ve 13 Kasım 2019'da Tip Sertifikası almıştır. 2018 yılında sıcak hava balonu faaliyetleri kapsamında sektörde yaklaşık olarak 2 bin personel istihdam edilmiş ve 400 milyon TL'den fazla ciro elde edilerek millî ekonomiye katkı sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; denizcilik sektörüne gelince, 2 yarım adaya benzeyen ülkemizde denizciliğin yaygınlaştırılması ve gelişmesi için çalışmaya devam ediyoruz. Deniz ticaret filosu sıralamasında 15'inci sıradayız, ilk 10'u hedefliyoruz. Gemi adamı sayısı itibarıyla ilk 3'teyiz. Sadece nicelik olarak değil, nitelik olarak da ilerlemek için sektörü destekliyoruz. Gemi inşasında da çok tercih edilen bir ülke olmak için çalışıyoruz. Büyük ölçekli liman projelerimiz devam ediyor. Ro-Ro

ve kabotaj taşımacılığında yakaladığımız büyümeyi devam ettiriyoruz. Dünya ticaretinde payımızı artırmak için Türk Bayraklı gemilerimizin standartlarını üst seviyede tutuyoruz. İtibarımızı, temiz denizlerde emniyetli denizcilik politikasıyla devam ettireceğiz. Denizciliğimiz için gösterdiğimiz çaba sayılara da yansdı. 152 uluslararası limanımız vardı, 181'e çıkardık; 37 tersaneden 80 tersaneye ulaştık; Türk sahipli filoyu 8,9 milyon dwt'dan 28,6 milyon dwt'a ulaştırdık; limanlarımızdaki yıllık elleçleme miktarı 190 milyon ton iken bugün 460 milyon tona çıktı. Türkiye'nin dünya deniz taşımacılığındaki rolünün güçlenmesiyle konteyner elleçlemesi 2003 yılından bu yana yaklaşık 5 kat artarak 11 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Denizciliğimizi desteklemek üzere özel tüketim vergisi sıfırlanmış yakıt uygulamasına 2004'te başlanmıştır, bugüne kadar sektöre toplam 5,26 milyon ton ÖTV'siz akaryakıt teslimatı yapılmış ve 7,62 milyar TL'lik ÖTV tahsil edilmeyerek önemli ölçüde destek sağlanmıştır.

Denizciliğimizi desteklemek için altyapı yatırımlarına da devam ediyoruz. Bu kapsamda büyük liman projelerimizden olan ve yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen Karasu Limanı'nı işletmeye açtık. Limanın kapasitesi ihtiyaca göre artırılmaya da uygun. Ayrıca, nihai olarak 25 milyon ton/yıl kapasiteye ulaşacak Filyos Limanı da önemli bir başka projemiz. Filyos Limanı Karadeniz'in çıkış kapısı olacak ve Marmara limanlarıyla boğazların yükünü hafifletecek, Orta Asya ve Karadeniz kaynaklı dış ticaretin deniz yolu ağıımız üzerinden güneye ve Orta Doğu'ya ulaşmasına da katkı sağlayacak. Üst yapı ile ekipman sağlama işlerinin yap-işlet-devret modeliyle yapılmasını planlıyoruz. Ülkemizin en stratejik mega projesi olan Kanal İstanbul'u hayata geçirmek için çalışıyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bakanım, lütfen tamamlayalım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bitiriyorum Sayın Başkanım.

İstanbul Boğazı'nda tehlikeli madde taşıyan gemilerin oluşturduğu risk giderek artıyor. Yıllık ortalama geçen gemi sayısı 44 bin. İstanbul Boğazı'nın tarihsel dokusunun yanında seyir, can, mal ve çevre emniyeti için planladığımız Kanal İstanbul Projesi dünya tarafından yakından takip ediliyor. Teknik çalışmaları tamamladık, ÇED çalışmalarında son aşamaya gelindi. 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planının kesinleşmesini müteakip ihalesine çıkacağız.

Yaptığımız yat limanlarıyla ülke turizmine de hizmet ediyoruz. 11 ilave yat bağlama kapasitesi 40 bin kişiye istihdam sağladı. Ülkemiz sadece bu yatlardan 200 milyon TL bağlama geliri elde etti. Yat turizmi geliriye 6 milyar dolara ulaştı.

Turizmin yanında balıkçılığımızı da destekliyoruz. Balıkçı barınağı sayımızı bu yıl sonunda 390'a çıkaracağız. Balıkçı barınaklarımız ve beraberinde tekne bağlama kapasitemizi artırmaya devam ediyoruz. Böylece on binlerce istihdam ve yüz binlerce kişiye ekonomik fayda sağlarken milyarlarca lira da balıkçılıktan gelir elde edilmesine vesile oluyor. Balıkçılarımızla ilgili son yıllarda önemli çalışmalara imza attık. 2017 yılında başlattığımız proje kapsamında yerinde yaptığımız eğitim ve belgelendirmeye balıkçı gemisi kaptan sayısı 154'ten 1.075'e, açık deniz balıkçı kaptan sayısı 2'den 531'e yükseltildi.

Sahil tahkimatları da yürüttüğümüz projeler arasında yerini alıyor. 2003 öncesi kara listede olan gemilerimiz yaptığımız çalışma ve denetimlerle önce gri listeye, ardından beyaz listeye girdi.

Çevre ve görüntü kirliliğine neden olan batık gemilerin kaldırılması için yasal düzenleme yaparak seyir ve can emniyetine katkı sağlıyoruz. Türk boğazlarına Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi, Otomatik Tanımlama Sistemi, Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takip Sistemi, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği'yle bu verileri Seyir Emniyeti Yönetim Sistemi altında tek bir resim olarak görebilme ve yönetebilme kapasitesini kazandırdık.

Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi kriz koordinasyon, operasyon, simülasyon merkezi durumundadır; deniz kirliliği ve emniyeti konularında ihtiyaç duyulacak testlerin yapılacağı bir laboratuvar durumundadır. Ayrıca petrol ve kimyasal madde kirliliğine müdahale malzeme ve ekipmanlarını depolama imkânı da vardır.

Vatandaşımızı denizle buluşturmak amacıyla yürüttüğümüz Amatör Denizci Projesi kapsamında 2023 yılında 1 milyon amatör denizci hedeflemiştik ancak bu hedefe 2020 yılında ulaşacağız.

Başta komşu ülkeler olmak üzere yakın bölge ülkeleriyle kombine yük taşımacılığı anlaşmaları müzakereleri gerçekleştiriyoruz. İlk aşamada 7 ülkeyle anlaşma imzaladık. Litvanya'yla da yakın dönemde anlaşmamızı imzalayacağız.

Ülkemizin dış ticaretinde yurt dışı bağlantılı Ro-Ro hatları önemli kara yolu ulaşım alternatiflerinden. Yurt dışı bağlantılı Ro-Ro taşımacılığında 2003 ila 2018 yıllarını kapsayan dönemde yüzde 165'lik artış gerçekleşti. Dört destinasyon için oluşturulan çalışma gruplarıyla Ro-Ro taşımacılığımızı daha da genişletmek istiyoruz.

Sayın Başkan, saygıdeğer üyeler; haberleşme sektörüne gelince... Ulaşım nasıl diğer sektörlerin birlikte çalışması için altyapıyı oluşturuyorsa haberleşme de verinin nakliyle hem ticari hem sosyal hayatın temelini oluşturuyor. Biz de bu alanda yaptığımız yatırım ve düzenlemelerle sektörün gelişmesi, bilgi toplumu olma yolunda hedeflerimize ulaşmak için çalışıyoruz. Böylece, yetkilendirilmiş işletmeciler arasında rekabetin sağlıklı ve yoğun olmasıyla serbest piyasa koşullarında tüketicilere kaliteli ve ekonomik hizmet sunuluyor. Bunun en büyük kanıtı, mobil telefon bazında abone başına düşen aylık ortalama gelirin Batı Avrupa ortalamalarının çok altında olmasıdır; 3,5 kat altında iletişim hizmeti veriyoruz fiyat olarak.

Ayrıca e-devlet uygulamalarını yaygınlaştırıp daha bütünsel hâle getirerek bürokrasiyi azaltıyor ve kamu hizmetini mekân bağımlılığından kurtarıyoruz.

Sektörde düzenleme yatırımlarımızla istikrarlı büyümeyi destekledik. Sektör büyüklüğü 132 milyar TL'ye ulaştı. Geçen yıla göre artış yüzde 113. 4,5G yaygınlaştı, 82 milyon abonenin 73,5 milyonuna 4,5G hizmeti veriliyor.

2003 yılında, 23 bin gibi yok sayılabilecek geniş bant abone sayısı bugün 75 milyonu geçti. Geniş bant kapasitesi, bilgi toplumuna geçişin de temel altyapısı. Bu sebeple, her yerde herkese geniş bant hedefiyle Ulusal Geniş Bant Stratejisi ve Eylem Planı'nı yürürlüğe koyduk. Geniş bant alt yapısının yaygınlaştırılması, kapasite ve hızlarının artırılması, geniş bant talebinin artırılması ve fiber erişiminin yaygınlaştırılması olarak hedeflerimizi belirledik, bu yolda çalışmalara devam ediyoruz. Ulusal geniş bant stratejimiz doğrultusunda 2023 yılında sabit geniş bant abone yoğunluğunu yüzde 30'a çıkarmayı, nüfusumuzun tamamının mobil geniş bant abonesi olmasını, internet kullanım oranının nüfusumuzun yüzde 80'ine yaygınlaştırılmasını, fiber abone sayısını 10 milyona çıkarmayı ve en az 100 megabit/saniye hızla geniş bant altyapısını nüfusumuzun tamamına sunmayı hedefliyoruz.

Siber tehditler ve buna bağlı olarak siber güvenlik kavramı her gün biraz daha hayatımızın içine giriyor. Siber saldırılar sadece ülkemizde değil, tüm dünyada küresel bir sorun. Bu sorunu görerek 2012'den itibaren tedbir alan ilk ülkeler arasındayız. Ulusal Siber Güvenlik Organizasyonu oluşturduk.

Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi ve siber olaylara müdahale ekiplerini kurduk, yedi gün yirmi dört saat olarak siber olaylara müdahale ediyoruz. 2019 Uluslararası Siber Güvenlik Tatbikatı'nı Aralık ayında gerçekleştireceğiz. Böylece, Global Siber Güvenlik Endeksi verilerine göre, dünya genelinde 175 ülke arasında 43'üncü sıradan 20'nci sıraya yükselmiş bulunuyoruz. Öte yandan, 2020-2023 yıllarını kapsaması planlanan Yeni Ulusal Siber Güvenlik Stratejisi ve Eylem Planı çalışmalarımızı sürdürmekteyiz.

KamuNet, kamu kurumları arasındaki veri trafiğinin internete kapalı ve daha güvenli olarak yapılabilmesi amacıyla kurulmuş kamuya özel bir sanal ağıdır. Kamu kurumları arasında 400'den fazla hizmet KamuNet ağı üzerinden sağlanıyor.

Afet ve acil durumlarda vatandaşlara erken bildirim kapsamında kısa mesaj ve uyarı göndermek amacıyla geliştirilen Türkiye Ulusal Uyarı Sistemi'ni hizmete aldık. Ülkemizin coğrafi kısıtlarını aşarak mobil haberleşme altyapısını yaygınlaştırmak için yatırımlarımıza devam ediyoruz, projelerimiz de birinci fazdan 2013'te 2G hizmeti götürülen 1.799 yerleşim yerinden 1.648'i 4,5G kapsamına alındı. İkinci fazdaysa, belirlenen 1.472 yerleşim yerinden 773'ünü de kapsama altına aldık. Ayrıca bu projelerde yerli baz istasyonumuz ULAK kullanımı yüzde 40'ı buldu. En ileri teknolojileri vatandaşlarımıza sunabilmek için çalışmalarımıza devam ediyoruz. 4,5G'den sonra hedefimiz 5G ve ötesi teknolojiler. Millî 4,5G baz istasyonu ULAK'ı kullanmaktayız ve 5G çalışmaları da devam ediyor. 5G için millî ürünler geliştiriyoruz. 5G Türkiye Forumu'nu kurduk, ayrıca oluşturduğumuz 5G Vadisi Açık Test Sahası Projesi'yle üniversitelerin, teknoloji firmalarının test yapabilmelerine imkân sağladık. 5G'nin ilk uygulamasını İstanbul Havalimanı'nda yapacağız. Bu sayede, işletmecilerimiz, ileriye yönelik 5G operasyonlarını test etme şansına sahip olacaklar.

E-Devlet Projesi'yle, 635 kurumun 5.077 hizmetini vatandaşımıza elektronik ortamda sunuyoruz. Kullanıcı sayısı 44 milyonu aştı. E-devleti, geçen yıla göre aylık ortalama kullanım yüzde 45 oranında artarak 320 milyonu aştı. E-devlet sayesinde kamuda personelin verimli kullanılmasıyla kamu performansına da katkı sağlıyoruz.

Bir dünya şehri ve turizm merkezi İstanbul'un Çamlıca Tepesi'ndeki antenler nedeniyle oluşan görüntü kirliliğini ortadan kaldırmak için Küçük Çamlıca TV-Radyo Kulesini inşa ediyoruz. Seyir terası ve restoranlar ile şehrin turizmine de katkı sağlayacak kulenin önümüzdeki yıl açılışını gerçekleştirmeyi hedefliyoruz.

Aynı şekilde, Çanakkale silüetini geliştirirken turizmine de katkı sağlayacak Çanakkale TV-Radyo Kulesi yapım çalışmalarına devam ediyoruz.

Geleneksel posta hizmetlerini iki asra yakın tecrübesiyle başarıyla yürüten PTT, bölgesel ve küresel iş birlikleri kurarak bir dünya markası olma hedefiyle yoluna emin adımlarla devam ediyor. Müşterilerin değişen ihtiyaçlarına süratle kalıcı çözümler üretmeyi misyon edinen PTT, posta ve kargo hizmetlerinden lojistiğe, bankacılık hizmetlerinden sigortacılığa, elektronik hizmetlerden e-ticaret hizmetlerine kadar pek çok alanda faaliyetlerini sürdürmektedir.

PTT, ülke sathında hiçbir banka şubesinin bulunmadığı 1.302 yerleşim yeri de dâhil olmak üzere tamamı "online" hizmete açık olan 5 binin üzerinde iş yerinde vatandaşımıza hizmet sunmaktadır. İnternet üzerinden ürünlerin satılabilirdiği KOBİ'lere de ürünlerini pazarlama imkânı veren Türkiye'nin millî pazar yeri platformu olan PttAVM.com 10 binin üzerinde tedarikçi, 18 milyondan fazla ürün ve 4 milyon kayıtlı üyesiyle e-ticaretin önemli bir aktörüdür. Sitede ürün satışıyla birlikte "online" HGS bakiye yükleme, trafik cezası ve motorlu taşıtlar vergisi ödemesi, kilometre ve hasar sorgulama hizmeti de verilmektedir.

Haberleşme alanındaki faaliyetlerimizi uzayı da kullanarak sürdürüyor ve geliştiriyoruz. TÜRKSAT, yapılan yatırımlar sayesinde Asya, Avrupa ve Afrika'da 118 ülkede yaşayan 3 milyar insana ulaşan uydu kapasitesine erişti. Böylece uydu haberleşme hizmetleri dışa bağımlı olmadan kesintisiz ve güvenli bir şekilde sağlanmaktadır. Ayrıca, acil durumlarda ve başta köy okullarımız olmak üzere altyapının olmadığı bölgelerde internet ihtiyacını TÜRKSAT uydularıyla sağlıyoruz. Yörünge haklarımızın korunup uydu haberleşme kapasitesinin geliştirilmesi kapsamında üretimi devam eden TÜRKSAT 5A'nın 2020, 5B'nin 2021 yılında uzaya fırlatılmasını ve hizmete alınmasını hedefliyoruz. Böylece dünyada 5 ülkenin -Türkiye, İsveç, Fransa, Japonya, İsrail- kullanım hakkına sahip olduğu yeni ku frekans bant aralığına da hizmet sunacağız. Türkiye'nin en büyük AR-GE projesi yerli haberleşme uydusu TÜRKSAT 6A da 2022 yılında hizmet vermeye başlayacak. TÜRKSAT uydu işletmeciliği yanında 24 ile yayılan kablo altyapısıyla internet, TV ve ses hizmetlerini de 4 milyonu aşkın haneye sunuyor.

Sayın Başkan, müsaade ederseniz, bütçe rakamlarımızla ilgili birkaç cümleyi de sizlerle paylaşmak istiyorum. Görmüş olduğunuz gibi 2019 ve 2020 yılı bütçe ödeneklerine ilişkin tabloda Bakanlığımız, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknoloji Kurumu 2020 yılı toplam bütçe ödenegi 36 milyar 232 milyon 336 bin TL olarak öngörülmüştür. Geçen seneye oranla yaklaşık yüzde 19'luk bir artış olduğunu görüyoruz. Bakanlığımızın 2020 bütçesi de 2019 yılına göre yaklaşık yüzde 4 artmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde geçen yılın başlangıç bütçesine göre yüzde 27 artış görülüyor. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesinde 2019 yılına göre yüzde 15'lik bir artış gösterilmiştir. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinde de yüzde 19'luk bir artış sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; size bugün Komisyon gündeminde yer alan 2018 kesin hesabı ve Sayıştay raporu hakkında da bilgi vermek istiyorum.

Kesin hesaptaki revizyonun büyük bir kısmı Karayolları Genel Müdürlüğüne yedek ödenekten yapılan aktarmalardan ve mevzuat gereği AR-GE gelirlerinin bütçeye ödenek kaydedilmesinden kaynaklanmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü ise bu ödenekleri, devam eden altyapı projeleri başta olmak üzere, sel ve heyelan hasarlarının giderilmesi, kamulaştırmada ilama bağlanmış ödemelerin yapılması ve bitüm ihtiyacı için kullanmıştır.

Anayasal bir kurum olan Sayıştayın denetim fonksiyonunu önemsiyorum. Bulgular işlerimizin yapılmasında bizim için yol gösterici mahiyette olmasına rağmen her bulgunun bir usulsüzlük gibi değerlendirilmesini de doğru bulmuyorum. Denetimde ortaya konulan bulguların üzerinde hassasiyetle duruyor ve tekrarlanmaması için gerekli tedbirleri alıyoruz. Sayıştay raporunun izleme bölümünde de belirtildiği üzere 2017 yılındaki bulgular idareміz tarafından takip edilerek düzeltici işlemlerle gereği sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; proje ve faaliyetlerimizin ancak bir kısmını size anlatabildiğim sunumu sabırla dinlediğiniz için sizlere teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakana sunuşları için çok teşekkür ediyoruz.

Şimdi sunumunu yapmak üzere Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Sayın Ömer Abdullah Karagözoğlu'na söz veriyorum.

Buyurun Sayın Karagözoğlu.

2.-Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu'nun, 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) hakkında sunumu

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; sizlere müsaadenizle Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesiyle ilgili sürdürdüğü önemli faaliyetler ve çalışmalar hakkında kısa bilgi arz edeceğim.

Kurumumuz bütçe rakamları ana hatlarıyla şu şekildedir: Yeni Ekonomi Programı ve azami tasarruf ilkelerine uyum çerçevesinde Kurumumuzun 2019 yılı sonu itibarıyla yaklaşık 4,8 milyar Türk lirası tutarındaki bütçenin yüzde 94'üne tekabül eden 4,5 milyar Türk lirasını gelir fazlası olarak genel bütçeye aktarıırken 294 milyon Türk lirasının kurumun tüm ihtiyaçları için harcanması beklenmektedir.

Aynı şekilde, 2020 yılında da Yeni Ekonomi Programı ve tasarruf ilkeleri çerçevesinde hazırlanan yaklaşık 5,5 milyar Türk lirası tutarındaki bütçenin yüzde 92'si oranındaki 5,1 milyar Türk lirasını genel bütçeye aktarılması, kalan 450 milyon Türk lirasının ise personel ve sosyal güvenlik primi ödemeleri, mal ve hizmet alımları, uluslararası kuruluşlara üyelik aidatları ve sermaye giderleri için kullanılması planlanmıştır.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; Kurumumuzun sektörde tüketicilerin korunması, rekabetin temini, siber güvenlik, güvenli internet, frekans ve numara kaynaklarının idaresi, piyasaya sürülen cihazların denetimi, yerli ve millî üretimin desteklenmesi gibi pek çok konuda görevleri ve çalışmaları bulunuyor. Bu çalışmalarımızdan bazılarını sizlerle paylaşmak istiyorum.

Tüketicilerin daha kolay hizmet alabilmelerini teminen şu anda operatörlerle e-devlet üzerinden abonelik sözleşmesi yapılabilmektedir. Ayrıca yeni kimlik kartlarıyla da elektronik sözleşme imzalanabilmesi mevzuat değişikliğinin ardından mümkün olabilecektir.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; otomotiv sektöründe aracın kaza yapması gibi acil durumlarda ilgili merkeze haber vermek amacıyla kullanılan eCall sisteminde kullanılan SIM kartların kurumumuz tarafından yetkilendirilmiş işletmecilerden sağlanmasına yönelik karar alınmış durumdadır. Bu SIM kartlar vasıtasıyla katma değerli hizmetlerin sunumu da sağlanmakta olup katma değerli hizmetler de aynı düzenlemeye tabidir. Bazı markalar karara uygun sisteme sahip araçları getirmeye veya üretmeye başlamıştır.

ESIM, uzaktan yönetilebilir ve programlanabilir gömülü SIM kartıdır. Uzaktan programlanabilir SIM'lerin kullanımındaki asıl amaç, cihaza fiziksel müdahale olmaksızın uzaktan yönetilebilir şekilde mobil işletmeci profilini yükleme ve kaldırma işlemlerini sağlamaktır. Bu kapsamda eSIM teknolojisinin ülkemizde kullanımına, eSIM sistemlerine ilişkin sunucuların ülkemizde tutulmasına ve uluslararası dolaşım hizmetlerinin amacı dışında kullanılmamasına ilişkin BTK tarafından düzenleme yapılmıştır.

Siber saldırılara müdahale amacıyla kurulan Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi (USOM) bünyesinde yürütülen faaliyetleri 4 ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar sırasıyla siber kapasite inşası, teknolojik tedbirler, tehdit istihbaratı ve kritik altyapıların korunmasına yönelik faaliyetlerdir. USOM çatısı altında binin üzerinde siber olaylara müdahale ekibi ve 3 binin üzerinde siber güvenlik uzmanıyla hizmet verilmektedir.

İnternet servis sağlayıcıları tarafından ücretsiz olarak sunulan ve internetteki zararlı içeriklerden aile ve çocukları koruyan alternatif ve isteğe bağlı bir internet erişim hizmeti olan güvenli internet hizmetinden yararlanan abone sayısı yaklaşık 6,5 milyondur.

İnternet konusundaki bir diğer hizmetimiz olan İnternet Yardım Merkeziyle vatandaşların internette karşılaştıkları sorunlara yönelik çözüm sunulması hedeflenmektedir. İnternet Yardım Merkezi “web” sitesi ve ALO 141 kısa numarası üzerinden vatandaşların internetin bilinçli, güvenli ve etkin kullanımı kapsamında yaşadıkları problemlere yönelik çözüm önerileri getirilmektedir.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; ülkemizde yerli ve millî yüksek teknoloji geliştirilmesi çalışmaları çerçevesinde AR-GE firmaları ve mobil operatörlerin katılımıyla Uçtan Uca Yerli ve Millî 5G Haberleşme Şebekesi Projesi'ni başlattık. Projede 16 AR-GE firması ve 3 mobil işletmeci yer alıyor. Proje, TÜBİTAK TEYDEP 1501 Programı kapsamında destekleniyor. Projenin planlanan bitiş tarihi 2020 yılı sonu olarak belirlendi. 2019 yılının ilk altı aylık döneminde proje kapsamında geliştirilen çekirdek şebeke, anahtarlama ekipmanları gibi bazı ürünlerin demo gösterimleri yapılmıştır.

Ülkemizde yerli ve millî imkânlarla üretimine başlanan ULAK 4.5G baz istasyonunun ticari şebekelerde yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir. Mobil operatörler ULAK 4.5G baz istasyonu kapsamında yürütmekte oldukları test ve entegrasyon çalışmalarına ilişkin Kurumumuza düzenli olarak raporlama yapmaktadır. Sürecin ilerleyişi Kurumumuzca yakından takip edilmektedir.

Millî Monitör Sistemi Projemiz, yerli imkânlarla geliştirdiğimiz ve sinyal konum tespiti, hassas yön bulma, illegal frekans kullanımı tespiti gibi işlevlere sahiptir. Mobil işletmecilere tahsis edilen frekansların tahsise uygun kullanımının yanı sıra Türk Silahlı Kuvvetleri ve diğer kamu kurumları tarafından kullanılan kritik kablolu iletişim altyapılarını olumsuz etkileyen interferans kaynağı yayınların konumlarının tespiti Millî Monitör Sistemi altyapısı marifetiyle gerçekleştirilmektedir.

Elektronik Haberleşme Altyapı Bilgi Sistemi'yle ülkemizin elektronik haberleşme altyapı bilgilerinin tek merkezde toplanması, bu bilgilerin Coğrafi Bilgi Sistemi tabanlı bir haritada gösterilmesi, geçiş hakkı ve tesis paylaşımına ilişkin süreçlerin etkin ve hızlı bir şekilde uygulanması, geçiş hakkı süreçlerinin anlık takip edilmesi, geniş bant erişim ve fiber altyapının gelişiminin hızlanması beklenmektedir. Projemiz Ocak 2019 itibarıyla uygulamaya alınmıştır.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçe ve faaliyetlerine ilişkin verdiğim bilgileri dinlediğiniz için hepinize teşekkür ediyor, saygılarımla arz ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Başkana çok teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, birleşime beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 11.22



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 11.30****BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Mersin)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, 24’üncü Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Şimdi müzakerelere başlayacağız ama bugün de ifade etmek istiyorum: Ayakta hiçbir arkadaşımızı görmek istemiyorum. Yer olmadığı zamanlarda orta bölümde yine buradaki müzakereleri izleyebileceğimiz bir alan var, oradan da arkadaşlarımız takip edebilir. Şu an herhangi bir sıkıntı zaten görünmüyor.

Müzakerelerimize başlıyoruz.

İlk söz Sayın Kuşoğlu’nun olacak. Ancak Sayın Kuşoğlu’na söz vermeden önce Bakan Yardımcısı ve bürokrat arkadaşların kendilerini tanıtmalarını istiyoruz.

(Bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz.

II.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ve Sayıştay tezkereleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b)Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

d)Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (Devam)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın Kuşoğlu, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Değerli Bakanım, Bakan yardımcıları, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı büyük bir Bakanlık. Geçen yılki düzenlemeden sonra birçok bakanlık birleştirildi, sizin Bakanlıkta da yeni bir yapılanma söz konusu oldu. Bilmiyorum, yeni bir Bakan olarak Bakanlığınızı nasıl değerlendiriyorsunuz ama sanki sivil havacılık, kara yolları gibi yani altyapıyla uğraşan bir bakanlığın bünyesinde BTK gibi çok yüksek teknoloji gerektiren, “hightech” bir çalışma yapan kurumun olması biraz sakil duruyor sanki. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı birkaç gün önce buradaydı, oradaki “teknoloji”yle sanki birleştiresek bu birimi daha iyi olacak gibi. Bunu burada zaman zaman, uzun yıllar Bakanlık yapan Binali Bey de ifade ediyordu. Lütfi Bey

de Bakanlık yaptı, bilmiyorum onun görüşü nedir –şu anda yok ama- sanki AR-GE faaliyetleri ve yüksek teknolojiyi birleştirip ayrı bir bünyede kurumlaştırmak daha iyi olabilecek gibi duruyor. Sizin görüşünüzü de almak isterim.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak en yatırımcı Bakanlıksınız, yıllardan beri böyle. Yatırımlarınız da görünüyor, görünür vaziyette yani ülke saatinde da görünüyor, farkındalık oluşturun. Ama Sayın Bakanım, sormamız gereken bazı sorular var Bakanlığınızda, bu kadar yatırımcı bir Bakanlığa. Bunları da bütçelerimizde soruyoruz ama net cevap da alamıyoruz. Siz mümkün olduğunca cevap vermeye çalışıyorsunuz, teşekkür ederim. Geçen yılki bütçe sunumunda, özellikle ikinci bölümdeki konuşmanızda açık olarak cevap vermeye çalıştınız.

Şimdi, bizim sormak, öğrenmek istediğimiz şu milletvekilleri olarak, Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak: Özellikle bu kamu-özel iş birliği projeleriyle biz gelecek nesillerin rızını mı yiyoruz, bunu görmemiz, öğrenmemiz lazım. Önemli ölçüde KÖİ projeleriyle, kamu-özel iş birliği projeleriyle yürütüyorsunuz yatırımlarınızı. Çok mu maliyetli projeler bunlar, ikinci olarak bunu bilmemiz lazım. Ve bir de bunların, bu yatırımlarınızın bölgesel dağılımına da bakmamız lazım.

Sayın Bakan, benim çok kaba olarak yaptığım bir çalışmaya göre -elimde çok fazla veri yok tabii- bütçeden yapılan yatırımlar, artı, KÖİ yatırımlarının yüzde 70'i Marmara Bölgesi'nde. Bu, çok büyük bir oran. Yatırımların yüzde 70'i Marmara Bölgesi'nde olunca büyük bir sıkıntı oluşturun Türkiye açısından, Anadolu açısından. Gerçekten, geçenlerde arkadaşlarla da konuştuk, bir bölgesel dengesizlik yaratıyor, nüfus o tarafa doğru akıyor. Zaten işsiz olan bir toplum var; 8-8,5 milyon gerçek anlamda işsiz var. Bu, Bulgaristan nüfusundan fazla. Yatırımları o tarafa yapınca Türkiye'de büyük bir dengesizlik oldu. Bakın, 2018 yılı kesin mizanından aldığım bir rakamı sizinle paylaşayım: 621 milyarlık bir bütçe geliri var, vergi gelirleri. İstanbul'dan net olarak elde edilen gelir, net gelir 294 milyar; yarısı. İstanbul tek başına Türkiye vergi gelirlerinin yarısını oluşturun, bu hâle gelmiş artık, nüfus da öyle. Artık o bölgeye bu kadar yatırım yapılmaması lazım. Sizin hesaplarınıza göre KÖİ ve bütçeden yapılan yatırımlar ne kadar bölgesel olarak, onu görebilir miyiz? Sağ olun, yatırımlarınızı sunumunuzda verdiniz ama bu tarafını da görebilsek -bölgesel dağılımını- çok memnun oluruz. Bizim çalışmamıza göre, parti olarak yaptığımız çalışmaya göre 1986-2019 döneminde 67,5 milyar dolar tutarında 246 kamu-özel iş birliği projesi var, 1986'dan beri yani bu Kamu Özel İşbirliği Kanunu çıktığından beri 246 proje var. Bu projelerin yatırım maliyeti açısından yüzde 79'u ve sayı olarak 179'u sizin iktidarınız döneminde yapılanlar, gerçekleştirilenler. Bendeki bilgiye göre sayı olarak 179'u ve 53,2 milyar doları yani yüzde 79'u. Toplamı 145 milyar dolar olan sözleşme bedellerinin de yüzde 90'ı, 130 milyar doları yine bu dönemde gerçekleştirilmiş durumda. Bunlarla ilgili cevap verebilerseniz memnun olurum, önemli bir sıkıntıyı çözmüş oluruz ya da en azından çözmeye yolunda adım atarız.

Sayın Bakan, bütçe ödeneklerinize baktım. Şimdi, 2018 başlangıç ödenegi 31 milyar -dediğiniz gibi- 43 milyar harcama var. 31 milyar ödenek, 43 milyar harcama var. 2019'da da başlangıç ödenegi 27 milyar, 32 milyar da Ağustos sonu itibarıyla yani yine epey bir artacak. Başlangıç ödenekleri düşük tespit ediliyor ama "Nereye gitti?" diye bakıyorum, bunlar önemli ölçüde cari transfer. Bakın, 7,5 milyardan 9,5 milyara çıkmış cari transfer. Sermaye gideri yani yatırım ödenegi 6,6'dan 5,2'ye inmiş, yatırım değil ama sermaye transferinde büyük bir artış var, 16,8'den 28,2'ye çıkmış. Yani önemli ölçüde KÖİ yatırımlarıyla ilgilidir sermaye transferleri, cari transferler yani garantilerle ilgilidir diye tahmin ediyorum. Kesin mizandan da bunları çıkaramıyoruz ki. Şimdi, geçen sefer söylediniz "Hane halkına yapılan transferler içerisinde." diye ama baktık, bulamıyoruz; şeffaf değil, net değil. Hâlbuki siz bunları vermeye çalıştınız. Bunları görebilmemiz lazım.

Bakın, bu seneye ilgili olarak da çoğunluk yani ağustos sonu itibarıyla 32, çoğu sermaye transferine olarak gitmiş 10 milyar. 10 milyarı sermaye transferine gitmiş. Nereye harcandı, bilmiyorum, artışın sebebi sermaye transferi ağırlıklı olarak.

KÖİ’ye, kamu-özel iş birliği yatırımlarına girmişken bir şey yapacağım, arkadaşlarımız bu konuyla ilgili çalışıyorlar Sayın Bakanım ama neden biz bu konuya sepiyet yaklaşıyoruz, bir örnek vereceğim. Bakın, 50 milyon euroya Kütahya Havaalanı ihale edildi, 50 milyon euro. Bununla ilgili olarak 2012-2016 yılları arasında toplam 4 milyon 73 bin yolcu garantisi verildi, 4 milyon 73 bin. Ama ne gerçekleşti? 173 bin yolcu havalimanını kullandı. 170 bin yolcu, 4 milyon 73 bin garanti verildi. Onun için böyle yaklaşıyoruz. 4 milyon küsur garanti veriliyor, 170 bin yolcu... Yani gerçek bu. Böyle olduğu için soru işaretiyle yaklaşıyoruz. Onun için böyle ince eleyip sık dokuyoruz. Bunu bilmemiz lazım. Bir daha bizim bu yöneme başvurmamız doğru mudur, başvurursak bu şekilde mi, bu yöntemle mi yapacağız? Ayrıca bunların soruşturulması da gerekir Sayın Bakanım, bilmiyorum bu konuda ne yapıldı ama. Bu kadar bariz fizibilitesiz, çok basit fizibilite yapılsa bile bu kadar kötü bir ihale yapılamaz.

Bakanlığınızla ilgili ve Karayollarıyla ilgili -diğer raporlar da öyle- çok güzel Sayıştay raporları var; arkadaşlarımız girecekler, ben çok fazla girmiyorum ama. Bakanlığınızla ilgili 9 artı 18; 27 tespiti var Sayıştayın.

Bakın, bir tanesini, sadece bir tanesini ele alacağım. Avrupa Birliğinden IPA fonları alıyoruz biliyorsunuz. 95 milyon euro tutarındaki fonu geri göndermişiz, kullanmamışız. Niye kullanmadık? Beceriksizliğimizden kullanmadık. 95 milyon euro fonu geri gönderiyoruz. Bu kadar kaynağa ihtiyacımız var, 95 milyon euro fonu geri göndermişiz. Niye geri gönderiyoruz?

Bakanlığın Sayıştaya açıklaması şöyle: “Bakanlık dışında birçok aktörün müdahil olduğu ve fon yönetim sürecini etkilediği...” Gerekçe bu. Bakanlığınızın Sayıştaya verdiği gerekçede “Bakanlık dışında birçok aktörün müdahil olduğu ve fon yönetim sürecini etkilediği...” denmiş. Nedir bu? Bir de diyoruz ki... İş hızı yapmaktan kaynaklı. Zamanında bitiremediğimiz için o 95 milyon euro geri gitmiş. Ama diyoruz ki: Biz işleri çok hızlandırdık, bürokrasiyi hızlandırdık, en iddialı ülkelerden bir tanesi olduk. Nedir mesela bunun sorunu, sıkıntısı? Sadece bir tane... Çok güzel bir rapor, lütfen dikkate alınsın.

İzlemeye baktım, geçen yıldan kalan birçok sorun da çözülmemiş vaziyette.

Karayolları Genel Müdürlüğü yaptınız, biliyorsunuz. Karayollarıyla ilgili olarak da çok güzel bir rapor var, Sayıştay raporu. 15 artı 18; 33 bulgusu var bu sene de. Bir tanesini sadece dikkatinize sunacağım. Şimdi, 4734’le, İhale Kanunu’yla iş yapılıyor. Ordu-Ulubey Ayrımı-Kabadüz il yolu inşaatı yol yapım işine ait bazı bilgileri vermiş Sayıştay; diyor ki: 109 milyon liralık bir iş. Burada yol var işin içinde, köprüler var, çok da detaylı bilgiler vermiş sağ olsunlar. Aynen şu ifadeyi kullanmış Sayın Bakanım: “Yüklenici köprü grubu işleri için yaklaşık maliyete göre, yüzde 190 fazla fiyat teklif etmiş, diğer iş gruplarında aşırı yüksek indirimli fiyatlar teklif ederek toplamda en avantajlı teklif olmuştur.” yüklenicinin teklifi. Köprü için yüzdü 190, diğer işler için de aşırı düşük teklifler veriyor. Ondan sonra ne oluyor? İş tamamlamıyor, sadece köprüyü tamamlıyor ve ondan sonra işi tasfiye ediyor yani kârlı tarafını yapıyor. Hepsini yapsa sorun yok yine ama sadece kârlı kısmı yapıyor, bırakıyor, işi tasfiye ediyor. Bu somut, net bir şey. Sözleşme bedeli 89 milyon lira olan işte 5 no.lu hak ediş itibarıyla 72 milyon lira harcama yapılmış olup bunun sadece 7,9 milyon lirası köprü harici işler için harcanmıştır, geri kalanı köprü için harcanmıştır. Ve Sayıştay diyor ki: “Proje değişikliğine bağlı metraj artışları istisnai değildir. Genel hâle gelmektedir bu durum gittikçe. Diğer yandan kamulaştırma işlemi hiç yapılmadan ihaleye çıkılması 4734’e aykırıdır. Kamulaştırma tamamlanmadan ihaleye çıkılması yetkisinin istismar edilmesine yol açmaktadır.” “İdarenin bu tür olumsuzlukları yani Bakanlığınızın

çıkardığı bazı iç genelgeler de sorunun çözümüne katkı sunmakla birlikte tek başına sorunu çözmiyor. Bu tür konuların titizlikle takip edilmesi gerekir.” diyor. Ve iç denetim mekanizması Karayollarında da, Bakanlığınızda da yeterince çalışmıyor Sayın Bakanım.

Bir örnek de –sürem dolmadan- BTK’yle ilgili olarak vermek istiyorum. Şimdi, Sayın Başkanım, Komisyon Başkanlığı olarak dikkate almanız gereken bir husus var. Şimdi, 703 sayılı Kararname’ye göre düzenleyici ve denetleyici kurumların amaç ve görevleriyle ilgili herhangi bir düzenleme yok. BTK’nin raporunda da bu konu belirtilmiş, BTK idari ve mali özerkliğe sahip düzenleyici ve denetleyici bir kurum. Düzenleyici ve denetleyici kurumların iç kontrol sistemi ve BTK uygulamaları başlığında açılmış BTK raporunda, Sayıştayın raporunun 9’uncu sayfasında bir bölüm var. Burada diyor ki: “İç kontrol sistemi çok gerekli olduğu hâlde kurulamamıştır çünkü 5018’de, iç kontrol sistemine ilişkin hükümlerinde düzenleyici ve denetleyici kurumlar 5018’e tabi değildir.”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

(Oturum Başkanlığına Sözcü Abdullah Nejat Koçer geçti)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kendi mevzuatlarında da bu konuyla ilgili eksiklik varsa sıkıntı söz konusu oluyor. Sonuç olarak Türkiye Büyük Millet Meclisinde ilgili kurum görüşülemediği oluyor, bir sorun ortaya çıkıyor. Bu durum Sayıştay raporunda anlatılmış, bazı raporlarda da düzenleyici, denetleyici kurumlarla ilgili bu tür bilgiler var. Bu konunun gündeme gelmesi lazım. İdareye bununla ilgili bir düzenleme yapılması için yazı yazılması lazım düzenleyici ve denetleyici kurumlarla ilgili Sayın Başkanım. Bunları tutanaklara geçirelim. Sizin de bunu dikkate almanız gerekir.

Sivil havacılıkla ilgili de tespitlerim vardı ama orada da bir şartlı görüş var. Performans raporunun dikkate alınması lazım. Orada da etkin bir kontrol sistemi yok -Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde- Sayın Bakanım.

Bunlar verdiğim örnekler, arkadaşlarımız daha somut örnekler de verecekler Sayın Bakanım.

Bütçelerinizin hayırlı olmasını diliyoruz ama özellikle dediğim konularda bilgi verebilerseniz memnun oluruz. Yani Türkiye’de bu kadar büyük bir yatırımcı kurumun, Bakanlığın Türkiye’yi nereye götürdüğünü, bu sosyal dengeleri, ekonomik dengeleri etkilediğini görüyoruz. Bunun nereye gittiğini görebilmemiz lazım, tedbir almamız lazım. Tabii ki iş yapmaya çalışıyorsunuz, çok doğru. Geçen yıl da söyledim, Karayolcular şöyle yapar: “Biz iş yapıyoruz memlekete, dağ bayırı dümdüz ediyoruz, yol yapıyoruz. Herkes önce ‘Bu yoldur.’” diyor ama işin hukuki boyutuna da dikkat etmemiz lazım, kimsenin hakkını yemememiz, ekonomik ve sosyal boyutuna da dikkat etmemiz lazım. Şimdi, burada da –Bakansınız- tümüyle ülkeyi görebilmemiz lazım, diğer etkilerini de hesaba katmamız lazım.

Çok teşekkür ediyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Kuşoğlu.

Sayın Aksu, buyurun lütfen.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, Değerli Bakan Yardımcıları, bürokratlar ve basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, sunumunuz için teşekkür ediyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

Konuşmama başlamadan evvel, bugün üzüntü verici haber aldık, 5 şehidimiz var; 3'  yildırım düşmesi sonucu, 2 şehidimiz de şanlıurfa Akçakale Sınır Karakolu'na düzenlenen hain bir saldırı sonucu olmuş. şehitlerimize Allah'tan rahmet, yaralı Mehmet iklerimize de acil şifalar diliyorum.

“Kişilere ve eşyaya zaman ve yer yararı sağlamak” olarak tanımlanan ulaştırma, ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte, giderek daha da artan şekilde stratejik bir sektör olarak  lkelerin gündemindeki yerini almaya devam etmektedir. Ekonomik ve sosyal hayatın ortaya koyduğu ihtiya ın karşılanmasına yönelik olarak oluşturulan ulaştırma altyapısı, üretim ve ticarettde rekabet gücü kazanılmasına ve vatandaşın refah düzeyinin yükseltilmesine önemli katkı sağlamaktadır. Lojistik ve ulaştırma altyapısı ve hizmet sunumu gelişmiş olan  lkelerin ticaret faaliyetlerinin daha etkili ve verimli olduğu görülmektedir.

şunu ifade etmek isterim ki Türkiye son yıllarda ulaştırma ve altyapıya ilişkin çok önemli, dünyanın en büyük projeleri kapsamında olan yatırımları gerçekleştirmiş ve aziz milletimizin hizmetine sunmuştur. Avrasya Tüneli, İstanbul Havaalanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, havaalanları, hızlı trenler ve bölünmüş yollar bu kapsamdaki önemli hizmetlerden sadece bazılarıdır. Bu vesileyle, tüm emeği geçenlere teşekkür ediyoruz. Dünden bugüne, bu ülkenin kalkınması, Türk milletinin refahı için taş üstüne taş koyan herkesten Allah razı olsun diyoruz.

Ulaştırma sektörünün ulaştırma ve depolama anlamında 2018 yılında gayrisafı yurt içi hasıla içerisindeki payı T  K verilerine göre yüzde 8,2 olmuştur. Ulaştırma yüzde 16,4'le hane halkı harcamalarında en yüksek payı olan harcama grupları arasında yer almıştır. 2018 Yılı Yatırım Programı'nda 3.212 projeye yapılan 88 milyar tutarındaki tahsis için de yüzde 32,8 oranındaki payla ulaştırma, haberleşme sektörü ilk sırayı almıştır ve yine 2019 Yatırım Programı kapsamındaki yatırım  deneg nden en yüksek pay yüzde 31,1'le ulaştırma sektörüne ayrılmıştır.

Ülkemizin ekonomik hedeflerine ulaşmasında oynayacağı temel rol itibarıyla ulaştırma faaliyetleri hem verimliliğin artırılması hem de maliyetlerin azaltılması açısından tedarik zinciri içerisinde önemli bir yere sahiptir. Bu anlayışla, ulaştırma politikalarının esası, ekonomik ve sosyal kalkınmaya destek olacak, millî menfaatleri koruyacak, güvenlik sisteminin taleplerini karşılayacak, vatandaşın refah düzeyini yükseltecek ve kullanıcıların memnuniyetini sağlayacak bir sistemin tesis edilmesi üzerine kurulmalıdır. Ulaştırma altyapısı geliştirilerek yaygın, hızlı, güvenli ve ucuz bir sistemin tesis edilmesi, ekonominin ve toplumun ihtiyaçları doğrultusunda modern bir taşıma ağının oluşturulması esas olmalıdır; ileri teknolojiyi kullanan, çevreye duyarlı, rekabeti tesis edecek, uluslararası ulaşım koridorlarıyla bütünleşen, yaygın, aynı zamanda katlanılabilir maliyette ve sanayiye yönlendirecek bir yapıda olması sağlanmalıdır. Malın hasarsız, mümkün olan en kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından tüketim noktasına veya başka üretim sürecine taşınması söz konusu malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur hâline geldiğinden, rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır. O sebeple, ulaştırma alt sistemlerinin birbirini tamamlayıcı nitelikte olmasına, deniz yolu-kara yolu ve deniz yolu-demir yolu kombine taşımacılığını geliştirecek projelere öncelik verilmelidir. Deniz ulaşımı imk nlarının olmadığı durumlarda ise demir yolu-kara yolu kombine taşımacılık sistemleri değerlendirilmelidir. Ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilebilmesi için demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısı geliştirilmeli, limanların demir yolu ile kara yolu bağlantıları güçlendirilmelidir. Kara yolunun esneklik avantajından, deniz ve demir yolunun hacim ve maliyet avantajından, hava yolunun ise sürat avantajından en iyi şekilde yararlanıldığı kombine taşımacılığı yaygınlaştıran  lkeler önemli bir rekabet avantajı da yakalayabilmektedir. O sebeple, ulaştırma planlarının kombine taşımacılığa uygun yapılması yerinde olacaktır.

Türk ulaştırma sektörünün ekonomik ve sosyal hayata katkıları, ulusal düzeyle sınırlı olmayıp jeostratejik konumu nedeniyle bölgesel ve küresel ekonomiye de katkı sağlamaktadır. Bu itibarla, Avrupa Birliği ölkeleri, yakın komşularımız, Karadeniz ve Akdeniz havzası ölkeleriyle ulaştırma sistemimizin entegrasyonu stratejik bir önem taşımaktadır.

Bu çerçevede 30 Ekim 2017 tarihinde resmî açılışı yapılan Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattı çok önemlidir. Bu hat, gerek ölkeler gerekse bölge için oldukça stratejik öneme sahiptir. Hat, Çin'den başlayarak Güneydoğu Asya ve Orta Asya ölkelerini, komşu ölkeleri, Türkiye üzerinden Avrupa, Orta Doğu ve Afrika'ya bağlamakta ve hat üzerindeki ölkelerin ekonomisine doğrudan ve önemli katkı sunmaktadır.

Bakü-Tiflis-Kars demir yolu, hem Pekin'den Londra'ya uzanan orta koridorun hem de Kazakistan'dan Türkiye'ye uzanan "demir ipek yolunun" stratejik bağlantı noktası, Çin ve Orta Asya ölkelerini Avrupa'ya bağlayacak köprüdür. Bu kapsamda, 15 Ekim 2019 tarihinde Çin'in Şian şehrinden yola çıkan yük treni 5 Kasım'da Kars'tan Türkiye'ye giriş yapmış, Marmaray aracılığıyla İstanbul Boğazı'nı geçerek Avrupa'ya ulaşan ilk tren olmuştur.

Bu şekilde, Çin'den Avrupa'nın en uzak noktasına on sekiz günde ulaşılabilecek, Çin ile Türkiye arasındaki mal taşınması bir aydan on iki güne düşecektir.

Bu proje, 65 ölkede, 4 milyarı aşan nüfus ve 21 trilyon doları aşan çevre ölkeler ekonomisiyle ve Atlantik gücünün oluşturduğu jeostratejik ve ticari alternatifle dünyanın en stratejik projelerindendir.

Bununla birlikte -konuşmanızda siz de ifade ettiniz- Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden yapılan taşımaların hacminin artırılması ve demir yolu hattına, ticari bir ivme kazandırılması gerektiğini de vurgulamak isterim.

Dış ticarete konu olan malların üreticiye ve tüketiciye olan maliyeti içinde taşıma maliyetlerinin büyüklüğü ölkelerin rekabet gücünü de etkilemektedir. Bu çerçevede, kıtalar arası yolcu ve özel kargo taşımacılığında hava yolu, yük taşımacılığında ise deniz yolu neredeyse tek seçenek durumundadır.

Ölkemizde demir yolu taşımacılığı hem hat uzunluğu hem de hat kalitesi itibarıyla henüz yetersizdir. Demir yolu altyapısındaki bu yetersizlik, yolcu ve yük taşıma istatistiklerine de yansımaktadır. Demir yollarının yük taşınması içindeki payı, On Birinci Kalkınma Planı verisine göre 2018'de yüzde 5,15 olup oldukça düşük düzeydedir. 2023-2035 arası hedef yüzde 20'dir. Bugün itibarıyla Avrupa Birliği ortalaması da yüzde 17,3'tür.

Uluslararası hava trafiğinde ölkemiz önemli bir aktarma merkezi hâline gelmiştir. Hava yolu kargo taşımacılığı tarihsel gelişim süreci açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olmasına rağmen, son yıllarda kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık şekli olmuştur.

Türkiye'nin dış hat kargo yükünün önemli bir oranını yabancı hava yolu şirketleri taşımaktadır. Bu konudaki dış bağımlılığın giderilmesi için gerekli politika araçlarının devreye sokulmasına ihtiyaç vardır.

Posta sektörünün haberleşmedeki rolü giderek azalırken, posta hizmetleri, ticaretin ve kurumlar arası iletişimin önemli bir altyapısı hâline dönüşmüştür. Kurye, kargo ve lojistik sektörleri arasındaki sınırlar giderek belirsizleşirken, e-ticaretteki artış, sektörün büyümesine önemli katkı sağlamakta; bu eğilimin önümüzdeki dönemde de devam etmesi öngörülmektedir.

Deniz yolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımadır. Deniz taşımacılığının bittiğı ve kara taşımacılığının başladığı kesişim noktası olan limanlar, ulaştırma kapasitesinin tanımlanmasında önemli bir yere sahiptir. 8.333 kilometre kıyı şeridi bulunan ülkemizde kıyı yapılarının ekonomik ve ticari hayatta çok önemli bir yeri bulunmaktadır. İşpanya ve Yunanistan gibi ülkelerle kıyaslandığı zaman, ülkemizin liman altyapı kapasitesinin yetersiz düzeyde olduğu görülmektedir.

Bölgesel konumu itibarıyla ülkemizin lojistik  s olma potansiyelinin tam anlamıyla değerlendirilmesi için farklı seçenekler devreye sokulmalıdır.

On Birinci Kalkınma Planı'nda da belirtildiğı gibi, demir yolu yatırımlarında yük taşımacılığına odaklanılması, uygun yer ve ölçekte deniz yolu altyapısının geliştirilmesi, modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve lojistik maliyetlerin azaltılması amacıyla önemli y k merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanarak yük taşımacılığında demir yolunun payı artırılmalıdır.

Ülkemizde dengeli bir modal dağılım için uzun dönemli planlamalar yapılmasına rağmen, artan ulaşım talebine karşı geliştirilen hızlı ve kısa vadeli yaklaşımlar nedeniyle tarihsel olarak kara yolu odaklı büyüyen ulaştırma sistemi kaynakların yoğunlukla kara yoluna tahsis edilmesine sebep olmuş ve hâlihazırda büyük bölümü yüksek hizmet seviyesinde bulunan kara yolu ağında arz fazlası olmuştur.

şehirler arası yolcu taşımalarının yaklaşık yüzde 90'ı, yük taşımalarının ise yaklaşık yüzde 86'sı kara yoluyla gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma sektörünün artan ticari hacmiyle birlikte enerji ihtiyacı da artış göstermiştir. Toplam nihai enerji t k timinin yüzde 18'i ulaştırma sektöründe gerçekleşirken bu t k timin yaklaşık yüzde 85'i de kara yolu ulaştırmasında gerçekleşmektedir.

 evre yönünden değerlendirildiğinde ise, petrole dayalı enerji kullanımıyla ortaya çıkan hava kirliliğı ve trafik tıkanıklıkları ile gürültü kirlilikleri kara yolu ulaştırmasının  evre üzerindeki olumsuz etkilerini teşkil etmektedir.

Diğer taraftan, mevcut ulaşım sistemimizde altyapı planlamasında koridor yaklaşımı yoluyla modlar arasında entegrasyonun sağlandığı en etkin çözümler yerine, birbirine rakip altyapılar inşa edilerek hem mevcut kaynaklar etkin kullanılamamakta hem de altyapı stoku gereksiz yere genişletilerek önümüzdeki yıllarda ortaya çıkacak bakım ve onarım maliyetleri artırılmaktadır. Bu çerçevede, ulaşım maliyetleri, erişebilirlik ve trafik güvenliğı gibi unsurları temel alan ve t rl r arasında dengeli ve birbirini tamamlayıcı bir ulaştırma sisteminin uygulamaya konulması yönündeki ihtiyaç devam etmektedir. Ayrıca lojistikle ilgili yetkiler farklı kamu kurumları arasında dağıtılmış bulunduğundan etkin bir koordinasyonla lojistik mevzuatının düzenlenmesi, lojistik sektörüne yönelik standartların ve istatistiki altyapının oluşturulması yönündeki ihtiyaç da sürmektedir.

Sayın Bakanım, şoför esnafımızın bazı sorunları vardır. Yük ve yolcu taşımacılığında ucuz akaryakıt kuşkusuz, oldukça önemlidir. Nasıl gemilerde ucuz yakıt söz konusu ise bunu, kamyoncu, otob ş , minib ş  ve taksici esnafımız da sağlamamız gerektiğini düşünüyoruz. Ayrıca, şoför esnafımızın belli aralıklarda olmak kaydıyla kullandıkları tek ticari aracı değiştirmesi hâlinde  TV ve KDV avantajı sağlanmasını istiyoruz. Bu yönde bir çalışmanız oldu, bunun sürekli hâle getirilmesini ve birazcık daha avantajın artırılmasını önemli görüyoruz. Ayrıca, bu şoför esnafımızın emekliliklerinde esas olmak üzere, kendilerine yıpranma verilmesi üzerinde de çalışılmasının yararlı olacağını düşünüyoruz. şoför esnafımızın ayakta kalabilmesi ve rekabet gücü imk nının sağlanabilmesi bakımından bu ve benzeri desteklerin önemli olduğunu düşünüyoruz.

Son olarak da seçim bölgem İstanbül'la ilgili birkaç hususa değinmek istiyorum. Öncelikle, Gebze-Halkalı banliyö hattı için teşekkür etmek istiyorum. Siz de konuşmanızda vurguladınız, vatandaşımızın ulaşım imk nının kolaylaştırılması açısından oldukça önemli bir hizmet sunmuştur.

Bir de, hatırlayacağımız gibi, 26 Eylülde İstanbul’da Silivri açıklarından 5,8 şiddetinde bir deprem yaşadık. Bu deprem çok şükür büyük bir hasar olmadan, can kaybı yaşanmadan atlatıldı, ancak bize bazı gerçekleri de gösterdi. Deprem sonrasında yaşadığımız en büyük sıkıntı, şehir içi ulaşımdaki tıkanma ve iletişimin olmaması olarak karşımıza çıktı; telefonlar kesildi, cep telefonları çalışmadı. O sebeple, bunun bir uyarı olduğunu düşünerek bu yöndeki tedbirlerin süratle alınmasının gerekli olduğuna da işaret etmek istiyorum.

Ben bir de şunu ifade ederek sözlerimi bitirmek istiyorum: Bir gazeteye verdiğiniz mülakatta İstanbul trafiğine yönelik çözümler önerdiniz geçtiğimiz günlerde. Bunlara ilişkin burada da açıklama yaparsanız sevinirim.

Ben bu düşüncelerle Bakanlığınız ve diğer kurumlarımızın 2020 yılı bütçelerinin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı olmasını diliyor, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Aksu.

Sayın Nuhoğlu, buyurun lütfen.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Görüşmekte olduğumuz bu Bakanlık bütçesi ülkemizin en büyük yatırım bakanlığını ifade etmektedir. Adalet ve Kalkınma Partisi iktidara geldiğinden beri takip ettiği ekonomik model inşaat ağırlıklı bir modeldir. Bu modelde de büyük projeler genellikle öne çıkmıştır. Ben bir inşaat mühendisi olarak büyük projelerden esasen heyecan duyuyorum ama proje, fizibilitesi yapılmış, uygulanabilir olduğu ispatlanmış çalışmalara denir. Ben şimdi bazı konuları öne çıkartmak istiyorum. Bunların da fizibilitesi tam yapılmamış, özellikle bilim çevrelerince uygulanabilirliği konusunda kabul görmemiş çalışmalar öne çıkmıştır. Şimdi, bunları Sayın Bakan da öne çıkartarak sundu.

Üçüncü köprüyle başlamak istiyorum. “Üçüncü köprü İstanbul şehir içi trafiğine çözüm olacak.” denerek yapıldı. Bu konuda o dönem devletimizin bazı kurumları çok ciddi çalışmalar yaptı. Bugünkü adı TÜİK olan Türkiye İstatistik Kurumu, teknik üniversitelerimiz ve gene o zamanki İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Karayolları Genel Müdürlüğünün de çalışmalarıyla İstanbul Boğazı’nı geçecek 6 tane güzergâh tespit edildi. Bu güzergâhlardan 2’sinde zaten köprü yapılmıştı, geriye kalan 4 güzergâhtan en olumsuz olan güzergâh tercih edilmiştir. O dönem yazışmaları incelediğimiz zaman karşımıza enteresan bir şey çıkıyor çünkü Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, Devlet Planlama Teşkilatı ve Karayolları Genel Müdürlüğü birbirleriyle yazışmışlar ve nihayetinde de bir kez daha değerlendirilmesi sonucuna varılmasına rağmen bir kez daha değerlendirilmeden Poyrazköy-Garipçe arası tercih edilmiş ve üçüncü köprü orada yapılmıştır. Oysa Vaniköy-Arnautköy güzergâhı ekonomik açıdan en avantajlı olan, şehir içi trafiğine katkı bakımından en avantajlı olan güzergâh olmasına rağmen tercih edilmemiştir. Tabii, burada birtakım şüpheler ortaya çıkıyor. Adalet ve Kalkınma Partisinin başlangıçtan itibaren, o ilk yıllarındaki parlak işlerden sonra karşımıza çıkan maalesef bir yolsuzluk, soygun, talan anlayışı vardır.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Doğru değil bu.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) - Zaten iktidara gelirken o 3Y vardı ya; yolsuzlukla, yoksullukla ve yasaklarla mücadele...

SALİH CORA (Trabzon) – Temiz bir dil kullanın.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Müsaade edin, ben söyleyeceklerimi söyleyeyim, ben düşüncelerimi ifade edeyim, gördüklerimi söyleyeyim, siz zaten söylüyorsunuz. Bizim bir saat, bir saat on dakika konuşma hakkımız yok. Benim zaten on beş dakika konuşma hakkım var, bunun iki dakikasını da size cevapla geçirmeyeyim müsaade ederseniz, bu köprüyle ilgili söyleyeceklerimi söyleyeyim ben.

Bu köprü'nün geçtiği hattı İstanbul'u bilen herkes biliyor. İstanbul'un su, hava, nefes, nesi varsa o hattadır ve ayrıca o güzergâhta deprem çalışmaları bittikten sonra sağlam zeminlerin bulunduğu yerler vardı, henüz mühendislerin bile öğrenemediği o bilgileri birileri biliyordu. 2/B arazileri, su havzaları arazileri, bunları kimlerin kapattığını sizler çok daha iyi biliyorsunuz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Nereden bilelim?

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Biliyor, ağalarınız biliyor. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bu nasıl bir üslup ya!

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – O nasıl laf!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Sizin ağanız olabilir ama bizim ağamız yok.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Helikopterle güzergâh tespiti yapıldı.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – O nasıl bir konuşma!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Ağalık sizde var, bizde yok.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Bilmiyor gibi davranmayın, tamam.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, lütfen hatibi dinleyelim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Doğru değil.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Doğru, her şeyi doğru.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Şeker, lütfen müdahil olmayın.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Arkadaşlar müdahil oluyor.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Siz müdahil olmayın efendim.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Ağalık sizde var.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Hatibe müdahale ediyorlar.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ben müdahale ediyorum, siz müdahil olmayın.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Üçüncü köprüyle ilgili en önemli husus, şehir içi trafiğine katkısı olacaktı.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bu nasıl bir dil ya!

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, Sayın Çelebi...

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Başlangıçta saydığım devletin kurumları, bu köprü yapıldığında şehir içi trafiğine katkısının yüzde 1 ila 1,5 arasında olacağını söylemişlerdi. Nitekim, bugün İstanbul'da yaşayanlar veya İstanbul'a gezmeye gidenler görmektedir ki üçüncü köprü'nün şehir içi trafiğine katkısı hemen hiç olmamış sayılır. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Allah, Allah!

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Orada yaşıyorum ben değerli kardeşlerim, orada yaşıyorum.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Orada yaşıyoruz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, dinleyelim.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – İstanbul'un trafiğinin ne olduğunu orada yaşayan herkes de bilmektedir. Diğer bütün yatırımlarda olduğu gibi -projenin tarifini yaptım ben size- fizibilitesi yapılır, uygulanabilir olduğu ispatlanır.

Dolmabahçe-Piyalepaşa Tüneli, değerli arkadaşlar, o tünelin trafiğin yoğun olduğu saatlerde ne işe yaradığını kim söyleyebilir? O trafikten, o tünelden çıkan vasıtaların ister Karaköy yönüne ister Beşiktaş yönüne gidişini sağlamadıktan sonra tünelin içinde kuyruklar oluşuyorsa niye o tüneli yaptınız? Aynı şekilde, işte üçüncü köprü, demir yolu geçiş hattı da var. Nerede, hiç bağlantısından bahsedilmiyor. Mademki o demir yolu bağlantıları yapılmayacak, niye yapıldı?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Sizin aklınız ermiyor bu tip büyük projelere. (CHP ve İYİ PARTİ sıralarından gürültüler)

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Ayıp ya!

AYHAN EREL (Aksaray) – O ne demek ya!

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, müdahale etmeyin.

CAVİT ARI (Antalya) – Çok ayıp!

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Değerli arkadaşlar, müsaade ederseniz biz eleştirilerimizi yapalım, bizim görevimiz bu.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Eleştirinizi yapın ama hakaret etmeyin.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Yaşar Bey, lütfen...

SALİH CORA (Trabzon) – Siz de düzgün eleştirin.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, müdahale etmeyin.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Biz yapılan her şeye “iyi” dersek, burada bu Plan ve Bütçe Komisyonu ne iş yapacak? Yani biz eleştireceğiz, bizim görevimiz bu.

SALİH CORA (Trabzon) – Eleştirin ama düzgün eleştirin.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Cora, müdahale etmeyin.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) - Sizin göreviniz yapmak, hükûmetlerin görevi iyi işler yapmaktır, büyük yatırımlar yapmaktır, ülkenin geleceğine dönük yatırımlar yapmaktır. Elbette ki ben eleştireceğim, gördüğüm şeye eleştiri yapacağım ki siz de bundan faydalanabilerseniz faydalanın.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) - Eleştirin ama hakaret etmeyin.

AYHAN EREL (Aksaray) – Hakaret mi ediyor İbrahim Bey?

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Efendim, hakaret yok burada, hakaret olur mu, niye hakaret edeceğim ben?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, müdahale etmeyin.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Başlangıçta, yapılan iyi şeylerden de bahsettim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Nerede bahsettin, hiç bahsetmedin.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) - Ama bu köprünün bu güzergâhtan yapılmaması gerektiğini, niye yapılmaması gerektiğini niye açıklamayayım yani bunu açıklamam gerekmez mi?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Açıkla ama hakaret etme.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Aydemir...

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Değerli arkadaşlar, burada hakaret falan söz konusu değil.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hakaret ettiniz az önce.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Aydemir, lütfen... Müdahale etmeyin arkadaşlar.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Hayır, üçüncü köprüde demir yolu yapıldı da biz mi görmedik?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, siz de müdahale etmeyin.

AYHAN EREL (Aksaray) – Siz o tarafa söyleyin.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Siz de müdahale etmeyin lütfen, sıra size geldiğinde siz de görüşünüzü belirtin.

AYHAN EREL (Aksaray) – Ama hep bu tarafa söylüyorsunuz, hatibin konuşmasına müdahale ediyorlar.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ama siz görüş belirtiyorsunuz, lütfen müdahale etmeyin.

AYHAN EREL (Aksaray) – Siz onların müdahalesini engelleyin önce.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Engelliyorum, müsaade edin ben engelleyim.

AYHAN EREL (Aksaray) – Bize cevap hakkı doğuyor.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Gelin o zaman Başkanlığı siz yapın. Olur mu! Lütfen, rica ediyorum ya.

AYHAN EREL (Aksaray) – Arada bir de sol tarafa selam verin.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Bir susun ya!

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Hakaret etmeden konuşun, hakaret etmeyin.

AYHAN EREL (Aksaray) – Bugüne kadar hep bu tarafa müdahale ettiniz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ya, arkadaş... Allah Allah!

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Size ek süre vereceğim, bir saniye.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Lütfen müdahale etmeyin ya, ben her iki tarafa da müdahale ediyorum.

AYHAN EREL (Aksaray) – Sayın Başkanım, biz durduğumuz yerde müdahale etmiyoruz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ben müdahale ediyorum efendim, lütfen oturur musunuz yerinize.

AYHAN EREL (Aksaray) – Burada konuşan arkadaşımız konunun uzmanı.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Lütfen oturur musunuz yerinize.

AYHAN EREL (Aksaray) – Eksiklik varsa bunu gündeme getiriyor ve bunu nezaket çerçevesinde söz alıp yerine getiriyor.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Tamam, ben size söz verdiğimde görüşünüzü beyan edersiniz. Lütfen oturun.

Sayın Nuhoğlu, buyurun.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, biz elimizden geldiğince faydalı olacak, ufuk açacak eleştiriler yapmaya çalışıyoruz. tabii, bunları yaparken de bazı tespitlerle hareket ediyoruz. Ben 8 Ekimde Sayın Bakanın cevaplandırması amacıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına bir soru yönelttim. Bilindiği

gibi, Anayasa'mız ve İç Tüzük'ümüz bu sorulara on beş gün içerisinde cevap verilmesi gerektiğini söylediği hâlde bugüne kadar cevap alamadım. Neydi o, biliyor musunuz? Birçok milletvekilimiz Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden otomobil eş değer araç geçişleriyle ilgili sorular sormuştu; bunlara verilen cevaplar arasında çok büyük çelişkiler vardı. Ben 2 tanesi alıp bunların hangisinin doğru olduğunu sormuştum. Bunlardan 20 Şubat 2019'da verilen cevapta -aynı Bakan imzalamış- "13 milyon 796 bin 911 araç geçti." deniyor, 8 Temmuz 2019'daki önergeye verilen cevapta 14 milyon 923 bin 128 aracın geçtiği söyleniyor. Bunlar tabii, otomobil eş değer araçtır. Arada 1 milyon 126 bin 217 araç var.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Tarih farkı var.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Efendim, ikisinde de 2018'deki araç geçiş sayısı soruluyor, verilen cevapta da "2018 yılı içerisindeki eş değer araç geçişleri" ifadesi kullanılıyor. Bu, tabii, çok yadırgadığım, olmaması gereken bir husustur ama önemli olan şu: Bu hesap tarzı nasıl yapılıyor, kimler hesaplıyor, doğru hesaplayabiliyor mu, buradan gerçekten devletimizin ciddi bir zarar görüyor mu? Eğer bu hesaplamalar doğruysa arada ödenen bu büyük farkın karşılığında ne düşündüklerini sormuştum bir de, burada tekrar onu sormak istiyorum: "Madem ki bu kadar büyük paraları ödüyünüz biz, Hazine garantisi vermişiz, o zaman o boşa ödenen paralar karşılığında devlet kurumlarının araçları, mesela İstanbul Büyükşehir Belediyesinin bütün araçları oradan para ödmeden geçebilirse bu boşa ödediğimiz paraların karşılığını bu şekilde ödemiş oluruz veya diğer kamu kuruluşlarına, İstanbul Havaalanı'na giden araçlara, üniversitelerimizin araçlarına bu şekilde bir avantaj sağlanabilir mi?" gibi bir soru sordum, ona da bir cevap alamadım.

Tabii, süremiz çok kısa ama ben asıl önemli olan mega proje üzerinde durmak istiyorum, hani şu çılgın proje, ülkemizin son sekiz yılını meşgul eden proje üzerinde. Türk Dil Kurumunu açtım, dedim ki bu "çılgın" nedir? Orada 2 tarif var; birincisinde "Aşırı davranışlarda bulunan, mecnun." diyor, ikincisinde de "Çok büyük, aşırı." diyor. Her nasılsa "çılgın proje" dendi ve Türk kamuoyunu yıllardır meşgul etti. Tam unutuluyor derken Sayın Bakan on gün önce çıktı "Unutmadık, bunu canlı tutuyoruz." dedi, bugün de burada ifade etti.

Değerli arkadaşlar, Marmara Denizi'ni, Karadeniz'i ve bölgeyi tanımadan bu çılgın projenin çılgınlığına son vermek aklınıza gelmeyebilir. Ben çok kısa özetlemek istiyorum. Önce Marmara Denizi'ni bir tanıyalım. Binlerce yıldır Akdeniz'den gelen tuzlu sular ve Karadeniz'den gelen temiz sular Marmara'da bir altyapı oluşturmuştur. O "deniz" dediğimiz Marmara Denizi'nin sadece yüzde 7'sinde canlılık vardır, yüzde 93'ünde canlılık yoktur.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Akdeniz'den gelen su kirli değildir, Akdeniz'in suyu temizdir.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Efendim, sonra siz söylersiniz. O temizlikten kastımın ne olduğunu biliyorsunuz.

Bu 25 metreyi ihtiva ediyor, 25 metrede balıkçılık vardır, canlı hayat vardır, altında o canlı hayatı görmek mümkün değildir. Aynı zamanda öyle bir denge oluşmuştur ki bu dengeyi kimsenin bozmaya hakkı yoktur; bir ilahi denge var orada, belki bunu anlarsınız, bu dediğimi anlarsınız. Öyle bir denge ki Kız Kulesi'nden Karadeniz'e doğru çıkarken rampa çıkıyor, rampa. Arada 70 santimlik bir kot farkı vardır, zaman zaman o kot farkı 1 metreye kadar çıkıyor. Karadeniz ise tam bir ekonomik havzadır, balıkçılık havzasıdır. Bizden başka 6 ülke vardır; sırasıyla Bulgaristan, Romanya, Moldova, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'ın sınırları vardır ve bizim oraya dökülen büyük nehirlerimiz dediğimiz Sakarya, Kızılırmak, Yeşilirmak ve Çoruh'la birlikte birçok küçük sularımızın tamamının toplamı kadar debiye sahip oradan Tuna var, Dinyeper var, Dinyester var, Don var ve bu ülkelerin ekonomik havza olarak gördükleri, balıkçılıktan büyük kazançlar elde ettikleri bir denizdir Karadeniz. Bu, Karadeniz'in

denmesini bozacak. “Sadece su yoludur.” demekle geçiştirmek mümkün değildir. Burası, bir su yolu olmaktan çok öteye önemli bir kanal olacaktır ve bu kanalla birlikte sadece Marmara değil, Karadeniz’in de ekolojik dengesi bozulacaktır.

Diğer taraftan, Montrö Boğazlar Sözleşmesi diye bir anlaşma vardır. Uluslararası sorun yaratacak potansiyele sahip bir konudur bu. Aynı zamanda bu “çılgın proje” denilen projenin, o kanal açıldığı zaman meydana çıkacak 1,5 milyar metreküpe yakın toprak bazı varsayımlara göre Marmara’nın kuzey sahillere...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, Sayın Nuhoglu, bir dakika ek süre veriyorum.

Buyurun.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Ne kadar ek süre vereceksiniz Sayın Başkan?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Bir dakika.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Onun dışında bana bu tartışmalardan dolayı bir süre...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ondan dolayı verdim.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Bir dakika zaten benim hakkımdı.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Öyle bir hak yok, on dakikanızı doldurdunuz. Tamamlamanız üzere biz size söz veriyoruz.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, tartışmanın en az üç dört dakikası öyle geçti.

Bu önemli bir projedir. İsmi ister “mega proje” olsun, ister “çılgın proje” olsun, ister “kanal projesi” olsun, çok şükür 23 Haziranda İstanbullular gereğini yapmıştır, bu çılgın projeye yol verilmeyecektir. Bu mesajı iyi almalısınız. Bu proje bölgenin her şeyini bozacaktır. Orada sadece insanlar için değil, bütün canlılar için bir felaket söz konusudur. Bundan siz de vazgeçmelisiniz. 23 Hazirandaki o sonucu mesaj olarak alın yeter.

Esasen ben diğer bütün konulara girmek istiyordum ama süremiz bu kadar.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Nuhoglu, sağ olun.

Sayın Paylan, buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basının değerli emekçileri; hepinize saygılar sunuyorum.

Sayın Bakan, Komisyonumuza hoş geldiniz.

Geçen yıl yeni bir Bakandınız -eski bir bürokratsınız gerçi- ama artık hesabını vereceğiniz bir buçuk yıl var. Siz tabii ki yaptıklarınızı söylediniz, biz de size bu yaptıklarınızla ilgili eleştirilerimizi sunacağız.

Sayın Bakan, göreviniz, insanı, insanların faydalanacağı yükleri ve bilgiyi ulaştırmak, bir yerden bir yere ulaştırmak. Bunu da en etkin şekilde yapmanız gerekiyor. Bakın, sunumuzu ben dikkatlice dinledim, geçen yıl da bu konuda sizi eleştirmiştik, sunumunuzda pek çok şey var; işte hızlı trenler diyorsunuz, köprü yaptık, yol yaptık, asfalt yaptık, uçaklar, trenler, yollar, otobanlar... Bunlar var,

güzel. Bunlar fotoğrafın güzel görünen tarafı ama Sayın Bakan, bütün bunları yaparken bakın insanı içine koymadığınız bir sunumla karşı karşıyayız. İnsan yok yani tek bir insan fotoğrafı görmedik. Mesela, o uçaklara kimler biniyor, o otobanlardan kimler geçebiliyor, kimler geçemiyor. Yani, düşünün ki İstanbul'un Avrupa yakasından ben arabamın kontağını açıp İzmir'e gitmek istiyorum diyelim ki. Ne güzel, Bakanımız bize yol yapmış. Ben de diyelim ki 2.500-3 bin lira maaşı olan bir işçiyim, mütevazı da bir arabam var, 5 bin liralık bir tane TOFAŞ'ım var, İstanbul'dan İzmir'e gideceğim "Oo, ne güzel, bak, Bakan da bize yollar yapmış." diyeceğim mesela. Çıkacağım o yola, otobana, daha dakika bir, otoban tirink para kesiyor, daha Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne ulaşmadım. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçmek isteyeceğim, tirink, yol 19 küsur lira bir daha para kesecek. Sonra tekrar otobana gireceğim, tirink, bir daha para kesecek. Param yeterse, Osmangazi Köprüsü'ne ulaşabilirsem OGS limitim bitmediyse Osmangazi Köprüsü'ne bir geleceğim, 103 lira, kredi bitti, OGS'de para yok, geçemedim, bakın geçemedim. Devam etmeye kalktım, İzmir'e kadar -Sayın Bakan bana otoban yapmış, ne güzel- 4 ayrı güzergâhta 256 lira daha ödemem gerekecek değil mi Sayın Bakanım? Para yok; cepte yok, cepkende yok. Yani, 5 kere İzmir'e gidip gelse o asgari ücretli, bırakın cepteki parayı, arabayı verse kurtarmıyor; arabası 3-4 bin liralık mütevazı bir araba. Sayın Bakan, o köprüden ben de geçtim, Osmangazi Köprüsü'nden ama bir baktım... (Gürültüler)

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Diğer yol duruyor, diğer yolu kaldırmadık ki. Diğer yoldan gidin.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, müdahale etmeyin, lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ne oluyor ya, ne diyor oradan?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ben anlatırım sonra size.

Lütfen müdahale etmeyin. (Gürültüler)

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ya, Sayın Başkan, ne bu uğultu? Orada muhabbet devam ediyor.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, lütfen... Rica ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, siz gidin bakın, o otobandan, köprüden, mütevazı bir garibanın arabası geçiyor mu acaba? Asla geçmiyor. Ne geçiyor? Mercedesler geçiyor, BMW'ler geçiyor, lüks cipler geçiyor, garibanlar geçemiyor. Şimdi gariban diyebilir ki: "Arkadaş, ya, ben geçemiyorum, ne yapayım, zenginler geçiyor." Ama yetmiyor. O geçen araba sayısı yetmediği için o şirketlere, hani sizin o iş birliği yaptığınız şirketlere yetmiyor bu, çünkü garanti vermişsiniz, 100 bin araba geçecek, 500 bin araba geçecek, milyon araba geçecek garantisi vermişsiniz. Ne oluyor? "Ben geçemiyorum ama ben ödemiyorum." zannediyor gariban vatandaşlarımız. Öyle değil. Hakkâri'deki vatandaşımız da, Trabzon'daki de, Niğdeli de o köprülere para ödüyor maalesef, geçmediği hâlde. Geçen yıl 7-8 milyar lira. Bu yıl, bilmiyorum, 10 küsur milyar lira para ödeyeceksiniz. Bütün vatandaşlarımızın, o garibanların cebinden alıyorsunuz, o yandaş şirketlere veriyorsunuz.

Sayın Bakan, işte bu tercihler sıkıntılı tercihler. Türkiye sosyal bir hukuk devleti, bunu unutmayın. Anayasa'mıza göre sosyal bir devletiz ve yaptığımız her şeyi zenginlere göre yapmamalıyız ya, tam tersine, yoksullara göre yapmalıyız yani vatandaşın geçebileceği köprüler, vatandaşın binebileceği uçaklar, trenler yapmalıyız, onların kesesine göre sosyal politikaları devreye sokmalıyız ama maalesef siz hep zenginlerle birlikte olduğunuz için, zengin şirketlerle birlikte olduğunuz için artık garibanı unuttunuz. Eskiden o mahallelerden oy alıyordunuz, bakıyoruz, şimdi o garibanlara göre değil zenginlere göre, çünkü sizlerden de zenginleşenler oldu. Görüyoruz, bazı törenlerde şatafat içinde, lüks arabalar içinde, maalesef onlara göre otobanlar yapıyorsunuz. Oysa biz sosyal devletiz Sayın Bakanım.

Bakın, siz sunumunuzda birlikte çalıştığınız insanlara teşekkür etmediniz yani kara yolları işçilerine teşekkür etmediniz. İşçiye teşekkür etmek bir bakana düşmez mi ya? Binlerce kara yolu işçisi var, zor şartlar...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Herkese teşekkür ettik.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Herkese değil, bize teşekkür ettiniz. Yo, yo, işçilere, emekçilere bir paragraf ayırmadınız ya, bir paragraf.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Burada yoktunuz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bir paragraf yoktu. Hayır, bakın, Sayın Bakanım, iş cinayetlerinden bahsetmediniz. Siz kara yolu ihaleleri yapıyorsunuz. Kimlere veriyorsunuz bu ihaleleri? Bakın, söyleyeyim: İşte çark burada işliyor. Nuro, Kalyon, Cengiz, Limak, bütün ihaleler bu şirketlere akıyor, 4 tane 5 tane müteahhit aldı. Bütün ihaleler buraya akıyor. Vatandaşın cebinden alıyorsunuz, bu şirketlere aktarıyorsunuz.

Sayın Bakan, elbette ki yollar olsun, otobanlar olsun, bunlara karşı değiliz ancak bakın, devlet kendi imkânlarıyla da bunları yapabiliirdi.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Hayır, öyle bir diyorsunuz ki sanki bu firmalar bizim zamanımızda kurulmuş. 1990'dan beri Limak var.

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

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, müdahale etmeyin.

Sayın Paylan, devam edin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu çarkı kıracak bir anlayış ortaya koymadınız. Oysa biz bu ihaleleri kamu kaynaklarıyla da yapabiliirdik. Yetmeseydi borçlanabiliirdik. İnanın bu kamu-özel iş birliği çarkıyla bu devletin hem bugününü kaybettirdiniz hem de bu kapitülasyon anlaşmaları gibi geleceğimizi de ipotek altına aldınız, çocuklarımızın ve torunlarımızın geleceğini de ipotek altına aldınız. Yalnızca bugün vatandaşın cebinden almıyorsunuz. Önümüzdeki on yıllarda da vatandaşın cebinden almaya devam edeceksiniz.

Size bir müjde vereyim Sayın Bakan, haberiniz oldu mu bilmiyorum. Sağlık Bakanı geldi buraya, bir müjde verdi. Öz eleştiri gibi bir müjdeydi. “Kamu-özel iş birliği projelerinden vazgeçiyoruz. Bundan sonra şehir hastanesi yapacaksak da devletin kaynağıyla yapacağız.” dedi. Bu bir öz eleştiriydi benim gördüğüm kadarıyla. Bugün sizden de bir müjde duymak istiyoruz, ben duyacağımızı düşünüyorum. “Bu kamu-özel iş birliği projeleriyle biz hata ettik, dolar 1,6’ydi, 6 lira oldu. O zaman imzaladık, devleti milyarlarca dolarlık yükümlülüğe soktuk, bugün fatura çok büyüdü, o köprülerden de yalnızca zenginler geçebiliyor, garibanlar geçemiyor. Biz artık sosyal devlet anlayışı çerçevesinde kendimiz, kendi kaynaklarımızla yapacağız ya da borçlanacaksak da devlet borçlanacak, bu projeleri yapacak.” diyebilecek misiniz, bunu göreceğiz. Sağlık Bakanımız gibi sizden de bu konuda bir müjde bekliyoruz.

Diğer bir mesele, Sayın Bakan, yine “ekoloji” demediniz, “doğa” demediniz. Bakın, o yaptığınız “Yolların, köprülerin doğaya verdiği tahribatları gideriyoruz, onları gözetiyoruz.” demediniz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Siz hiç dinlememişsiniz beni.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, dinledim ben sizi.

Sayın Binali Yıldırım “Bu projelerle vatandaşın cebinden 5 kuruş para çıkmayacak.” dedi değil mi? “Kamu-özel iş birliği projeleriyle vatandaşın cebinden 5 kuruş para çıkmayacak.” dedi. Ne oldu ya? Binali Bey’i de mi kandırmışlar acaba bilmiyorum. Binali Bey hesap adamı, evet, ama bakın, imzaladığı projelerle hem vatandaşın cebinden İzmir’e varıncaya kadar 400 küsur lira çıkıyor hem de geçmeyen vatandaşımızın da cebinden garantilerle paralar çıkıyor, aha bütçeden çıkıyor. O bütçenin kaynaklarını kim sağlıyor, siz cebinizden mi veriyorsunuz? Hayır. 82 milyon vatandaştan toplanıyor. Onlardan toplayıp maalesef o şirketlere aktarıyorsunuz. Sayın Bakan, bu anlamda bu projeleri sorgulamak ve öz eleştiri vermek sizin göreviniz, bu konudaki öz eleştirinizi bekleyeceğiz.

Sayın Bakan, ekonomik krizin tek bir faydası oldu, size söyleyeyim. Evet, vatandaşlarımızı işsiz yaptı, açsız yaptı, yoksulluğa götürdü ama tek bir faydası oldu şükür ki Kanal İstanbul’u yapamadınız. Sayın Bakan, Kanal İstanbul çünkü yüz yıllarımıza mal olacak bir ekolojik felaket getirecekti bize. Tek bir faydası oldu; bu dönem, bu karanlık dönem yazıldığında “Ekonomik kriz oldu, siyasi kriz oldu, bu AKP iktidarı da Kanal İstanbul’u yapamadı.” diye geleceklerde belki tek tesellimiz bu olacak. Kanal İstanbul’u yapamayacağınızı düşünüyorum, yapmayacağınızı düşünüyorum, buna tevessül etmemeniz için yıllardır mücadele veriyoruz çünkü bu bir ekonomik yıkım getirecek Sayın Bakan. Arkadaşımız değindiği için çok fazla detaya girmeyeceğim.

Diğer bir mesele Sayın Bakan, sizin tercihleriniz var, bakın, kişisel tercihleriniz de var. Ben bu Mercedeslere takmış durumdayım biliyorsunuz arkadaşlar. Buraya gene bir Mercedes’le geldiniz Sayın Bakan. Ben bir gol yedim Sanayi Bakanından, meğerse kendisi tercihini değiştirmiş, hibrit bir arabaya geçmiş geçen yıl yaptığımız mücadele sonucu. Siz ama gene 100 kilometrede 20 litre yakan bir Mercedes’le buraya geldiniz. Bence 15-20 litreden aşağı yakmıyordur. Ya, düşünün ki vatandaşa bisiklete bin diyen ulaştırma bakanları var biliyor musunuz, bakanlığa bisikletle giden ulaştırma bakanları var Avrupa’da, metroyla giden ulaştırma bakanları var. Siz en son açılışlar dışında ne zaman metroya bindiniz Sayın Bakan? Yani bir yere ulaşmak için diyorum, açılışlar dışında diyorum. Hayatınızda en son ne zaman bisiklete bindiniz, bir bisiklet yolunda sizi gördük? Törenler dışında diyorum yani nümayiş dışında söylüyorum. Acaba bu tip örnekler vermeniz gerekmez mi? Bir hibrit arabaya, bir elektrikli arabaya binen bir Ulaştırma Bakanını görsek veya bununla ilgili bir vizyon ortaya koysanız. Bakın, Avrupa’da yasalar çıkıyor, biliyorsunuz, diyor ki: “2025’ten sonra içten patlamalı motor yapmayacağız.” Almanya “2028’den sonra yasak artık.” diyor. Bakın, Çevre Bakanına da söyledim, Enerji Bakanına da, Sanayi Bakanına da, onların bir vizyonu yok. Acaba bu 4 Bakan birlikte otursanız bir vizyon ortaya koysanız “Biz 2028, 2030 –neyse- ondan sonra içten patlamalı motor yapmayacağız. Bütün sistemimizi elektrikli arabaya çevireceğiz. Bütün benzin istasyonlarını artık elektrik şarj ünitelerine, pil değiştirme ünitelerine çevireceğiz diye bir vizyonunuz olacak mı Sayın Bakan? Yok bence.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Var, var.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sunamadınız, 3 Bakan sunamadı, 4’üncü Bakanı da göreceğiz şimdi sizden bakalım öyle bir vizyon duyabilecek miyiz? Hep beraber bunu çalışalım, bir reform getirelim, yasal bir yol haritasını ortaya koyalım derim.

Sayın Bakan, fotoğrafları görüyorsunuz. Sevgili Oğuz 9 yaşındaydı ve Çorlu’da kendisini kaybettiği tıpkı bence ihmaller sonucu olan bir cinayettir bu kaza sonuç olarak bu felaket. Sevgili Oğuz’u 9 yaşında kaybettiği ve 25 vatandaşımızla birlikte kaybettik. Biliyorsunuz, o kaza sonucu kimse istifa etmedi Sayın Bakanım. İnanın, demokrasilerde böyle bir kaza olduğunda bakan istifa eder, başbakanlar istifa eder; bırakın Başbakanı TCDD Genel Müdürü bile istifa etmedi. Ancak geçen yıl onu görevden aldınız ancak şunu söyleyeyim, kendisi bu konuyla ilgili yargılanmıyor. Yargılanma iznini çünkü vermediniz,

bir soruşturma dahi yapılmıyor. Sayın Bakan, işte bu tip cinayetlerde eğer ki birileri hesap vermezse, cezasız kalan her suçun tekrarlayacağını düşünüyorum. Çünkü şöyle bakar bürokrasi “Ya, ne olacak, 25 vatandaşımız öldü.” Bakın, etrafınızda bürokratlar var, “Ben görevimi ihmal etsem de nasıl olsa yargılanmayacağım.” deyip kulağının üzerine yatabilir ama eğer ki bununla ilgili siyasi bir sorumluluk alınırsa, istifalar olursa, eğer ki bürokrasi görevini ihmalinden dolayı yargılanırsa emin olun, bir daha hiçbir bürokrat böyle ihmaller yapmaz. Maalesef bununla ilgili de adalet henüz bulunabilmiş değil.

Size sevgili Mısra Sel’in mesajını okuyacağım Sayın Bakan, biliyorsunuz, annesi. Annesi, biliyorsunuz, iki buçuk yıldır bir adalet mücadelesi veriyor bütün o cinayette hayatını kaybedenler adına. Size geçen yıl annesinin mesajını okumuştum, bu yıl tekrar okuyacağım. Bir mesaj göndermiş size ve bu mesajla ilgili de sizin görüşlerinizi merak ediyorum.

Şöyle diyor Mısra Sel, Oğuz Arda Sel’in annesi: “On bir ay önce Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda yapmış olduğunuz yarım saatlik açıklamada -sizin için söylüyör- ‘Odaklandığımız nokta insan hayatı ve güvenlidir.’ demiştiniz. Çorlu ve Ankara kazasından sonra da demir yollarında kaza oldu, en son 2 makinist öldü.” “İnsan hayatıyla odaklandığınız güvenlik önlemleri nelerdir?” diye soruyor size. “Ayrıca, 12 Haziran günü Mecliste Çorlu tren katliamı araştırılsın önergesini biz acılı ailelerin gözleri önünde reddeden ve gerekçe olarak ‘Zaten süren bir araştırma var.’ diyenlere, bir de Cahit Turhan’ın ‘Kapsamlıca araştırılıyor.’ sözlerine karşılık olarak soruyorum: Beş yüz gün geçti katliamın üzerinden, ihmaller apaçık ortadayken koskoca TCDD menfez bakım ve kontrollerini elle ve gözle yapıyor, 700 kilometrelik hattan 1 kişi sorumlu oluyor, yol bekçileri çıkarılıyor, ‘Ödenek yok.’ diye, arızalı menfezlerin onarımı için açılan ihale iptal ediliyor. Meteoroloji raporlarını değerlendirebilecek yetkinlikte kimse kurumda bulunmuyor ve bu ulaşım aracı milyonlarca insanı taşıyor. Beş yüz günden bu yana insan güvenliği için ne yaptınız? Eksikliklerin bir kısmını burada size söylüyorum, daha fazlasını siz biliyorsunuz.”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Paylan, lütfen tamamlayınız.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “‘Kapsamlıca araştırılıyor.’ dediğiniz araştırmanızda bunların farkında değil misiniz? Çorlu katliamı duruşmasında 1 demir yolu işçisine mi yüklenecek tüm bu eksiklikler? Bu eksikliklerden sorumlu olduğu apaçık ortada olan TCDD üst yönetimi İsa Apaydın ve diğer yöneticilerin yargılanmasına izin verecek misiniz? Gerçek adaletin var olduğuna ilişkin sözlerinizi 25 kişinin ölümünden sorumlu olanların yargı önüne çıkarılmasıyla ilgili tavrınızdan göreceğiz. Ancak o zaman 7’si çocuk 25 kişinin vebalinden kurtulabilirsiniz. Söyler misiniz Oğuz Arda evladımı kara toprağa koyanların yanına kâr mı kalsın? İhmallerinden dolayı daha kaç Oğuz Arda bu hayattan koparılın? Vicdana ve liyakatli hizmete davet ediyorum sizleri.” diyor sevgili Mısra Sel, Oğuz Arda Sel’in annesi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Paylan, lütfen tamamlayın.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bitiriyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, bu konuda vicdanınız rahat mı? Geçen yıl da aynı soruyu sormuştum ve üzerinden bir yıl geçti hâlâ üst düzey sorumlu bürokratlar ve siyasetçiler bu konuyla ilgili hesap verebilmiş değil. Dönemin TCDD Genel Müdürü siz izin vermediğiniz için bırakın yargılanmayı, soruşturulamıyor bile, sorgulanamıyor bile. Neden izin vermiyorsunuz Sayın Bakan? Bu anlamda bakın, dönemin TCDD Genel Müdürü Mısra Sel’i Twitter’da engellemiş. Bırakın, buna dahi tahammül edemeyen bir kişi...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Paylan, teşekkür ediyorum, lütfen tamamlayın.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bitiriyorum.

Bu anlamda, Sayın Bakan, siz bu konuda hesap vermediğiniz sürece ve ilgili bürokratları, sorumlu bürokratları yargı önüne çıkarmadığınız sürece emin olun, maalesef -umarım olmaz ama- cezasız kalan her suç tekrarlar.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Paylan.

Sayın Kırkpınar, buyurun lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Teşekkürler.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekillerimiz, Sayın Bakanım, Değerli Bakan Yardımcılarımız, bürokratlarımız, basınımızın çok değerli mensupları; ben de hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, 2020 yılı bütçenizin hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyorum. Tabii, sunumunuzu çok dikkatli, heyecanlı ve gururla takip ettim, gerçekten çok fevkalade bir sunumdu. Onurlandıracak ve bizleri gururlandıracak şeyler yapılmış bu on yedi yıl içerisinde. Belki de yetmiş seksen yıl içerisinde yapılamayacak çok büyük hizmetlere hep birlikte AK PARTİ iktidarları olarak imza atmış olmanın onurunu ve gururunu yaşıyoruz.

Bugün 18’inci bütçemizi yapıyoruz. Çok iyi biliyorum ki bu 18’inci bütçemizi yapmamızda sizin Bakanlığınızın payı çok büyük. Dolayısıyla, ben bundan dolayı size ve ekip arkadaşlarınıza gerçekten bir kere daha teşekkür ediyorum. (Uğultular)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, lütfen biraz sessiz, rica ediyorum.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Her alanda olduğu gibi ulaştırmada da ülkemize çağ atlatan, başta Sayın Cumhurbaşkanımıza, yine son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım’a, yine şimdi Komisyon Başkanımız olan eski Ulaştırma Bakanımız Lütfi Elvan’a, Ahmet Arslan Bakanımıza ve siz Ahmet Turhan Bakanımıza ve şu an karşımda duran gerçekten çok muhteşem ekibe, ben yapmış olduğunuz bu çalışmalarından dolayı bir kere daha şükranlarımı ifade ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Cahit değil mi?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Öbür diliyorum, Cahit Turhan. Yani bu kadar çok hizmet karşısında heyecanlandığım için, kusura bakmayın.

Ayrıca tabii, konuşmamın başında, bugün şehit olan, şüheda olan şehitlerimize de Allah’tan rahmet, yakınlarına da başsağlığı diliyorum.

Tabii, ulaştırma ve haberleşmenin çok önemli olduğunu biliyoruz. Batıdan doğuya ticaretin hareket ettiğini ve özellikle ülkemizin de jeopolitik konumunu dikkate aldığımızda gerçekten bu anlamda ulaştırmayla ilgili yapılan hizmetlerin hem üretim hem kalkınma açısından fevkalade önem arz ettiğini ben ifade etmek istiyorum.

Yine, yapmış olduğunuz çalışmalarla ilgili, yolun bir medeniyet olduğu anlayışını benimsemiş bir kültüre sahibiz. Hava yolunu halkın yolu yaptık, az önce yine bir konuşmacı ifade etmişti “Uçaklara kim biniyor?” diye, gerçekten “Hava yolu halkın yolu oldu.” diyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Garibanlar binemiyor.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Paylan, lütfen...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ben konuşurken nasıl oluyordu?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ben herkese aynı şeyi söylüyorum, müdahale etmeyelim.

Şimdi, “Ben konuşurken nasıl oluyordu?” diye devam ediyorsunuz, her iki taraf da devam ediyor, o zaman biz sıkıntıya düşüyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – O zaman yapmasınlar.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sen yapınca biz de yapıyoruz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Bence bir anlaşma yapın aranızda, bundan sonra biz de sıkıntıya girmeyelim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tamam, bilmukabele.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – O zaman tamam.

Sayın Kırkpınar, buyurun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Hava yolunu halkın yolu yaptık, çünkü bizden önceki dönemlerde hava yoluyla yolculuk yapanlar hep birbirlerini tanıyorlardı.

CAVİT ARI (Antalya) – Şu an kaç para uçak biletleri?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Şimdi gerçekten halkın yolu, hiç kimse birbirini tanımıyor. Çünkü bizim zamanımızda hava yoluyla, gerçekten Türkiye’de 82 milyonun tamamına yakını istediği zaman hava yolculuğu yapabildi. 45-50 TL’ye uçak biletlerinin alındığını biliyoruz. Bunu ifade etmek istiyorum özellikle.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – O üç dört yıl önceydi.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Yine, yolları böldük, gönülleri birleştirdik biz. Hani “İnsan var mı bu yolların içerisinde?” dediniz ya Sayın Bakanım, biz yolları böldük insanları birleştirdik.

Yine, duble yollarla, özellikle 780 bin kilometrekare ülkemizin her noktasına, her alanına vatandaşlarımızın ulaşmasını sağladık. Dağları deldik, medeniyetleri birleştirdik. Denizin altından ve üstünden kıtaları birleştirdik. Bunların hepsini Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları on sekiz yıldan beri görüyorlar ve sandıkta da bizi takdir ediyorlar. Bizim hesap vermemiz gereken milletimiz, milletimize de her seçimde bunun hesabını veriyoruz.

Yine, özellikle, Atatürk’ün “Yurdumuzun dört bir tarafını demir ağlarla ördük.” sözüne yakışan bir hizmetimiz, hem yüksek hızlı trenlerle hem demir yollarıyla bu çalışmalarımız hızlı bir şekilde devam ediyor. Yine, bizden önce olmayan fiber altyapı devrimiyle ülkemizde iletişim alanında çok büyük bir yenilik gerçekleştirdik. Zaten Sayın Bakanımız ifade ettiler 4,5G’yle ilgili şu an yapılan hizmetler ortada. Uzunla ilgili yaptığımız uydu çalışmaları, MERNİS gibi, UYAP gibi çalışmalar, özellikle ticaretimizin gelişmesiyle ilgili, ticari hayatla ilgili lojistik merkezler ve limanların hayata geçirilmesi ve havacılık açısından yapılan hizmetlerin hepsi ortada.

Sürem yettiği ölçüde ben bu yaptıklarımızın bir kısmına özellikle değinmek istiyorum. Tabii ki bu kadar çok yapılan şeyi on-on beş dakika içerisinde anlatmak mümkün değil. Yine, Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi’nin tüm kesimlerde altyapı yapım çalışmalarının devam ettiğini özellikle Sayın Bakanımız ifade etti. Sayın Bakanım, biz de İzmir’e gidip geliyoruz, özellikle bunun bitirilmesini arzu ediyoruz. Yine, özellikle İzmir-İstanbul Otoyolu’nun açılmış olması gerçekten çok önemli. Yedi sekiz saatlik yolun üç saate düşürülmesi fevkalade önemli. Bu sadece ulaşım açısından, yolcu açısından değil, ticaretimiz açısından da çok önemli. İzmir de tarım açısından çok önemli bir ilimiz ve buradan sebze ve meyvelerin zamanında, kısa bir süre içerisinde ulaşması gereken pazarlara ulaştırılması söz konusu. Tabii, biz bu yolu yaparken diğer yolu da ortadan kaldırmadık, bu yol da duruyor, bu yolları da

genişlettik. Az önce konuşmacının ifade ettiği gibi, bu yollardaki vatandaşlarımız da TOFAş ve diğer araçlarıyla kısa süre içerisinde İmir’e, İmir’den İstanbul’a ulaşabiliyorlar. Bu hem zaman tasarrufu açısından...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Zenginlere ayrı yol, garibanlara ayrı yol.

OTURUM BAşKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Paylan, lütfen müdahale etmeyin.

YAşAR KIRKPINAR (İmir) - ...hem de ticaretimiz açısından tüm araçlar için çok fevkalade önemli bir gelişmedir. Tabii, ufku bu tip hizmetlere ulaşmakta zorlanan arkadaşlarımızın bu tip eleştirilerini de ben normal karşılıyorum, bunu da ayrıca ifade etmek istiyorum.

UğUR AYDEMİR (Manisa) – Ufuk meselesi.

YAşAR KIRKPINAR (İmir) – Bunların hepsi bir ufuk meselesi.

Yine, 2002 yılında 26 havalimanı varken bu sayı İstanbul Havalimanı Projesi’nin de hayata geçirilmesiyle birlikte 56’ya ulaşmış durumda. 2002 yılında 4.471 iş yerinde hizmet sunan PTT’nin bugün, 2019 yılında çok ciddi rakamlara ulaştığını ben ifade etmek istiyorum. Tabii, e-devlet sisteminin uygulamaya sokulmuş olması ve buradan 44 milyon vatandaşımızın yine hizmet alıyor olması ayrıca yapmış olduğumuz yenilikler içerisinde. 2016 yılında sunulmaya başlanan 4,5G hizmetlerini kullanan abone sayısının haziran itibarıyla 75 milyonu aştığını ifade etmek istiyorum. Yine, fiber internet abone sayısının 3 milyon olarak gerçekleşmiş olması nereden nereye geldiğimizi göstermesi açısından çok önemli. 2019 yılı Haziran ayı itibarıyla yerleşik ve alternatif işletmecilerin fiber kablo uzunluğu da 365 bin kilometreyi açmış durumda.

Hâlihazırda yüksek hızlı tren, hızlı tren ve konvansiyonel olmak üzere toplam 3.944 kilometre demir yolu hattının yapım çalışmaları sürmektedir. Yine, demir yollarında 2002 yılında yılda 73,1 milyon yolcu taşınırken 2018 yılı itibarıyla 185 milyon yolcu taşındığını da belirtmek istiyorum. 2002’de ülkemizde bulunmayan yüksek hızlı tren hatları 2019 yılı itibarıyla 1.213 kilometreye ulaşmış durumda. Tabii, 2019 yılı Eylül ayı sonu itibarıyla da 51 milyonu açmış durumda yolcu sayımız. Ankara-Eskişehir yüksek hızlı tren hattı 2009 yılında hizmete açıldı. Yine, Ankara-Konya yüksek hızlı tren hattı 2011’de hizmete açıldı. Eskişehir-Konya yüksek hızlı tren hattı da yine 2013’te hizmete açıldı. Diğer taraftan dünyanın en önemli projelerinden biri olan ve 29 Ekim 2018 tarihinde ilk fazı açılan ve ikinci faz çalışmaları devam eden İstanbul Havalimanı, tüm fazları tamamlandığında 5,5 milyon ton kargo kapasitesiyle küresel ölçekteki en büyük kargo merkezlerinden biri hâline gelecektir. Bu ticari yn özellikle.

İlk fazı tamamlanan ve yıllık 90 milyon yolcu kapasitesine sahip İstanbul Havalimanı’nda 2019 Ekim ayı itibarıyla toplam 41,5 milyon yolcu sayısına ulaştığını belirtmek istiyorum.

Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı ile İstanbul-Konya yüksek hızlı tren hatları 2014’te yine işletmeye açılmış. alışmaları süren Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattının da 2020 yılında çok kısa bir süre içerisinde hizmete açılacağını Sayın Bakanımız ifade etti.

Yine, Marmaray 29 Ekim 2013’te hizmete başlamıştır. Avrasya Tüneli 20 Aralık 2018’de hizmete açılmış, Asya ve Avrupa kıtaları bir kez de deniz tabanının altından kara yoluyla birbirine bağlanmıştır.

Yine, Londra’dan Pekin’e kesintisiz demir yolu ulaşımının en önemli halkası Kars-Tiflis-Bakü İpek Demiryolu Projesi hayata geçirilmiştir. Tabii, bunlar bir hayaldi. AK PARTİ hükümetleri zamanında bu hayaller gerçekleştirildi.

2002 yılında 2.122 kilometre olan elektrikli hatlar 2019 yılı itibarıyla 5.530 kilometreye ulaşmış durumda. Yine, 2.505 km olan sinyalli hatlar 5.809 kilometreye ulaştırılmıştır. 2002 yılında yüzde 19 olan elektrikli hat yüzdesi 2019 yılı Ekim ayı itibarıyla yüzde 43'e ulaşmış durumda. Aynı zamanda demir yollarında yapılan yatırımlar ve alınan önlemlerle 2002 yılında 478 adet olan kaza sayısı 2018 yılı itibarıyla 71'e inmiştir.

2010 yılında dizel tren sistemleri üretimine başlanmıştır. Yerli ve millî demir yolu sanayisinin geliştirilmesine yönelik olarak millî elektrikli tren 2019 sonunda raylara indirilecek ve 2020 yılında seri üretimine de inşallah başlanacaktır.

Diğer taraftan 2015 yılında E68000 tipi elektrikli lokomotif üretimine, 2011 yılında da DE36000 tipi dizel elektrikli lokomotif üretimine başlanmıştır. 2017 yılında millî yük vagonunun üretimine başlanmış olup Taşımacılık AŞ tarafından da demir yollarında etkin bir şekilde kullanılan vagonların ihracatına da başlanmıştır.

Yine, 2002 yılından günümüze 9 adet lojistik merkez işletmeye açılmış, bu anlamda ihracatımız ve ithalatımız açısından çok önemli bir destek sağlanmıştır.

2002 yılında 382 kilometre olan iltisak hattı uzunluğu 2019 yılı Kasım ayı itibarıyla 440 kilometreye ulaştırılmıştır.

Yine, 2002-2019 yılları arasında kara yollarına 370 milyar TL yatırım yapılmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Kırkpınar, tamamlar mısınız lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Teşekkür ediyorum.

Gerçekten anlatmak istediğim, ifade etmek istediğim şeylerin yarısına bile gelemedim.

Tabii, aslında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın hizmetlerini burada sunum yapmaya, anlatmaya hiç gerek yok çünkü vatandaşımıza en çok birebir dokunan yatırımlar, hizmetler.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Cebine dokunan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakanın söylediklerinin aynısını söyledin.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Dolayısıyla ben, burada, zamandan da tasarruf etmek adına, Garo Bey gibi iki yıldan beri aynı şeyleri tekrarlamamak için, ben burada konuşmalarına son verirken...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ne iki yılı? Geldiğinden beri devam ediyor.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Ben iki yılını bildiğim için.

Sayın Bakanım, sizin ve kurumlarınızın bütçesinin hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyor, sizlere teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yasakçı zihniyet...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum.

Gruplar adına konuşmalar bitti.

Şimdi Komisyon üyelerimize söz vereceğim.

Sayın Emecan, buyurun lütfen.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Sayın Bakan Yardımcılarımız, değerli bürokratlarımız, değerli arkadaşlar, basınımızın değerli emekçileri; öncelikle hepinizi saygıyla sevgiyle selamlıyorum. Bütçenizin şimdiden hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, Ulaştırma Bakanlığı yatırım ağırlıklı bir bakanlık ve faaliyet alanlarınız da çok geniş. Yapılan yatırımlar ve sunulan hizmetlerin çokluğunun yanında benim biraz da sorgulamak istediğim aslında bu yatırımların, bu projelerin nasıl yapıldıkları. Bu da çok önemli. Yani fizibilite çalışmaları yapılıyor mu, yeterli mi, uygulama yöntemleri, hangi kriterler uygulanıyor, kimleri kolluyor, bu yatırımlar gerçekleşirken toplum yani kullanıcılar yani halk hangi bedelleri ödüyor? Değerlendirmelerimi biraz bu çerçevede yapmak istiyorum.

Geldiğimiz noktada planlamaların hiç de iyi yapılmadığını görüyoruz. Sizin için yatırımların kalite, güvenlik ve ekonomik olma kriterlerinden daha çok projelerin uygulama hızı ve kilometre skorlarının daha önemli kriterler olduğunu söylemek istiyorum. Zaten yaşadığımız bütün sorunları da işte bu tercihlerden dolayı yaşıyoruz.

Şimdi, güvenlik sorunları nedeniyle demir yollarından başlamak istiyorum. Demir yollarının gelişmesi her dönem sorunluydu, hâlâ bu sorunlar da devam etmekte. Sunumunuzun 53'üncü sayfasında "Demir yolu ağıımız büyüyor." şeklinde bir sunumunuz oldu. Hatta "Çin'den sonra en fazla hat inşaatı ve planlaması yapan ülkemiz." dediniz ama burada şunu da belirtmemiz lazım. Bizden daha düşük görünen ülkelerin birçoğu zaten bu sorunlarını çözmüşler, bizim gibi değiller yani demir yolu ağıları, metro ağıları gayet geniş.

Şimdi, demir yolları konusuna geldiğimizde -tabii güvenlikten dolayı demiştim- her yere ray döşemekle övünüyorsunuz Sayın Bakan Bakanlığınızla birlikte ama aynı dönemde yaşanan tren kazalarının sorumluluğunu da bir türlü üstlenmiyorsunuz. Ne yazık ki sürekli tren kazaları haberleriyle anılır hâle geldi trenler. Neden? Çünkü sinyalizasyon problemleri, ihaleyi alan şirketlerin gerekli kontrolleri yapmadan hatları kullanıma açması, rayların düzenli kontrol edilmemesi gibi sebeplerden sürekli tren kazaları yaşanıyor. Son iki büyük kazadan bahsetmek istiyorum: Bir tanesi 13 Aralık 2018'de Marşandiz Köprüsü'nde hızlı tren ile kılavuz trenin çarpışması sonucu 6'sı yolcu, 3'ü makinist toplam 9 vatandaşımız hayatını kaybetti, 86 vatandaşımız yaralandı. Yine, 19 Eylül 2019'da Bilecik'te kılavuz trenin kaza yapması sonucu 2 makinistimiz hayatını kaybetti. Bu kazalar artarak devam ediyor ancak Bakanlık hep dışsal faktörleri gerekçe göstererek tedbir almaktan kaçınıyor. Geçmiş dönemdeki Pamukova, Kocaeli, Kütahya, Sivas, Çorlu tren kazalarında da toplamda 98 vatandaşımız hayatını kaybetti ama ne hikmetse sorumlular bir türlü cezalandırılmıyor.

Şimdi, ben 2 hat üzerinde odaklanarak biraz sizleri bilgilendirmek istiyorum. Biri Ankara-İzmir, biri de Ankara-İzmir YHT hattı. Neden? Çünkü bunlar, evet, adı yüksek hızlı tren ve siz çok övünüyorsunuz yüksek hızlı tren hatlarıyla, hatlarını yapmakla ama acaba bu yüksek hızlı tren hatları nasıl hatlar, bir değerlendirmek lazım. Her yıl bütçede "Sinyalizasyonu tamamlıyoruz -bu sene de yazmışsınız- tamamlayacağız." diyorsunuz. Şimdi, Ankara-İstanbul hattı, çok hızlı bir şekilde Ankara-Sincan arasında banliyö ve YHT hattının sinyalizasyonu olmadığı ve telefonla haberleşilerek çalışıldığı iddia ediliyor. Bununla ilgili bilgi verirsiniz seviniriz. Sincan-Eskişehir arası YHT hattı Sincan'ı geçtikten sonra Piri Reis kontrol treninin bozuk olması nedeniyle yolun kılavuz trenle kontrol edildiği ve güvenli olmadığı... Yine Bozüyük'ten sonra, yapımı devam eden 27 no.lu tünelle ilgili... Jeoloji Mühendisleri Odasının "Arazi uygun değil." raporuna rağmen yapılmaya başlanmıştı. 10 milyon dolarlık makinanın çöktüğü ve hâlâ toprak altında olduğu biliniyor.

Şimdi, hatla ilgili gerçekleri de bir konuşalım Sayın Bakan. Bozüyük'ten Bilecik'e kadar bir kere konvansiyonel hat yani eski hat. Bilecek-Alifuatpaşa arası YHT hattı, Alifuatpaşa-Sapanca arası eski hat, Sapanca-Köseköy YHT hattı, Köseköy-İstanbul arası eski hat, Gebze-Halkalı arası üç hat fakat

YHT kullanılmıyor. Tüp geçit yapılırken düşünülmediği için burada YHT hattı yok. Üç katlı tünel, kara yolu, metro düşünmüştünüz, geçen yılki sunumunuzda da vardı ama nedense burada bir hattı düşünememişsiniz.

Bir şeyi daha belirtmek istiyorum. ERTMS dediğimiz, YHT hatlarının güvenliği için makinist hatalarını minimize eden Avrupa Tren Kontrol Sistemi Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hatlarının konvansiyonel hat bölümlerinde maalesef bu yok, bunun da altını çizelim. Yani burada konvansiyonel hat bölümlerinde bu sistem yok ve güvenlik için bu bir sıkıntı. Normalde de ERTMS olmayan hatlarda hızı kessek bile YHT çalıştıramayız. “Şimdi bunu sorgulamayalım mı, bu hızlı tren hatlarını?” diye ben size sormak istiyorum.

Marmaray’la ilgili de bir riske dikkat çekmek istiyorum. Marmaray’da çalışacak 240 makinistin 160’ı İŞKUR aracılığıyla alınmış ve çok kısa süreli eğitimlerden sonra çalışmaya başlatılmış. Hâlbuki uzun süre bir tecrübeye, bir staja ihtiyaçları vardı. Yani biraz önce söylediğim gibi, hız sizin için hep daha önemli, güvenlikten çok daha önemli.

Şimdi, Ankara-İzmir YHT hattıyla da ilgili birkaç şey söylemek istiyorum. Tabii, burada yine yandaş şirketler var; Cengiz, Kolin, Özgün Yapı, Kalyon, Bayburt Grup. Bu hatlarda çalışmaların nasıl yürütüldüğü de güvenlik açısından sorgulamaya itiyor bizi. Bu hattaki inşaat çalışmalarında hattın güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde mevzuata aykırılıklar olduğu değerlendiriliyor. Hepsini burada zamanım az olduğu için sayamayacağım. Şartnameye aykırılıklar tespit edildiği, firmalar tarafından mevzuata aykırı bir şekilde önden ödeme yapılmasının yetkili personelin raporlu olduğu günlerde hak ediş çıkarılarak yapıldığı, bazı etaplarda müşavir hizmeti alınmadığı, haksız hak edişlere imza atmayan mühendislerin görev yerlerinin değiştirilmesi... Böyle bir disiplinsiz, denetimsiz, kontrolsüz bir çalışma ortamından siz nasıl sonuç bekliyorsunuz Sayın Bakan? Belki bilginiz var, belki yok, bilmiyorum ama eğilmeniz gerektiğini düşünüyorum çünkü sonuç olarak Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi’nin özellikle Uşak-İzmir arası kesimi birinci derece deprem bölgesi aynı zamanda ve Batı Anadolu fay kuşağı üzerinde olduğunu da göz önünde bulundurduğumuzda, altyapı çalışmaları bir kat daha önem kazanıyor.

Sonuç olarak yöntemlerin sorgulanması gerekiyor. “Yöntemleri sorgulamak” deyince, tabii, burada KÖİ projelerinden de çok kısa bahsetmek lazım. Bugüne kadar sizin, ulaştırmanın payı toplam bedeli 41,9 milyar dolar. 101 proje toplam sözleşme bedelinin yüzde 68,4’üne denk geliyor yani çok fazla tercih edilmiş ulaştırma alanında KÖİ projeleri. Tabii “Sakıncaları nedir?” dediğimizde, Devlet İhale Kanunu, Kamu İhale Kanunu dışında gerçekleştirilmesi, birçok projenin davet usulü yapılarak aynı firmalara verildiği, ihale hazırlık ve ihale sürecinin şeffaf olmadığı, yüklenicilere hesapsızca aşırı garantiler sağlandığı görülüyor. Şimdi, biraz sanki bir geri adım atıyorsunuz bunlardan Sayın Bakan, Hükümet olarak, sadece siz değil. Birçok düzenlemeye gidiyorsunuz, bunu görüyoruz. Bu projelerle ilgili, önce YEP’te, sonra 2020 Cumhurbaşkanlığı Programı’nda da yer verilmiş ama çok geç kaldı. Yani “Atı alan Üsküdar’ı geçti.” deniyor ya, ben burada onu da söyleyeyim. Yani o süreçte neler oldu? Tabii, Karayollarında birçok proje KÖİ modeliyle gerçekleştirildi. Bütçe kullanımı açısından, verilen geçiş garantilerine ayrılan ödeneklere baktığımızda da 2019 yılı bütçe geçiş garantileri için ayrılan ödenek 3,55 milyarken 2019 Ağustos ayı sonu itibarıyla 5,11 milyar ödenek kullanılmış yani bütçede yaklaşık yüzde 45 oranında bir sapma olmuş bu konuda. 2020 yılı için de bütçe teklifi 7,87 milyar. Buradan da ne kadar bir sapma olacağını göreceğiz. Yani bu ödemeler, bütçe üzerindeki yükü büyüyerek devam ediyor.

Ben, bu projelerden sadece İstanbul Havalimanı'na değinmek istiyorum. Baştan zaten planlanması, her şeyi yanlıştı ama o yanlışlara girmeyeceğim vaktim yetmeyeceği için. Toplamda iki yıl için yer tesliminin gecikmesinden dolayı 2 milyar 90 milyon devlet zarara uğratıldı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Emecan, tamamlar mısınız.

Buyurun.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Çok kısa bir zaman isteyeceğim.

Şimdi tabii orada işletmecilerin sundukları hizmetlerin de neredeyse yüzde 30'a yakın zamlandığını biliyoruz. Nitekim, en son Atlasglobal uçuşlarını 16 Aralık 2019 tarihine kadar iptal etti. Ne diyor açıklamasında? “Zaten zorlanıyorduk, bir de nisan ayı itibarıyla İstanbul Havalimanı'na geçişle birlikte lojistik ve operasyonel maliyetlerde yaşanan büyük artış kayıplarımızı telafi etme fırsatı vermiyor.” Çok büyük sorun var. Konuşmanızda da söylediğiniz gibi, Türk Hava Yollarını büyük oranda destekliyorsunuz ama onun dışındaki hava yolları can çekişiyor, anladığımız kadarıyla.

Sayın Başkan, çok kısa Sayıştay raporlarıyla ilgili de bir şey söylemek istiyorum. Çok fazla bulgu var Ulaştırma Bakanlığı Sayıştay raporunda ama Avrasya Tüneli Projesi'yle ilgili...

(Oturum Başkanlığına Başkan Lütfi Elvan geçti)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Onu Bülent Bey anlatmayacak mıydı?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bülent Bey konuştu.

Bir dakika müsaade isteyeceğim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Buyurun.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Avrasya Tüneli Projesi'nde hizmet imtiyaz varlığı ve gelecek dönemlere ait muhtemel vazgeçilen gelirlerin gerçek değerleriyle maliyetlere yansıtılamamasıyla ilgili önemli bir bulgu var. Burada şunu da belirtmek lazım. “Avrasya Tünel Projesi açısından gelecekte elde edilmesi muhtemel vazgeçilen gelir -Sayıştay raporu söylüyor bunu- uygulama sözleşmesinde Bakanlığınızca işletme dönemi boyunca verileceği öngörülen talep garantilerinin toplam tutarını ifade etmektedir.” Ve “Muhtemel vazgeçilen gelir toplamının yatırımın maliyetinden yüksek olacağı anlaşılmaktadır.” deniyor. Bu da aslında bu projelerin, KÖİ projelerinin nasıl yanlış yapıldığını gösteren bir durum.

Onun dışında, bir iki tane daha aslında çok önemli husus var. Yine Avrasya Tüneli Projesi'nde uygulama sözleşmesi gereği idarece verilen talep garantilerinin hatalı muhasebeleştirilmesi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Son cümlelerim.

Sayın Bakan, bir şeylerin üstü mü örtülmeye çalışılıyor? Yani bunu da söylemeyi çok istemiyorum ama Sayıştay raporları da açıkçası tekrar bir gözden geçirilmesi gereken raporlar. Bulgu 12 ve Bulgu 13 de çok önemli açıkçası.

Yine Avrasya Tüneli Projesi'ne ilişkin olarak imzalanan uygulama sözleşmesinin eki olan doğrudan sözleşme, uygulama sözleşmesine aykırı hükümler konulması. Yani hep altından bir şeyler çıkıyor. Demek ki çok aksaklıklar var bu projelerde. Uygulamalarında çok aksaklıklar var. Yeniden düzenleme yapılması lazım.

Bütün konulara değinemiyoruz, vaktimiz müsaade etmiyor ama en azından bundan sonraki süreçte umarım yanlış uygulamalarınızdan vazgeçersiniz.

Ben bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.

Bu arada şunu söyleyeyim Sayın Kalaycı, size söz vermeden. Yarın, biliyorsunuz bütçemizin son günü. Cumhurbaşkanı Yardımcımız katılacak. bütçe görüşmeleri ve müzakerelerinden sonra Komisyon üyelerimizle birlikte ve teknik personelle birlikte bir yemek yiyeceğiz.

Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, sayın basın mensupları; öncelikle hepinizi hürmetle selamlıyorum.

Sayın Bakanım, kapsamlı sunumunuzdan dolayı teşekkür ediyorum.

Öncelikle bu çok tartışma konusu olan kamu-özel iş birliği projeleriyle ilgili kısaca görüşümü ifade edeceğim. Bu projelerle ilgili bilgilerin paylaşımı, bu şekilde tartışmaların sonlandırılması gerekir. Yani her bütçede, özellikle tabii Ulaştırma, Enerji, Sağlık bütçelerinde bu sıkça gündeme geliyor. Hatta sözleşmelerin istenmesi boyutuna kadar geldi ki bana göre sözleşmenin buraya gelmesine gerek yok, Sayıştay zaten gerekli denetimi yapıyor, varsa bir sorun iletir. Ama baktığımız zaman, siz sunumunuzda, 2003-2019 döneminde 198,5 milyar lira olarak ifade ettiniz. Cumhurbaşkanlığı yıllık programına bakıyorum -o, tabii, 1986’dan bugüne vermiş rakamı- 246 proje için 67,5 milyar dolara ulaştığını, bunun da 41 milyar dolarının ulaştırmada olduğunu söylüyor yıllık program. Yani sözüm şu: “Proje bazında nedir bunun bedeli, şartlar nedir, ne garanti verilmiştir, ne gelir elde edilmiştir, bütçeye yıllık ne kadar bir ödeme öngörülüyor?” bunlar paylaşılsa bu tartışmaların da sona ereceği kanaatindeyim.

Ayrıca, kamu-özel iş birliği proje süreçlerinin standartlaşmasına katkı sağlamak üzere, projeye hazırlık, ihale ve işletme süreçlerinde ihtiyaç duyulan standart dokümanların hazırlanması çalışmalarının da bir an önce tamamlanmasını, kamu-özel iş birliği çerçeve kanununun bir an önce çıkarılmasını temenni ediyoruz.

Ulaştırma ve lojistik hizmetlerin etkinliği küresel rekabet içinde bir zorunluluk hâline gelmiştir. Ticari korumacılığın yükseleceği geleceğin dünyasında rekabetin, üretimin diğer unsurlarına kıyasla daha çok yenilikçilik, esneklik ve tedarik zincirlerinin verimliliğiyle şekilleneceği öngörülmekte ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde lojistik maliyetlerin daha da önemli hâle gelmesi beklenmektedir. Türkiye sahip olduğu kıtalar arası geçiş noktasındaki konumuyla lojistikte bölgesel bir üs olma potansiyeline sahiptir. Ancak Dünya Bankası tarafından açıklanan Lojistik Performans Endeksi’nde performansımız pek iyi değil Sayın Bakanım. 2012’de bir sıçrama yapmışız ama sonrasında düşüş var. Lojistik konusunda ülkemizin ve sektörün lojistik performansını önemli ölçüde sınırlayan iç ve sınır gümrük idarelerindeki beklèmeler, kurumlar arasındaki eş güdüm eksikliği, gereksiz bürokrasi yaratan belge fazlalığı, maliyet yaratan ve ticareti kısıtlayan mevzuat uygulamaları, mükerrer vergi girişlerinin yarattığı ilave iş yükü, teminat ve uygulamalarındaki sorunlar, kontrol ve denetim uygulamalarındaki aksaklıklar gibi sorunlara yönelik mutlaka iyileştirici tedbirleri almalıyız. Yüksek kapasiteli kara, deniz, demir ve hava yolu bağlantıları bulunan organize lojistik bölgeleri inşa edilmeli, bu bölgeler aracılığıyla sanayi, enerji ve tarımsal üretim havzalarının iç piyasa ve uluslararası piyasalara erişimi sağlanmalıdır.

Sayın Bakanım, sunumunuzda da yer verdiniz, Konya Kayacık Lojistik Merkezi Projesi 2008 yılında yatırım programına alınmasına ve aynı yılda programlanan lojistik merkezlerin birçoğu hizmete alınmasına rağmen uzun yıllar sürüncemede kalmış, ihale edilmiş, sonra iptal edilmiş, yeniden ihale edilmiş, şimdi tamamlama aşamasına gelmiştir. Konya ekonomisi için çok önemli olan Kayacık Lojistik Merkezi Projemiz ne zaman tam bitiyor çünkü tamamlanma aşamasında şu anda, ne zaman hizmete açılacak?

Güvenli, verimli, süratli ve kolay erişilebilir bir ulaştırma sistemi lojistik hizmetlerin etkin sunumu için kritik önemdedir. Ülkemizde dengeli bir modal dağılım için uzun dönemli planlamalar yapılmasına rağmen artan ulaşım talebine karşı geliştirilen hızlı ve kısa vadeli yaklaşımlar nedeniyle tarihsel olarak kara yolu odaklı büyüyen ulaştırma sistemi kaynakların yoğunlukla kara yoluna tahsis edilmesine sebep olmuş ve hâlihazırda büyük bölümü yüksek hizmet seviyesinde bulunan kara yolu ağında arz fazlası oluşmuştur. Bununla birlikte, artan ulaşım ihtiyaçlarına uygun demir yolu ve deniz yolu altyapısının zamanında oluşturulamaması, yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak en esnek ulaştırma türü olan kara yolu ağına yüklenmesine yol açmakta ve verimli olmayan bir yapı ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede, ulaşım maliyetleri, erişilebilirlik ve trafik güvenliği gibi unsurları temel alan ve türler arasında dengeli ve birbirini tamamlayıcı bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasını amaçlayan Ulusal Ulaştırma Ana Planı ile Lojistik Master Planı eş güdüm içerisinde tamamlanarak uygulamaya konulmalıdır. Yurt içi yük taşımacılığında demir yollarının payı AB 28 ortalaması yüzde 17,3 iken Türkiye’de yüzde 4,1. Aynı şekilde yurt içi yolcu taşımacılığında demir yollarının payı AB 28 ortalaması yüzde 6,9; Türkiye ise yüzde 1. Kara yolu yük taşımacılığına olan yüksek talep demir yoluna kaydırılarak daha dengeli ve verimli bir ulaştırma sistemi oluşturulmalı, demir yolu ağı daha da yaygınlaştırılmalı, demir yollarının standartlarının yükseltilmesi çalışmalarına daha da hız verilmeli, daha da ağırlık verilmeli. Hızlı tren ulaşım teknolojileri geliştirilerek raylı taşımacılıkta altyapı, üstyapı ve elektromekanğin yerli üretimi sağlanmalı, sanayi odaklarının liman ve ana hat demir yolu bağlantıları gerçekleştirilmelidir.

Konya-Karaman-Ulukışla-Yenice-Mersin Hızlı Tren Projesi’yle ilgili de sunumunuzda bilgi verdiniz, Konya-Karaman kısmı tamamlandı. Projenin tümüyle bitirilmesini ne zaman sağlayacağız? Bu konuda geleceğe dönük planlamamız ne? Bilgi vererseniz memnun olurum. Ayrıca Konyalı sanayici ve ihracatçımızın limanlara uygun maliyetle ve hızla ulaşımı çok büyük önem arz ediyor. Bu Taşucu Limanı’na Konyalı sanayicinin, ihracatçının ulaşımıyla ilgili yürütülen çalışmalar hangi aşamada? Bilgi vererseniz memnun olurum. Konya raylı sistem hattının birinci etabı Necmettin Erbakan Üniversitesi-Meram Belediyesi hattıyla ilgili sözleşme bu ayın başında imzalanmıştır. Konya’da her geçen gün artan araç trafiğiyle birlikte şehir içi ulaşım da yıllardır ciddi sorunlar yaşanmaktadır. Çağdaş ulaşım sistemi olmasının yanında Konyalıları çileden çıkaran ve çekilmez hâle getiren trafik sorununa çözüm getirmesi bakımından metro projesi büyük önem arz etmektedir. 2004, 2009, 2014 yerel seçimlerinde Konyalıları vadedilen ve on beş yıldır yapılamayan metro projesinin bugün için yapım aşamasına gelmesi Konyalılar tarafından büyük memnuniyetle karşılanmıştır tabii. Gerek daha önce tamamlanan ve Konya’nın Ankara, İstanbul, Eskişehir’e hızlı trenle ulaşımını sağlayan Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Projesi’nden dolayı gerekse de Konya Metro Projesi’nin başlatılmasından dolayı bu konuda en büyük emeği ve katkısı olan Sayın Cumhurbaşkanımıza, Bakan olarak şahsınıza, Bakanlık ve Demiryollarımızın personeline Konyalılar adına çok teşekkür ediyorum. Bilesiniz ki Konyalıların duasını alıyorsunuz. Konya raylı sistem hattının her iki etabıyla birlikte hızla tamamlanmasını da temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, yine bir konumuz var, ben herhâlde on yıldır bu Komisyonda gündeme getiriyorum, Konya Çevre Yolu Projemiz. Konya şehir içi ulaşım sisteminin rahatlatılması için çok önemli olan Konya Çevre Yolu Projesi’nin de hızla tamamlanmasını bekliyoruz. 122 kilometrelik çevre yolunun

68 kilometresi yatırım programına alındı, önemli bir kısmı da tamamlandı bunun. Geri kalan kısmının daha sonraki yıllarda ihale edileceğini söylüyorsunuz. Yani çok uzun beklemeyelim Sayın Bakanım, sizden beklentimiz bu, bir on yıl daha beklemeyelim. Yani tümüyle 122 kilometrelik çevre yolumuzun tamamlanmasını istiyoruz.

Bu arada Sayın Başkanım da çok iyi biliyor, Karaman Ayrancı ile Mersin Erdemli arasında bir yolumuz var. Bu Sertavul'un yükünü de alacak, daha kısa bir yol olacak. Orayla ilgili de bayağı önemli bir kısmı Sayın Başkanımızın, Sayın Bakanımızın katkısıyla yapıldı ama tamamlanmadı, o kalan kısmının da bir an önce yapılmasını bekliyoruz. Ayrancı-Erdemli arasında bir yolumuz var Sayın Bakanım, onun da hızla bitmesini bekliyoruz.

Bir de kendi ilçem Bozkır. Bozkır-Seydişehir arasında ölümlü kazalar sıkça oluyor yani buranın da bölünmüş yol kapsamına alınmasını bölge insanımız istiyor. Hatta biliyorsunuz, Konya-Alanya yolu yapıyor, ondan dolayı da Allah razı olsun, güzel bir çalışma yürütülüyor. Sarioğlu'dan Bozkır-Seydişehir arasında da bölünmüş yol yapılırsa bölge insanımızın daha çok duasını alacaksınız.

Ben Bakanlık ve kurumlarımızın bütçelerinin hayırlı ve bereketli olmasını diliyorum, başarılı çalışmalarınızın devamını temenni ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Teşekkür ediyoruz Sayın Kalaycı.

Sayın Oral, buyurun

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Sayın Başkan, Değerli Bakanım, kıymetli milletvekilleri ve değerli bürokratlar; Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun bir üyesi olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçe görüşmelerinde söz almak ve bazı hususları dile getirmek isterim.

Öncelikle, Sayın Bakan'a teşekkür etmek istiyorum şahsımın verdiği soru önergelerine doyurucu ve içerikli cevaplar gelmiştir. Bunlarla alakalı çalışmalarımızı da sürdürüyoruz. Ancak İYİ PARTİ Grubu tarafından 27'nci Dönemde Ulaştırma Bakanı Sayın Cahit Turhan'ın cevaplandırması için 74 yazılı soru önergesi var, bunlardan sadece 27'si cevaplandırılmıştır. Demek ki diğer arkadaşlarımız bizim kadar şanslı değiller, şanslı olamamışlardır. Bu konuda Sayın Bakanımızın daha duyarlı, daha titiz olması gerektiğini vurgulamak istiyorum. Zaten Türkiye Büyük Millet Meclisinde bakanlarımızı göremiyoruz, yeterli etkileşimi kuramıyoruz ama en azından bu soru önergelerine yeterli cevaplar verilirse bu da telafi edilmiş olabilir kanaatindeyim.

Bakanımızı burada yakalamışken en azından yüzeysel de olsa kanaatlerimizi ifade etmek faydalı olacaktır diye düşünüyorum.

Öncelikle, Sayın Bakanımızdan ricamız, Türkiye Büyük Millet Meclisinde ulaştırma ve altyapı faaliyetleriyle alakalı yapılacak düzenlemelerde özellikle Komisyon üyesi arkadaşlarımızı önceden bilgilendirmemiz gerektiğini vurgulamak isterim. İlgili hususlar oldukça da Sayın Bakanımızı Komisyon toplantılarında görmek isteriz. Cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminin en büyük sıkıntılarından olan yürütme ve yasama arasındaki kopukluk meselesini belki bu şekilde biraz izale etmiş, aşabilmiş ve gidermiş oluruz.

Sayın Bakanım, ülkemizin başkenti Ankara'nın en önemli sorunlarından biri hiç şüphesiz ki ulaşım. İstatistikler incelendiğinde kişi başına düşen araba sayısında en yüksek değer Ankara'dadır. Ankara'da kişi başına 4 araç düşerken İstanbul'da bu sayı 5,3'tür. Bu istatistikler hakkında Sayın Bakanımızın bir güncellemesi veya yeni bir düzeltmesi varsa da dinlemek isterim. Bir espiyle

nitelendirirsek, iktidar sanırım İstanbul'u Ankara'dan daha çok seviyor ve hizmette başkenti geri plana itiyor. Biz Ankaralılar bu konudan pek muzdaripiz ve rahatsızız. Cumhurbaşkanlığının 100 günlük eylem planlarında da Ankara son derece az yer almıştır. Bunu da belirtmek isterim.

Sayın Melih Gökçek'in Refah Partisinden seçilmesiyle başlayan, AK PARTİ dönemiyle devam eden ve Sayın Mustafa Tuna'yla sona eren Ankara'daki iktidarınız döneminde Ankara'ya önemli hizmetler gelmiştir. Bunlar kesinlikle ülkemizin başkenti için ama bu yeterli değildir. Şimdi, Ankara'ya Gökçek döneminde Büyükşehir Belediyesinin başladığı ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından tamamlanan metrolar yapılmıştı, bu metroların gerek güzergâhları gerek hızları gerekse düzenleri Ankara'nın ulaşım sorununa merhem olamamaktadır. Ankara Büyükşehir Belediye Başkanımız Sayın Mansur Yavaş'ın yaptığı çalışmalardan öğrendik ki bu metrolar çok daha hızlı gidebilecek konumdaymış. Hazırlanan projelerle metroların hızının 72 kilometreden 80'in üzerine çıkabileceğini öğrendik. Ulaştırma Bakanlığımız tarafından tamamlanan bu metroların hızının neden düşük olduğunu ve yetersiz kaldığını...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Oral, lütfen tamamlayalım.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ulaştırma Bakanlığımız tarafından tamamlanan bu metronun hızının neden düşük olduğu ve yetersiz kaldığı hakkında Sayın Bakanımızın görüşlerini almak isteriz.

Buna ek olarak Esenboğa Metrosu, Cumhurbaşkanlığının İkinci 100 Günlük Eylem Planı'nda yer almaktaydı. Bununla alakalı durum nedir? Hâlâ ihalesi neden yapılmamıştır? Bu hususta Ankara Büyükşehir Belediyesinin mevcut yönetimiyle ne gibi temaslarınız vardır? Bilgi verirseniz memnun oluruz.

Gölbaşı ilçemizin kronikleşen sorunları vardır. Gölbaşı'nın iki yakası bir türlü bir araya gelememektedir. Gölbaşı şehir geçişi projesi yeterli düzeyde değildir. Konuyla alakalı verdiğim soru önergesine yeni bir proje olmadığı bilgisini içeren bir cevap gelmişti, çok teşekkür ederim. Projenin kısaltıldığı ve ödemelerin yapılamadığı konusu da merak ediliyor doğrusu. Benim bizzat Gölbaşı'nda şantiyede yaptığım incelemelerde yüklenici firmanın yetkilileri bu konuyu dile getirmişken Bakanlık böyle bir durumun olmadığını ifade etmiştir. Bu husustaki görüşlerinizi merak ediyor ve Gölbaşılılar adına sizden yeni bir şehir geçişi projesini rica ediyorum.

Geçtiğimiz aylarda Polatlı'nın köylerinde yaşadığım bir hadiseyi de anlatmak isterim. Polatlı'da iktidarın “terörist” olarak nitelendirdiği soğan tüccarlarını ziyaret etmek ve konuyu yerinde incelemek için bölgeye gitmiştim. Polatlı'nın Özyurt köyüne gittiğimizde bazı vatandaşlar bize sitem etmeye başladılar. Başta anlayamadık, sonra baktık ki bizi AK PARTİ'li milletvekillerine benzetmişler, biz tevazuyla gitmiştik çünkü. Neyse. Çünkü köyde su yok...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – AK PARTİ'li vekillerde tevazu yok mu?

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Tabii, sizler iktidar olduğunuz için şatafatla gidiyorsunuz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Hayır, “Siz tevazu sahibisiniz.” demek istiyor, yanlış anladınız.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Evet, yanlış anladınız.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyoruz.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Köyden telefon çekmiyor, su yok, yol yok, köylü perişandı yani sitemlerini dile getirmekte haklıydılar çünkü burası, Cumhurbaşkanlığı sarayına 150 kilometre yakınlıktaki bir köydü. Ama daha sonra izah edince bizim İYİ PARTİ’li olduğumuzu anladılar, özür dilediler, helalleştik. Sonrasında Uzunbeyli, Sinanlı, Hacıosmanoğlu köylerine giderek şeker pancarı ve soğan üreticisi çiftçimizi ziyaret ettik. Bunların da biz danışmanlarımızdan telefonlarına bağlanmak istediğimiz zaman telefonların ara ara çekmediğini söylediler. Şimdi Sayın Bakanımız “Bunun bizimle ne alakası var?” diyebilir ama 21’inci yüzyılda cep telefonu altyapısı, internet altyapısı bir temel meseledir; ekmek gibi, su gibi bir meseledir. Bu hususlarda titiz çalışmanızı bekliyorum.

Sayın Bakanım, Ankara’mızın bir diğer sorunu da yılan hikâyesine dönen banliyö treni ve tren hatları meselesidir. Ankara’da 13 Aralık 2018’de 3’ü makinist 9 kişinin hayatını kaybettiği, 107 kişinin yaralandığı yüksek hızlı tren kazası meydana gelmişti, biliyorsunuz. Kazayla alakalı pek çok Bakanlık personeli hakkında birden fazla kişinin ölümüne ve yaralanmasına neden olma suçundan iki yıldan on beş yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılması talebi ortaya çıkmıştır. Ankara’da Kayaş-Sincan arası banliyö hattı birkaç kez kapandı. Bu bir seferinde iki yıl sürdü. Bu süreçte sadece yüksek hızlı trenler hatta çalıştı. Ortaya atılan iddialara göre burada bir sinyalizasyon eksikliği mevcuttur. Aynı durumu biz Çayyolu Metrosunda da ilk açıldığı zamanlarda da yaşamıştık hatırlarsanız. Ankaralıların can güvenliği her şeyden önemlidir. Bu konuda asla taviz vermeyeceğimizi bilmenizi arzu ederiz.

Bu kadar Bakanlık personeli hakkında dava açılmışken Bakanımızın da sorumluluk hissetmesi gerekmektedir diye düşünüyorum. Sayın Bakanın bu konudaki görüşlerini doğrusu merak ediyorum.

Sayın Bakanım, bir Ankara Milletvekili olsam da memleketim Ahlat ve Bitlis hakkında da birkaç söz söylemek isterim. Ahlat şehir geçiş yolunda -Ahlat, Adilcevaz geçiş güzergâhında, Van Gölü’nün hemen üzerindedir, takdir edersiniz- emniyet şeridi bulunmamaktadır. Bu konuda hemşehrilerim çok şikâyetçiler. Özellikle kış aylarında ölümlü kazaların yaşandığını ifade etmektedirler. Bu konuda yeni bir projeniz, çalışmanız var mıdır? Ben Ahlatlılar adına size sormak istiyorum. Benim Bitlis Milletvekili olduğum 21’inci Dönemde planlanan Van Gölü Kuzey Demir Yolu Geçiş Projesi dokuyu bozmadan gerçekleştirilecek şekilde projelendirilmişti. Bundan dolayı Ulaştırma Bakanlığına teşekkür ediyorum. Bu konuda bir gelişme var mıdır, son durum nedir? Ayrıca, Ahlat ve çevresindeki ilçelerin geçiş yollarında ciddi trafik yaşanıyor. Van Gölü’yle temas hâlindeki bu coğrafya, feribotlarla ve diğer yollardan gelen araçların geçiş güzergâhında bulunmaktadır.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Oral, lütfen tamamlayalım.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Tamamlıyorum Sayın Başkanım.

Burada, yol çalışmalarından dolayı bir iyileştirme düşünmekte misiniz?

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıyla alakalı Sayıştay raporlarında yer alan bazı verileri de burada tekrar dile getirmek istiyorum. Sayın Bakanın bu konularda doyurucu bilgi vermesi gerektiğini düşünüyorum. Tabii, Sayın Başkanım, kısarak gitmek zorunda kaldığım için bazı şeyleri atlamak zorunda kaldım.

Sayıştay, Avrupa Birliği tarafından çeşitli projeler için sağlanan 95 milyon euroluk fonun kullanılmadığını ve bu tutarın Avrupa Birliğine iade edildiğini ortaya çıkarmaktadır. Tabii, üstten itibaren baktığımızda, Avrasya Tüneli Projesi’nde hizmet imtiyaz varlığı ve gelecek dönemlere ait muhtemel vazgeçilen gelirler, gerçek değerleriyle mali tablolarda yer almamaktadır. Haberleşme sistemlerinin kurulması ve işletmesiyle alakalı muhasebeleşmelerde de büyük meblağ hataları bulunmaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, lütfen son sözlerinizi alalım efendim.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Daha çok meselemiz var ama sizden ricamız, soru önergelerimizi ve Genel Kurulda yaptığımız konuşmaları dikkate alarak milletimizin hizmet taleplerini yerine getirmenizdir.

Bu vesileyle, Sayın Başkanımıza, Sayın Bakanımıza ve bürokratlara teşekkür ediyor, Ulaştırma Bakanlığının ve ilgili birimlerinin bütçesinin milletimize hayırlı olmasını diliyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, teşekkür ediyoruz efendim.

Sayın Gergerlioğlu, buyurun lütfen.

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) – Sayın Bakan ve Bakanlık yetkilileri, hoş geldiniz.

Kocaeli'nin Gebze ilçesinde Kuzey Marmara Otoyolu kapsamında inşaatı devam eden 7 no.lu viyadükte, bildiğiniz gibi, 4 kişinin ölümüne yol açan bir kaza meydana gelmişti. Kocaeli Milletvekili olarak yerinde araştırmıştım konuyu ve önemli inşaat hataları olduğu bulgularını edinmiştim. Bu konuyla ilgili soruşturma ne durumdadır? Gereken denetimler yapılmış mıdır? Denetim yapılmışsa teftiş raporlarındaki kusurlar nelerdir? Söz konusu inşaat tarafından tehlike sınıfının gereğince iş sağlığı ve güvenliğine dair tedbir alınmış mıdır? İnşaatı tıbbi müdahale yapabilecek ekip var mıdır? Biz gözlemlemiştik o sırada. Bunları sormak isterim.

Yine Kocaeli Köseköy Lojistik Merkezi'nde atıl durumda bulunan onlarca vagon olduğunu tespit ettik. Beş yılı aşkın bir süredir burada çürümeye terk edilmiş. Bunlar hep kamunun malı. Daha önce Gebze-Haydarpaşa arasında hizmet veren banliyö treni vagonları olduğu, vagonların beş yıl önce hizmet vermekte olduğu yönünde iddialar var. Bu iddialar doğruysa, Kocaeli Köseköy Lojistik Merkezi'nde atıl durumda onlarca vagon neden bulunmakta? Bu vagonlar neden orada çürümeye terk edilmekte diye soruyorum. Kuzey Marmara Otoyolu Projesi için kaç ağaç kesildi ve kaç kuş tüdü, göç yollarını değiştirmek zorunda kaldı, ekosistem ne derece etkilendi? Kaç işçimiz iş kazası sebebiyle hayatını kaybetti? Proje esnasında ortaya çıkan betonlaşma ve sel felaketleri konusunda ne diyorsunuz, projeden ne derece etkilenmiştir? Yine, Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nda 13 Aralık 2018'deki kazayla ilgili düzenlenen raporda, kazanın 3 ana nedenden kaynaklandığı belirtilmişti. Birinci, ana neden olarak hattın eksikliklere rağmen açılması, diğer bir ifadeyle, hattın açılması için acele edilmesi gösterildi. Raporda, dönemin TCDD Genel Müdürü İsa Apaydın'ın da aralarında bulunduğu 9 üst düzey yönetici kusurlu bulundu. Daha senkronizasyon çalışması bitmemiş olan tren hattının açılışı kim ya veya kimlerin talimatıyla gerçekleşti? Tren hattında eksikliklerin olduğu öngörülmesine rağmen açılıştan acele edilmesinin sebebi neydi? Daha önce çıkan haberlerde açılışın haziran gibi yapılacağı belirtilirken sekiz ay önce açılmasının seçimlerle bir alakası var mıdır?

Tren hattının son durumuyla ilgili gerekli raporlamalar yapılmış mıdır? Ülkemizdeki bu son tren kazalarının art arda gelmesi ve biraz evvel Garo Paylan arkadaşımızın da okuduğu gibi, sosyal medyadan feryat eden Mısra Öz Sel isimli annenin feryatları niye duyulmamaktadır?

Kamu-özel iş birliği projelerinde garanti hedefine ulaşabilen bir proje var mıdır? Kamu-özel iş birliği projelerinin devleti uğrattığı zarar ne kadardır? KÖİ'lere ilişkin veriler niçin 2018 Sayıştay raporlarında yer almamakta? Devlet elinde bulunan son limanları da özelleştirmeyi düşünüyor musunuz?

Sizin yayınladığınız grafikte kara yollarına özel bir ağırlık verildiği, hava yolları, demir yolları konusunda oran olarak oldukça düşük bir yatırım oranı olduğu görülmekte. Bu da kara yollarına ağırlık verilmesi ve trafik kazalarının artmasıyla sonuçlanabilir. Çorlu ve Ankara'da meydana gelen tren kazalarıyla ilgili olarak iç soruşturma yürütüldü mü? Görevden alınan personeliniz var mı? Tren kazalarının önlenmesiyle ilgili bir eylem planınız var mı?

Yüksek hızlı tren hattı ve Sincan-Kayaş hattında sinyalizasyon çalışmaları tamamlandı mı?

TCDD’de taşeron personel sayısının arttığı, KİT Komisyonu tutanaklarına yansıdı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım Sayın Gergerlioğlu.

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) – Taşeron işçilerin kadroya alımıyla ilgili bir çalışma olacak mı?

Haydarpaşa ve Sirkeci, kamusal bir alan olarak kullanılacak mı?

Demir yollarında yük ve yolcu taşımacılığı için hangi firmalara lisans verdiniz?

Mardin, Diyarbakır ve Van Havalimanlarından uluslararası uçuşlar neden yapılmamakta?

Atlas Globalin uçuşlarını yüksek maliyetler sebebiyle durdurmasına ilişkin detaylı bir açıklamanız olacak mı?

Üçüncü havalimanı garanti ödemelerini hangi kaynakla yapacaksınız? Üçüncü havalimanının konsorsiyum firmalarının kamu bankalarına olan borçları yapılandırıldı mı? Üçüncü havalimanında kot farkında yapılan değişikliğin ardından yeniden maliyet hesabı yapıldı mı? Değişiklik, firmaya ne kadarlık bir avantaj sağladı?

Bu sorularımın ayrıntılı cevabını bekliyorum Sayın Bakanım, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Böke, buyurun lütfen.

SELİN SAYEK BÖKE (İzmir) – Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Ulaştırmanın her birimizin hayatına değiyor olması nedeniyle çok temel bir tartışma olduğu açık. Bunun ötesinde, tabii, üretim açısından da kritik bir mesele olduğu için Türkiye’de tartışılması çok önemli alanlardan biri.

Ama bu tartışmaları yaparken önceliğin ne olduğunu net tarif etmek gerekiyor. Çok kamusal bir hizmetten bahsediyoruz, esasında bir haktan bahsediyoruz. Dolayısıyla da tartışma yapılırken veyahut da siyaseten tercihler uygulanırken önceliğin mutlaka bu kamusal faydaya verilmesi gerektiği, halkın ihtiyaçlarını halk adına giderecek bir çerçevenin kurulması gerektiği açık. Bugüne kadar yapılan hiçbir uygulama böyle olmadı. Bundan sonra yapılacak olanların böyle olup olmayacağına dair soru hâlâ ortada duruyor.

Bu bütçeyi de bu gözle değerlendirdiğimizde, korkarım ki 2020 açısından halk için bir şeyin değişmeyeceği ortaya çıkıyor. Bunu söylerken esasında şuradan söylüyorum: Hane halkına transferler kaleminin müteahhitlere verilmiş olan garantilerin ödemesi olduğunu bizzat sizler açıklamıştınız zaten. Yine, 2020 bütçesine baktığımız zaman, iktidarın temel anlayışının değişmediği, bir kez daha garantiler yoluyla halkın parasının yandaşlara aktarılacağı, en büyük ödeneğin hane halkı transferlerini içeriyor olan bu müteahhitlere transferler olduğu ortaya çıkıyor. İktidarımızın siyasi tercihleri ve öncelikleriyle uyumlu ama halkın ihtiyaçlarıyla hiç uyumlu değil.

2020 için bu kaleme 7,8 milyar liralık bir ödenek konmuş. 2020’den 2022’ye kadar da 31 milyar lirayı aşkın bir para, kara yolları vasıtasıyla yandaş şirketlere aktarılacak. Şimdi, bu kendi başına ekonomide büyük bir maliyet yaratıyor çünkü kamu-özel iş birlikleriyle yapılmış olan projelerin gerçekten hayatımızı ne kadar ipotek altına aldığını ancak yaşadıkça öğrenebiliyoruz. Karşımıza bütçeler çıkmadan, bize, bir türlü, bundan sonra üstlendiğimiz maliyet açıklanmıyor. Oysaki halk olarak

bu maliyeti üstlenmişsek bizim o zaman maliyetin ne olduğunu bilmek de en büyük hakkımız. Bu öngörülemezlik, Türkiye ekonomisinin bugün içinde bulunduğu bunalımın da en temel unsurlarından birine dönüşmüş vaziyette.

Dolayısıyla, birinci ve en temel soru, halk için büyük bir yüke dönüşmüş olan kamu-özel iş birliği projelerinden vazgeçecek misiniz? Sağlık Bakanlığı vazgeçeceğini açıkladı, aynı açıklamaya ihtiyaç burada da mevcut, bu soruya yanıt, bana sorarsanız en önemli şey.

Tabii, bu soru böyle sorulduktan sonra, bu modelle yapılmış olan birçok projenin de bundan sonra ne olacağına dair somut soru da ortaya çıkıyor. Mesela bu modelle yapılan üçüncü havalimanı ne olacak?

Bu havalimanı halkla müthiş bir inatlaşmayla yapıldı. Öyle bir inatlaşma ki ÇED raporlarında doğa katliamı olacağı çok açık bir biçimde ortaya konulmasına rağmen, orası doğa katledilerek bir beton yığınınna dönüştürüldü. Orada resmi rakamlara göre 60 insan hayatını kaybetti. Orası kuşların göç yoluken, biz getirdik mekanik kanatları onun yerine koyduk.

Burada ortaya çıkmış olan toplumsal maliyeti karşılamak için Ulaştırma Bakanlığı ne yapmayı düşünüyor çünkü üçüncü havalimanı, toplumun erişebildiği Atatürk gibi havalimanını kapatıp, toplumun erişemediği, 2 kat mesafede uzaklıkta bir yere taşınmış oldu; bu ağır toplumsal, ekolojik, sosyal ve ekonomik yükü gidermek için Bakanlığınız ne yapmayı düşünüyor?

Bununla birlikte, tabii, yeni çağın esasında ihtiyaç duyduğu ulaşırma altyapısı bilginin kolay hareket edebileceği fiber optik ağlar ama o fiber optik ağları yapmak yetmiyor...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SELİN SAYEK BÖKE (İzmir) – Son cümlem...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayınız efendim.

SELİN SAYEK BÖKE (İzmir) – Çok teşekkür ediyorum.

...o ağdan hareket edecek bilginin özgürce hareketi olmadığı sürece, esasında fiber optik ağla bütün Türkiye'yi donatsanız hiçbir işe yaramaz. Biliyoruz ki Twitter'da mahkeme kararları olan en yüksek ülke Türkiye, mahkemeye kapatılan ve daha birkaç ay önce Engelli Web 2018 Raporu'nu yayınladı İfade Özgürlüğü Derneği. Şunu açıkça ortaya koyuyor: En az 3.306 haber adresi engellenmiş Türkiye'de. O zaman temel yanıtımanız gereken şu: Ulaşırma açacağınız alanlarda bilgiye ulaşmayı özgürleştirecek mi iktidarınız, yoksa özgürleştirmeyecek mi?

2020 bütçesinde bunların hiçbirinin olmadığını biliyoruz ama bunların olmadığı yerde kalkınmanın olmayacağı gerçeğinin de altını bir kez daha çizme ihtiyacı duyuyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Sayın Şimşek...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, öncelikle bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum.

Ankara-Niğde otoyoluyla ilgili yapılan çalışmalardan dolayı da kutluyorum. Bu, aslında geç kalan bir projedir, Ankara-Niğde bağlantısının çok daha önce gerçekleşmesi gerekiyordu, Edirne'den Şanlıurfa'ya kadar kesintisiz bir otoyol bağlantısı ve Türkiye'de nüfusun üçte 1'inin kullanmış olduğu bu yolun çok daha önce bitmiş olması gerekiyordu ama yine de başladığı için ve çalışmalar da iyi gidiyor olduğu için teşekkür ediyorum.

Gölbaşı şehir içi geçişlerde yıllardır devam eden bir inşaat var ama nedendir bilinmez bu inşaat bir türlü bitirilemiyor, o da Ankara'nın girişinde, şehir trafiğinde ciddi sıkıntılara yol açıyor.

Sayın Bakanım, tabii, Mersin ulaştırmayla ilgili çok sayıda projeye sahip. Adana, Mersin, Türkiye'de 2 milyona yaklaşan nüfuslarıyla büyük şehirlerden ama projeler de yapılmış, Mersin-Antalya yoluyla ilgili biraz daha gayret istiyoruz yani bu yol önemli bir yol. Bizim en önemli yollarımız Mersin-Antalya, Silifke-Mut-Karaman. Yani Mersin'e ayrılan ödeneklerden en önemli payın bu iki yola, iki ana artere ayrılmasını talep ediyoruz.

Ayrıca, Çeşmeli-Taşucu... Tabii, bütün talihsizlikler bizi buluyor. Kabinde herhâlde icracı bir bakanın da olmamasından Mersin, Adana biraz sıkıntı çekiyor çünkü başka bölgelerde gerçekten yapılan çok güzel çalışmalar var, yatırımlar var ama Mersin, Adana maalesef istediği payı alamıyor. Bu noktada bütün aksilikler bizi buluyor. Yani Çukurova Havaalanında yaşadığımız olayları, artık -ben 3'üncü dönem milletvekiliyim- her yıl konuşmaktan yorulduk Sayın Bakanım. Artık Çukurova Havaalanını bitirelim yani şu anda da işler iyi gitmiyor, bilginiz olsun, size nasıl bilgi veriliyor, nasıl aktarılıyor bilmiyorum ama şu anda iyi gitmiyor.

Ayrıca, bizim, yine Tarsus-Çamlıyayla yolumuz var. Sayın Bakanın döneminde biraz hız verilmişti ama birkaç yıldır yine ağır aksak gidiyor, bu yolun içerisinde tünel var, yol var ama 60 kilometrelik bir yol, inanın en az on küsur yıldır inşaatı devam ediyor.

Yine, Mersin-Gülнар-Silifke yolumuz, Gülнар-Aydıncık yolumuz ve Adana-Mersin arasındaki, 2 milyon nüfuslu iki kent arasındaki yolda ciddi sıkıntılar var. 8 şeritli bir proje yapıldı ama Mersin'in çıkışında yapılan bir köprülül kavşak dışında 1 metrekare bir yol yapılmadı. Yani Adana-Mersin yolunun mutlaka gündeme alınması lazım, ciddi bir trafik yoğunluğu var.

Yine, şehir içi yoğunluğu azaltmak adına Tarsus-Mersin arası otobanın ücretsiz olmasını talep ediyoruz. Birçok şehirde bunlar yapıldı, önemli bir şey değil. Sadece bir tane gişeyi geriye alacağız ve Tarsus-Mersin arası otoban ücretsiz olacak ve şehir içi trafiğinde de bu ciddi bir rahatlama sağlayacak. Bununla ilgili de sizden destek bekliyoruz Sayın Bakanım.

Hızlı trenle ilgili, tabii, her yıl bize gösteriliyor 2022, 2023, 2024; bu, bir yıl ileriye alınıyor, iki yıl geriye alınıyor ama şunu söyleyeyim ben: Adana-Mersin 2 milyon nüfuslu kent. Adana-Mersin arasında trenle seyahat eden günde binlerce insan var. Yani belki başka şehirlerin nüfusu kadar insan Adana-Mersin arasında trenle seyahat ediyor. Yani bu Adana-Mersin ve yine Karaman-Ulukışla-Mersin hızlı tren projesinin biraz daha öncelikli olmasını talep ediyoruz biz. Yani Çukurova Havaalanı hem ulaşım olarak 10 milyon yolcu kapasitesine sahip olacak hem de bizim ürettiğimiz ürünler dünyaya bu havaalanından pazarlanacak. Bu, diğer havaalanları gibi yani 1 milyon 500 bin, 2 milyon kapasiteli... Hiç birini önemsiz görmüyoruz, elbette hepsi önemli ama Çukurova Havaalanı'nın ticarete de bir katkısı olacak yani bizim ürettiğimiz ürünlerin tamamı buradan bütün dünyaya... Çünkü artık dünyada sektör daraldı yani birinci gün domates Mersin'de 2 lira, ikinci gün piyasa dengeleniyor, Mısır'dan domates geliyor, Mersin'e Mısır'dan domates geliyor, buradan yeniden pazarlanıyor. Yani dünya küçüldü, artık gemilerle, uçaklarla günlük sebze meyve ihracatı, ithalatı gerçekleştiriliyor. Yani Çukurova Havaalanı ve Yenice Lojistik Köyü bizim vazgeçilmezlerimiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayınız efendim.

Buyurun.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Ama inanın henüz yol bağlantısını bile bitiremedik Sayın Bakanım.

Altyapısı ihalesi yapıyor, müteahhit bırakıyor, üstyapı yapıyor, yap-işlet-devret oluyor... Yani ne varsa bizi buluyor ama artık buna daha yakın bir ilgi gösterin, bunları bitirelim. Biz yeni şeyler konuşmak istiyoruz yani artık biz Mersin’le ilgili bu projeleri konuşmak istemiyoruz, yeni projeler konuşmak istiyoruz. Çünkü yıllardır konuşulan projeler aynı projeler, turizmle ilgili aynı projeler, yolla ilgili, havaalanıyla ilgili aynı projeler, hep hayal. Hep biz anlatıyoruz, bir Antepli hikâyesi var: Bizim Yörüklerden biri askere gidiyor, bir Antepliyle beraber asker arkadaşlığı yapıyor. Antepli buna baklavayı anlatıyor, tabii yemiyor baklavayı, sadece dinliyor. Memlekete geliyor, hemşehrilerine anlatıyor. Soruyorlar, diyorlar ki: “Sen yedin mi?” “Vallahi yok, asker arkadaşım anlattı.” Yani bizim Mersin’de yapılan hizmetleri başka bölgedekilere hep gidip gezenler gelip anlatıyorlar. Mersin olarak istediğimizi alamıyoruz Sayın Bakanım. Yani bu konuda sizden destek bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum ben.

Bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Zeybek, buyurun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, bütçenizin de hayırlı olmasını diliyorum.

2019 yılında büyümeyen bir ekonomide, yeni sunulan bütçede görüyoruz ki 2020 yılında ekonominin büyümesi öngörüldü. Öngörü var ama böyle bir dönemde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının büyümeyi tetikleyecek bir bütçeye sahip olması gerekirdi. Şimdi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinde sermaye giderleri olarak 8 milyar, Karayollarında 7 milyar görüyoruz ama bütçenin tümünde faiz içi 138 milyarlık bir ödeme öngörüldü. Yani siz Bakan olarak bütçenizin artırılması konusunda... Mademki ülkede ileri bir atılım yapılacak, büyüme ve istihdamda bir sıkışıklık var, inşaat sektöründe ciddi bir durgunluk var, neden bu bütçeyi kabul ettiniz, neden bütçenizi buna uygun hâle getirmediniz?

Şimdi, konuşmanızda dediniz ki: “Dünyada demir yolu inşaatları Çin’den sonra en hızlı gelişen ülkesiyiz.” Bakın, ben, dünyayla ilgili başka bir örnek vereyim: Şu an Türkiye, dünyada, başlamış demir yolu inşaatlarında müteahhitlerin işleri durdurduğu birinci ülke yani ödenek yoksunluğundan dolayı, başlamış olan projelerin... Pek çok şantiyeye gidin bakın, orada üretim durmuş durumda.

Bir başka önemli konu şu: Bakanlığınız 2020 yılıyla ilgili bir liste yayımlamış. Bu listeye göre de birtakım işleri siz davet usulüyle çıkaracaksınız. Mesela İstanbul’da şehir hastanesi 2020 yılında bitiyor. Ama 2020 yılında bitecek olan şehir hastanesinin bağlantısını yapacak olan metro inşaatı daha yüzde 1’ler seviyesinde çünkü bunun finansman kredisi hâlâ bulunabilmiş değil. Finansman kredisinin bulunamaması konusunda devletin bankalarının belediyelere karşı olan tavrı anlaşılabilir gibi değil.

Şimdi, Bakanlığınız Erzurum-Aşkale-İspir devlet yolu için 940 milyonluk, davet usulüyle bir çağrı yapıyor. Şimdi, siz, belki de saatte birkaç arabanın geçtiği bir güzergâha 948 milyon lira para ayırabiliyorsunuz ama İstanbul’da günde 490 bin kişinin kullanacağı bir metro inşaatı ve 2020 yılında bitecek olan şehir hastanesiyle ilgili de kaynak bulmuyorsunuz, devletin kamu bankaları, Ağaoğlu’nun borçlarını Varlık Fonu’ndan kapatmak için finansman sağlıyor, Doğan Medya’nın Demirören’e satılması için 1 milyar doları buluyor, Hariri’nin Türk Telekom’daki batağını kapatmak için kamu bankaları bütün bu batağı karşılayacak finansmanı buluyor ama maalesef İstanbul’da Kadir Topbaş döneminde başlamış ama bugün yürümeyen 7 tane metro inşaatının devam etmesi için finansman kaynağını bulmuyor.

Sayın Bakanım, konuşmanızda dediniz, Kanal İstanbul'la ilgili değindiniz, Sayın Cumhurbaşkanımız da geçtiğimiz günlerde İstanbul'un su probleminden bahsetti. İstanbul'un su havzalarının yüzde 40'ının Kanal İstanbul'un geçtiği güzergâhta bulunduğunu biliyor musunuz? Melen Barajı'nı yapan müteahhidin alüvyonlu zemin üzerine devletin ve kamunun 1,5 milyar lirasını harcayarak yaptığı barajın gövdesindeki çatlama yüzünden Melen Barajı'nda dört yıldır su tutulmadığını, bu nedenle sadece yağışlara bağlı olarak regülatörlerden İstanbul'a su sağlandığını biliyor musunuz? Eğer Melen'den İstanbul'a su gelmeyecekse o zaman Avrupa yakasındaki bütün bu su havzalarını ve rezervlerini yok edecek olan bu Kanal İstanbul Projesi'ni hangi gerekçeyle dikkate alıyorsunuz?

Sayın Bakanım, Hüseyin Avni Önder'i tanırırsınız. Hüseyin Avni Önder iki yıl öncesine kadar İstanbul Büyükşehir Belediyesinde 3 bin lira maaşla çalışan bir şahsiyet.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) - Tamamlıyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Buyurun, tamamlayın.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – İki yıl önce bir şirket kuruyor ve siz İstanbul Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı'yla ilgili olarak da ihaleye çıkıyorsunuz. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin kent varlığı ve kent kültürünün önemli bir parçası olan buraları kenti kazandırmak için gireceği ihaleye girmemelerini söylüyorsunuz ama aynı dönemde bu ihaleleri alacak olan Hüseyin Avni Önder'le de makamınızda bir görüşme gerçekleştiriyorsunuz. Sizce bu, ihaleye fesat karıştırmak değil midir? İstanbul'un kültürel mirasının en önemli parçasının özel bir şahsa verilmesini nasıl uygun buluyorsunuz?

Son olarak da, Bakanlığınızda özellikle kara yolu ihaleleriyle ilgili, bu davet usulüyle verilen işlerde bu işlerin alınmasıyla ilgili komisyon iddiaları hakkında ne söylüyorsunuz? Neden artık bütçenizde para olmadığı için bu ihaleleri normal Kamu İhale Yasası'na göre yapmayı denemiyorsunuz da hâlâ davet usulüyle ihale yapmaya devam ediyorsunuz?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Şeker...

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Sayın Bakan, en çok yatırım yapan bakanlıklardan birisisiniz ve en çok kamu-özel iş birliği projelerini hayata geçiren bakanlıksınız. Bu projeler, enerji santrallerinde, şehir hastanelerinde, köprü ve yollarda, havalimanlarında gelecek kuşaklara çok büyük borçlar bırakıyor. Çocuklarımıza ve torunlarımıza ödenemeyecek yükler bırakıyoruz. Buna hakkımız olmadığını düşünüyorum. Bunu bir yer de yandaşa kapitülasyon, halkın ihtiyaçlarını yandaş üzerinden fahiş fiyatla karşılatma projesi olarak görüyorum.

Boğaz Köprüsü, 21 milyon 774 bin 283 dolara mal olmuştu, Osmangazi Köprüsü'ne ise ayda 42 milyon dolar garanti verdik. Toplam 518 Boğaz Köprüsü parasını garanti ettik bu proje için, bu, kabul edilebilecek bir şey değil. Bu kadar fahiş bir ödeme altına 22,3 yıl boyunca çocuklarımızı, torunlarımızı sokmaya hakkımız yok. Birçok başka projede de benzeri durum var. Şehir hastanelerinde bu kamu-özel iş birliği yönteminden uzun yıllar ısrarlarımız sonucunda vazgeçildiğini bu sene öğrenebildik. Sizin de bir an önce bu kamu-özel iş birliği yönteminden vazgeçmeniz çocuklarımız açısından hayırlı olacaktır diye düşünüyorum.

Atatürk Havalimanı, dünyanın en iyi 3'üncü havalimanıydı ve orayı söküyorsunuz, kapatıyorsunuz, şehrin içindeydi, havalimanları şehrin içinde olur, hastaneler şehrin içinde olur ama sizin anlayışınız, yandaşa rant getirmek için şehrin dışına hastane, şehrin dışına havalimanı yapmak. Daha önce rant için daha önce oralarda kimlerin ne spekülasyonlar yaptığı, rant projeleri yaptığı da herkesim malumu. Siz, şehre hastane değil, şehre havalimanı değil... Kendi yarattığınız şehirlere taşıyorsunuz havalimanlarını

ve hastaneleri. Burada kendi yandaşlarınız bile, Atlas Global “Operasyon maliyetlerine katlanamadık, kapatıyoruz.” diyor. Türk Hava Yolları, zarara katlanıyor, bunu genel bütçeden ödüyoruz ve sonuçta bütün millet bunun zararını ödemiş oluyor. Bir deprem olması durumunda İstanbul Yeşilköy Havalimanı, Atatürk Havalimanı çok hayati önemde, lütfen burayı elde tutmaya devam edin.

Demir yollarına gelince: Maalesef, Çorlu tren kazasında o menfezin olduğu yere gittim, o menfez sağlam ama onun üstünde, rayın altı kumlu toprakla kapatıldığı için burada bu faciayı yaşadık. Orada sanıkların avukatı -çok tecrübeli ve bilgili bir avukat- şunu ifade etti: Türkiye’deki menfez ve köprülerin yüzde 96’sı Sarılar köyündeki menfezden daha kötü durumdadır. Neden? Yan duvarları yapılmamış, oradaki menfezler projeye uygun, doğru düzgün yapılmamış ve Türkiye’de yüzde 96 bu sorun var ve bunu bir an önce düzeltmek gerekiyor başka yerlerde bir selin arkasından, bir felaketin arkasından böyle bir şey yaşamayalım diye. İklim krizi dönemindeyiz, bu iklim felaketleri her geçen gün artıyor. Bu konuda lütfen bu uyarıları dikkate alın, yeni facialar yaşamayalım.

TELEKOM’la ilgili olarak: TELEKOM’u verdik, kamu bankaları 2 milyar 685 milyon zarar etti, devlet 4 milyar 487 milyon zarar etti, Oger 7 milyar 572 milyon kazandı. Şimdi, biz bu kamu kurumunu bu firmaya vererek niye bu kadar zarara sürüklendik ve görevliler niye bu soygunu, yağmayı, talanı engellemedi, görevlerini yapmadı?

Halkalı’ya kadar giden bir Marmaray hattı var. Halkalı’dan sonra Altınşehir-Ispartakule-Bahçeşehir-Boğazköy-Hadımköy hattına da bu uzatılabilir. Oralarda milyonlarca kişinin yaşayacağı bir alan var ve buraya binalar yapıldı ama o bölgeye maalesef bu hat uzatılmıyor. O insanların da bundan yararlanmaya hakkı var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen konuşmanızı tamamlayınız.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Biliyorsunuz, daha önceden 3G dönemi vardı ve 3G döneminde siz Wikipedia’yı kapatmıştınız. Şimdi diyorsunuz ki: “5G’ye geçeceğiz.” Yine Wikipedia kapalı. Eğer bu altyapıyla en büyük bilgi kaynağı olan, dünyanın en büyük ansiklopedisi olan Wikipedia’ya ulaşamayacaksak bu yaptıklarınızın ne kıymeti var? İnternet üzerindeki bu sansür uygulamaları, yasak uygulamaları ne zaman bitecek? Sadece içeriğin ilgili kısmı yasaklanabilir eğer gerekliyse ama siz bir büyük kütüphaneyi yasaklıyorsunuz. Bu çağda bu yasakçı anlayıştan vazgeçmek gerekir diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Baltacı...

HASAN BALTACI (Kastamonu) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, seçim bölgem Kastamonu’da devam eden projelerle ilgili birkaç sorum olacak. Mesela Kastamonu-İnebolu yolu projesinde ödenek olmadığı için dal kıpırdamıyor. 1 milyar 389 milyon TL’ye ihale edilmişti. Proje bedeli bugün yaklaşık 3 milyar TL’ye yükseldi. Fiziki gerçekleşmesi yüzde 15’te kaldı. 2016’da başlamıştı ve 2022’de bitecekti. Sizin notlarınıza baktığımızda, süreç 2023’e uzatılmış durumda. Bu konuda şu soruyu yöneltmek istiyorum: Sunumunuzda belirttiğiniz üzere İnebolu yolu projesi 15 Ağustos 2023 tarihinde bitecek mi?

Yine önemli projelerden birkaç tanesi, Kastamonu-Karabük yolu ve Kırık Barajı relokasyon yolu projeleridir. Proje bedeli yaklaşık 1 milyar 741 milyon TL olan Kırık Barajı relokasyon yolunun 2021’de tamamlanması gerekiyor. Fiziki gerçekleşme oranı yüzde 40’lardayken çalışmalara ara verildi. Bu projenin önemi şu: Bu proje yapılmadan Kastamonu’nun içme suyu ihtiyacını karşılayacak olan Kırık Barajı’nın yapılması mümkün değil. Bu proje 2021 yılında bitecek mi?

Yine sunumunuzda, 13 bin kilometre demir yolu hattı için çalıştığınızı söylüyorsunuz. Kastamonu hem Karabük hem Çankırı’ya 100 kilometre mesafede. Gerek Karabük gerek Çankırı üzerinden Kastamonu’nun demir yolu ağına bağlanması, şehrin sosyoekonomik kalkınması açısından çok önemli; bu sayede, Kastamonu’nun bakır, mermer, kereste, tomruk gibi yer altı ve yer üstü zenginlikleri yine ulusal ve uluslararası pazarlara ulaştırılabilecek. Kastamonu’yu demir yolu ağına bağlamayı düşünüyor musunuz?

Ayrıca, yine, büyük bölümü İl Özel İdaresi kaynaklarıyla yapılan Kastamonu Havalimanı’na bakacak olursak seferler sık sık iptal ediliyor. 2018 yılında giden-gelen yolcu sayısı 91.384’ken, 2019 yılının ilk on ayında bu sayı 54.186’ya kadar düştü. Burada esas sorun, Aletli İniş Sistemi yani ILS cihazının kurulmamış olmasından kaynaklı. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Yönetim Kurulu Başkanı Funda Ocak bu sistemin kurulduğunu söylüyor ama hâlâ seferler iptal ediliyor. Bu sistem kuruldu mu? Maliyeti nedir? Ayrıca, il özel idaresi kaynaklarıyla yapılan hava meydanına Bakanlığınızın bütçesinden yatırım yapıldı mı? Bunu öğrenmek istiyorum.

Ayrıca, bir diğer konu da balıkçı barınakları konusudur. Kastamonu’da 8 tane balıkçı barınağı var. Biliyorsunuz, av sezonu başlamadan önce balıkçı barınaklarının ağızlarında tarama işlemi yapılır. Yalnız, Kastamonu’da hiçbir balıkçı barınağının ağızında tarama işlemi yapılmadı. “Ödenek yetersizliğinden yapılamıyor.” denildi. Bu konuda Valilik devreye girdi, DSİ’yle birlikte bir proje ürettiler ve kıyıda balıkçı barınaklarının ağızlarının tarama işlemi yapılıyor. Yalnız bu yeterli değil, aynı zamanda denizden de balıkçı barınaklarının ağızlarının tarama işlemi yapılması gerekiyor. Kastamonu’da bu yönde bir çalışma var mı? Türkiye genelinde balıkçı barınaklarının taramasıyla ilgili yapılan çalışmalar nedir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Kastamonulu değilim ama -siz değinmediniz- ben özellikle Ilgaz Tüneli için tüm Ulaştırma Bakanlığı ekibine, Karayollarına çok teşekkür etmek istiyorum. Muhteşem bir tünel oldu.

HASAN BALTACI (Kastamonu) – 250 milyonla başladı, 750 milyonla bitti. Elbette ki güzel oldu ama 3 katı maliyetle.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Sayın Başkan, yemekte de teşekkür edebilirsiniz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kabukcuoğlu, buyurun.

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, sayın üyeler, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, değerli bürokratlar ve sayın basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Eskişehir çevresinde, yalnız Eskişehir’de değil, Türkiye’nin pek çok ilinde ulaştırmayla ilgili bazı problemlerimiz var. Biliyoruz ki vatandaşın köyde kalması için sağlık, eğitim ve ulaşımın yerinde olması lazım. Sağlık ve eğitim memlekette bitti ama ulaşım da bazı imkânlar var, onların gerçekleştirilmesi bekleniyor.

Siz “demir yollarında çeken ve çekilen aletler” diyorsunuz ama bunlarla ilgili Eskişehir’de bir URAYSİM test merkezi var; bunların binaları bitti, alet edevat bekliyor. Buradaki test merkezi olmadan siz nasıl alet edevat üreteceksiniz, çeken/çekilen makineler üreteceksiniz?

Yine, aynı şekilde, Eskişehir’de 1894’te kurulmuş ve hizmet vermekte olan bir TÛLOMSAŞ var. Eskişehirli hızlı trenin TÛLOMSAŞ tesislerinde yapılmasını beklemektedirler.

Yine, Eskişehir’imiz 2018 yılında Türkiye’de yüksek teknolojide en çok ihracat yapan şehirler arasına girdi, Türkiye’de 1’inci sırada yer alıyor. Ama bunun yanında, organize sanayi bölgesini demir yoluna bağlayan bir hat yok. Bununla ilgili Sayın Binali Yıldırım’ın bir sözü olmuştu ve “Bitti, tamam.” diyorlardı. 8-9 kilometrelik bir yer var, Eskişehirli Hasanbeyli istasyonunun organize sanayi bölgesine bağlanmasını bekliyor. Şu anda organize sanayi bölgesinin üzerine, doğu tarafına ikinci bir organize sanayi bölgesi yapılıyor. Bunun yapılması Eskişehirli çok ferahlatacaktır.

Sayın Bakanım, bizim grubumuzun, İYİ PARTİ Grubunun 74 tane soru önergesi var, bunların sadece 27 tanesine Bakanlığınız cevap verdi yani bizim sorduklarımızın sadece üçte 1’ine cevap veriyorsunuz.

Yine, Eskişehir’de ulaşım bakımından hem kent içinde hem de kent dışında bazı problemler var. Eskişehir’i Afyon’a bağlayan Eskişehir-Sarıcakaya, Eskişehir-Seyitgazi-Afyon yolu ve Eskişehir-Kütahya-Afyon yolu var. Eskişehir-Seyitgazi-Afyon yolunun, Afyon-Eskişehir sınırına kadar Afyon tarafı yapılmış durumda, üçte 1 kısmı özel idarenin imkânlarıyla yapıldı, Seyitgazi-Afyon sınırına kadar olan üçte 1 kesim ise yapılmamış durumda ve o yol atıl durumda. O yolun yapılmış olması Eskişehir-Kütahya-Afyon yolunu rahatlatacaktır. Eğer ki bu Afyon yolunu yaptıran irade bu işin böyle olacağını bilseydi kesinlikle Eskişehir’de kalan kesimini de yaptırdı, böyle olduğunu düşünüyoruz.

Yine, Eskişehir’de çok büyük kazalara neden olan Eskişehir-Alpu-Mihalıççık yolu vardır. Burada kaza olduğunda makineler geliyor, 2-3 kilometre çalışıyor ve sonra makineler kayboluyor. Şu anda 4-5 kilometrelik kesimde bir hafriyat yapılmış durumda, bundan sonrası yine beklemektedir.

Yine, Eskişehir-Sarıcakaya yolu var. Bu yalnız Sarıcakaya yolu değil, Eskişehir’i aynı zamanda Bolu, Seben, Nallıhan ve diğer kuzeybatı kesime bağlayacak olan bir yoldur. Bu yol da yapılırsa buradaki vatandaşlar rahat edecektir, Eskişehir’in etrafla bağlantısı ve etrafın Eskişehir’le bağlantısı daha rahat olacaktır.

Sayın Bakanım, bunun yanında, şimdi, yollar yapılıyor. Çok meşhur, malum bir yolumuz var -ben bunu Sayın Karayolları Genel Müdürüne de ilettim ama bir türlü kendileriyle görüşemedik- Eskişehir-Bursa yolu var. Eskişehir-Bursa yolu daha önce oradaki Yukarısöğüt’ten, Aşağı Söğütönü’nden geçerken Eskişehir’in arazileri ona göreymiş. Şu andaki Bursa yolundan dolayı Eskişehir’in bu iki köyü güneşe geçememektedir, arazileri orada kaldı. Eğer ki bu vatandaşlar traktörleriyle, müştemilatlarıyla Eskişehir’e Batıkent’ten geçecek olurlarsa trafik polislerinden ceza yemektelerdir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım efendim.

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) – Yok, batıya giderlerse batıda bir tane kavşak yapıldı ama bu, Eskişehir köylülerinin işine yaramamaktadır. Giderlerse saatlerce oralarda uğraşmaktadırlar ve hızlı kara yolu üzerinde tehlike yaratacak durumdadırlar. Eskişehir’in bu köylüleri buna çözüm bekliyor.

Sayın Bakanım, yine, demir yolları istasyonlarında “Demiryolları refah ve ümran tevlid eder.” diye bir yazı vardı, Atatürk’ümüzün bir sözüydü, biz bu yazıyı çok gördük ve biz bu yazının olduğu istasyonlarda büyüdük. Şu anda, Nevşehir’in tek tren istasyonu Kanlıca İstasyonu var. Kanlıca

İstasyonuna Kozaklı, Kaşıkışla, Karasenir, Yabanlı, İkizce, Çöplüçiftliği köyleri de bağlıdır ve burada tren durmuyor. Düşünebiliyor musunuz, burada tren durmuyor; bu, vatandaşların çevreyle olan bağlantılarına engel oluyor. Vatandaşlar, geçmedikleri köprülerin parasını veriyor, geçmedikleri yolların parasını veriyor, geçmedikleri geçitlerin parasını veriyor ama kapılarından geçen trenden faydalanamıyorlar. Yani bu millete reva mıdır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum Efendim.

Arkadaşlar, sabrınıza binaen bir arkadaşımıza daha beş dakikalık söz vereceğim. Sonra yemek arası vereceğim.

Sayın Demirtaş, buyurun.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Ulaştırma Bakanlığının bütçesini görüştüyoruz. İşte şöyle iş yaptık, böyle iyi iş yaptık diyorsunuz ama bunların hangi kaynaklarla yapıldığını söylemiyorsunuz.

Türkiye, on yedi yılda dış borçlarını 460 milyar dolara, iç borçlarla birlikte Türkiye'nin borcuysa 950 milyar dolara çıkardı. On yedi yılda 65 milyar dolar da özelleştirme geliri elde edildi. Yapılan alt yapı, yol köprü gibi işlere bakıyoruz, maalesef bu kadar da büyük kaynak, yandaşlar zengin edilerek çarçur edildi. Bir çok yap-işlet-devret projesine geçiş garantisi verilerek çocuklarımızın geleceği ipotek altına alındı.

Sayın Bakan, bizce, bu gittiğiniz yol, yol değildir, bu yolu değiştirmeniz gerektiğini düşünüyoruz.

Sayın Bakan, maalesef AK PARTİ tarafından on yedi yıldır üvey evlat muamelesi gören Zonguldak'ın bugünkü imkânlarla en fazla üç yılda bitirilebilecek durumda olan Zonguldak-Ankara, Zonguldak-Ereğli, Ereğli- Devrek, Filyos-Zonguldak yolları, aradan geçen on yedi yılda hâlâ bitirilememiştir. Zonguldak'ın yolları yılan hikâyesi dönmüş, hiç bitmeyen aşklara konu olmuştur.

Bakın, toplam uzunluğu 45,7 kilometre olan Zonguldak-Ereğli yolunun yapımına 1974 yılında başlanmıştır. Yolun yapımına başlanalı kırk beş yıl olmuştur ama 45 kilometrelik yol hâlâ bitmemiştir. Yol güzergâhındaki Üçköy, Terzi, Bayat, Bakımevi, Elmacı köylerinin çıkış noktalarının yapımı dahi daha tamamlanamamıştır.

2004 yılında yapımına başlanan ve toplam uzunluğu 55,5 kilometre olan Ereğli-Devrek yolunda ise on beş yılda sadece 32 kilometre satıh kaplaması yani mıcır asfalt yapılmıştır. Her seçim öncesi vatandaşlarımıza bu yolun derhâl bitirileceği sözünü verdi AK PARTİ'liler ama bitmedi.

Sayın Bakanım, aslında, AK PARTİ'liler kazma kürek bu yola on beş yıl önce başlamış olsalardı, bu yol şimdiye çoktan bitmiş olurdu ancak bu hızla, anladığımız kadarıyla, on yıldan önce de bitmez.

Filyos- Zonguldak yolunda da hiç bir ilerleme yoktur. Zonguldak-Ankara yolunun çıkışındaki Mithatpaşa Tünellerinde yapım çalışmaları hâlâ tamamlanamamıştır. Zonguldak'taki köy yollarının da durumu maalesef felakettir.

Sayın Bakan, Zonguldak olarak, sizden 2020 yılında tüm Zonguldak yollarının tamamlanmasını bekliyoruz.

Sayın Bakan, yapımı 1999 yılında tamamlanan ve yolcu uçaklarının kullanabileceği hâle getirilen Çaycuma Havaalanı, AK PARTİ döneminde uzun yıllar atıl durumda bekletilmiştir. Sadece Zonguldak değil Bartın, Karabük, Bolu'nun da yararlanabileceği havaalanı uzun mücadelelerden sonra, geçtiğimiz mayıs ayında Türk Hava Yolları ve özel bir şirketin iç ve dış hat uçuşlarına açılmıştır. Zonguldak Havaalanı'nın on yedi yıl sonra uçuşlara açılması için emeği geçen bütün Bakanlığınız personeline

ve herkese teşekkürlerimi sunuyorum. Nisan ayından beri de görülmüştür ki yolcu potansiyeli vardır. 600 bin gurbetçimizin yaşadığı Almanya'daki gurbetçilerimiz ve İstanbul'daki vatandaşlarımızın yararlandığı havalimanının tam faaliyete geçebilmesi için pistin 250 metre daha uzatılması gerekmektedir. Onun için, sizden bu pistin derhâl uzatılması için destek bekliyoruz. İnşaat işlemlerinin bir an evvel bitirilmesini talep ediyoruz.

Sayın Bakan, 2018'de çıkardığımız Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri Teşkilat Yönetmeliği ve buna bağlı olarak römorkaj hizmet izinleriyle ilgili olarak birçok usulsüz ve yasa dışı işlemler yapıldığı medyada yer almıştır. Bu konuyla ilgili Bakanlığımıza sorduğum sorulara da cevap vermiyorsunuz veya konuyla ilgisi olmayan cevaplar geliyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Bir dakika vererseniz...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Buyurun, tamamlayın.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Teşekkür ederim.

Römorkaj izinleriyle ilgili izin komisyonuna danışmanınız Ali Kurumahmut'un müdahale ettiği, basına yansımıştır. Anadolu Kılavuzluk Anonim Şirketi, bu alanda hiçbir tecrübesi olmayan, dış cephe boya işleriyle uğraşan "Hamdi Safi" isimli kişi tarafından kurulmuştur. Ancak Ticaret Sicil Gazetesi'ne göre Anadolu Kılavuzluk AŞ'nin yüzde 60'ı kılavuz kaptanların olduğu DEKAŞ şirketine, yüzde 40'ı ise Hamdi Safi ile Beltur'un eski Genel Müdürü Selahattin Aydın arasında pay edilmiştir. Ana sözleşmeye göre yüzde 40 hisseye sahip olan Hamdi Safi ve Selahattin Aydın yüzde 75 kâr, yüzde 60 hisseye sahip olan kılavuz kaptanlara ise yüzde 25 kâr payı tahsis edilmiştir. Sizce bu, ticari hayata uygun bir durum mudur?

Bunları size sorduk ama maalesef cevaplarını alamadık.

Son cümlem kaldı, tamamlayayım efendim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen, son cümlelerinizi alalım.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Ayrıca bugüne kadar, bir kamu kurumu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne yürütülen boğazlardaki kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin özel şirketlere devredileceği basında yer almıştır. Bu sektörde 3 milyar dolarlık bir rant olduğu ifade ediliyor, bu doğru mudur Sayın Bakan, böyle bir özelleştirme yapılacak mıdır?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, saat 15.00'e kadar birleşime ara veriyorum.

Kapanma Saati: 14.12



ÜÇÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 15.03****BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Mersin)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)****(Oturum, Sözcü Abdullah Nejat Koçer tarafından açıldı)**

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Değerli Komisyon üyelerimiz, 24’üncü Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçe görüşmelerine devam ediyoruz.

Söz taleplerini karşılamaya devam edeceğim.

Sayın Aydın, buyurun lütfen.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Değerli Bakanım ve Bakan Yardımcılarım, saygıdeğer Komisyon üyeleri, milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlar, basınımızın seçkin temsilcileri; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Yakın zamana kadar Doğu-Batı aksında koridor ülkesi olarak tanımlanan Türkiye, bugün kuzey-güney akslarının da yer aldığı, 3 kıtanın birleştiği, dünyanın en kritik kavşağı konumuna gelmiştir.

Önemli altyapı projeleriyle gücüne güç katarak yoluna devam eden Türkiye’de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak kara yolu sektöründe, bölünmüş yol yapım çalışmaları, bitümlü sıcak karışım kaplamalı güzergâhlar, güvenli trafik altyapısı ve tünel, köprü ve viyadükler; kısaca önemli sanat yapılarında çalışmalarımızı aralıksız sürdürerek yatırımlarımızla yollarımızdaki hizmet seviyesini, seyahat konforunu ve trafik güvenliğini artırmaktayız.

Karayolları Genel Müdürlüğünün 2019 yılı Kasım ayı itibarıyla 3.060 kilometre otoyol, 31.003 kilometre devlet yolu ve 34.191 kilometre il yolu olmak üzere toplam 68.252 kilometre yol ağı bulunmaktadır. Bu yol ağının 25.962 kilometresi bitümlü sıcak karışım kaplamalı, 39.1118 kilometresi sathi kaplamalı olup 3.174 kilometresi ise diğer yollardır.

Acil Eylem Planı kapsamında 2003 yılında yapımına başlanan bölünmüş yol projeleriyle trafik güvenliğini artırarak kazaları azaltmak ve kazalardaki ölüm oranını düşürmek, mevcut kapasite yetersizliklerini iyileştirerek taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlamak, yolların fiziki ve geometrik standartlarını yükselterek seyahat konforunu arttırmak ve seyahat süresini kısaltmak amaçlanmıştır.

2003 yılı öncesi mevcut 6.101 kilometre uzunluğundaki bölünmüş yol ağıımızla sadece 6 ilimiz birbirine bağlyken 2003 yılından itibaren 21.022 kilometre yol yapılarak bölünmüş yol ağıımız toplamda 27.123 kilometreye ulaşmış ve 77 ilimizin birbiriyle bağlantısı sağlanmıştır. Bugün itibarıyla bölünmüş yollar toplam yol ağıımızın yüzde 40’ını oluşturmalarına karşın, bütün yol ağıımızda hareket eden trafiğin yaklaşık yüzde 82’sine hizmet vermektedir.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri; bölünmüş yolların hizmete alınması ve yollarımızın geometrik standartlarının iyileştirilmesi sonucunda kaza karakterleri değişmiş ve özellikle kafa kafaya çarpışmaların önlenmesi sonucu ölümlü kazaların sayısında azalmalar olmuştur. Otoyollar ve bölünmüş yollarla birlikte köprü ve tünellerle kademeli olarak artan yatırımlarımızda özellikle tamamı

yerli yüklenici ve teknik kapasitemizle önemli sanat yapıları tamamlanmıştır. Yol yapımının ülkemizin refah seviyesine sağlayacağı katkıyı düşünerek hareket eden kuruluşumuz, yolun medeniyet düzeyini belirleyen en önemli etken olduğu gerçeğini gözletmektedir.

Kara yollarımıza yaptığımız yatırımların ülkemize ve insanımıza artı değer olarak döneceğini biliyorduk. Ülkemiz genelinde yürütülen bu çalışmalarla birlikte Antalya ilinde yapılan karayolu yatırımlarını incelediğimizde, Karayolları Genel Müdürlüğünün Antalya ilinde 918 kilometre devlet yolu, 862 kilometre il yolu olmak üzere toplam 1.780 kilometre yol ağı bulunmaktadır. Antalya ilimizde kara yolu çalışmaları için 1993-2002 yılları arasında 3 milyar 435 milyon TL harcama yapılmış olup 2003-2019 yılları arasında bu tutar yüzde 342 artışla 11 milyar 737 milyon TL'ye ulaşmıştır. Antalya ilimizde devam eden projelerin sayısı 23 adet olup bu projelerin toplam proje tutarı 12 milyar 377 milyon TL olup bu projeler için şimdiye kadar yapılan toplam harcama tutarı 2 milyar 913 milyon TL'dir.

Bölünmüş yol çalışmaları kapsamında Türkiye'nin turizm merkezi Antalya ilimizde de önemli gelişmeler kaydettik. Şu anda Antalya'ya -15 milyonu geçti bu sene, rekor olacak- 16 milyon turist geldi. Öncelikle havaalanımızın hemen yapılması, ikinci havaalanımızın, Gazipaşa Havaalanı'nın yapılması... Eğer bu yolları yapmamış olsaydık, bu kadar sayıda turistin gelme şansı çok zordu.

Karayolu çalışmalarında en önemli projelerimizden biri "Akdeniz sahil yolu" olarak adlandırdığımız Antalya-Mersin bölünmüş yol çalışmalarıdır. Akdeniz sahil yolunun mevcut yol uzunluğu 479 kilometredir. Proje tamamlandığında yolun uzunluğu 40 kilometre kısalarak 439 kilometreye düşecektir. 394 kilometresi tamamlanmıştır. Bu proje kapsamındaki 34 adet tünelin 16 adedi ve 74 adet köprü ve viyadüğün 58 adedi tamamlanmıştır. Akdeniz sahil yolunun 2022 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir. Bu konuda Mersin milletvekillerimiz de konuştu. Bu yol bittiği zaman gerçekten çok büyük bir hizmet olacak. Tabii, yıllardır o yörede yaşayan insanlarımız "Karadeniz yolu bitti, bizim yolumuz ne zaman bitecek?" diyorlardı ama şu andaki gerçekten standardı yüksek tünelleriyle, viyadükleriyle güzel bir yol ortaya çıkıyor.

Bizim İç Anadolu'yu Antalya'ya bağlayan yollarımız var. Konya Seydişehir'den başlayan Akseki-Manavgat yolu, İç Anadolu'yu Akdeniz'e bağlayan trafik yoğunluğunun en fazla olduğu yollarımızdan birisi. Alacabel diye 1.825 rakımlı bir yerimiz var ve ilk kar yağdığında bile yol kapanabiliyor. Şimdi orada 7,5 kilometrelik gidiş, 7,5 kilometrelik tünelimiz bittiği anda bu yol 12 kilometre kısallacak.

Yine, aynı şekilde, Alanya ayrımı-Hadim-Kuş Yuvası yolu dediğimiz, Hadim'den, Taşkent'ten Kuş Yuvası'na giden yol gerçekten çok zor bir yoldu. Şu anda bizim bölgemizde kalan, Antalya tarafından kalan yolun ilimizdeki mevcut uzunluğu 63 kilometre 7.904 metre uzunluğundaki 10 adet tek tüplü tünel ile birlikte 12 kilometresi ise tek yol olarak tamamlanmış ve hızlı bir şekilde yapılmaya da devam ediyor.

Yine, Konya-Beyşehir-İbradı yolu var. Özellikle, Sayın Bakanımızın Genel Müdürlüğü zamanında kara yolları ağına alınmıştı. Biz orada ilk olarak orman yolu başladığımız zaman bile vatandaşın çok büyük bir memnuniyeti vardı. Sayın Bakanımızın sayesinde projeye girdi ve şu anda -Demirkapı Tüneli- 5 kilometre gidiş, 5 kilometre geliş tünel var; birisi tamamlandı ve kalanı da hızlı bir şekilde yapılmaya devam ediliyor. Bu yol bittiği zaman Konya'dan Antalya'ya iki saatte ineceğiz. Zaten bu yola "Selçuklu Sultan Yolu" diyoruz, Selçuklular zamanında yapılmış ve Alâettin Keykubat o yoldan Alanya'ya inmiş; inşallah, o da hızlı bir şekilde bitecek.

Yine, Kızılkaya ayrımı-Antalya yolu, Çubuk Beli yolumuz: Orada da "2,2x2" tünel bitmek üzere, yol 3 kilometre kısallacak. Bu yolun üzerinde, Antalya'ya girinceye kadar da 7 adet köprülül kavşak tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

Yine, Kızılkaya-Bozova-Korkuteli-Elmalı-Finike yolumuz: Burada da güzel çalışmalar var. Yolum toplam uzunluğu 159 kilometre, Antalya ilimizdeki uzunluğu 150 kilometredir; 71 kilometresi bölünmüş yol olarak tamamlanmış, yapım çalışmalarının 2021 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Bu yol bittiği zaman oradaki tarım ürünlerimiz güzel bir şekilde İç Anadolu'ya geçebilecek.

Yine, Kalkan-Kaş-Finike yolumuz: Mevcut yol uzunluğu 98 kilometre, proje uzunluğu 73 kilometre, projenin tamamında yapım çalışmaları tamamlandığında güzergâh 25 kilometre kısalacak.

Antalya batı çevre yolu: Gerçekten, son yıllarda -Antalya Türkiye'nin 5'inci büyük şehri- Antalya'ya çok hızlı nüfus yığılması var ve burada Antalya batı çevre yolu olarak 14 kilometre, tamamı bitümlü sıcak karışım kaplamalı bölünmüş yol olarak tamamlanmış, batı çevre yolu-Kemer bağlantısını sağlayan serbest bölge kavşağı tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

Yine, Antalya kuzey çevre yolu: Burası da çok güzel bir yol oldu. Çubuk Beli'ni geçtikten sonra Organize Sanayi-Isparta arasındaki 19 kilometrelik yol bitti, otoban gibi güzel bir yol oldu. Isparta-Kocayatak arasında kalan 18 kilometrelik yolun çalışmaları devam etmektedir.

Yine, ayrıca, Manavgat D-400 üzerinde, benim de ilçem olan Manavgat'ta 3 tane köprülülük kavşak yapıldı, gerçekten çok güzel oldu. Gerçi ilk zamanlarda "Bu projeyi buraya uygulayamazsınız." demişlerdi fakat daha sonra, ikisi bitince üçüncüsü için bu sefer de "Paranız mı bitti? Niye yapmıyorsunuz?" diyorlardı; şu anda çok güzel bir yol olarak burası da bitmiş oldu.

Evet, kara yolu taşımacılığının 2023'te ulaşacağı beklenen talebin karşılanmasına yönelik kara yolu ağımızın fiziksel, geometrik ve işletme standartlarının iyileştirilmesinin yanı sıra, yeni altyapı projeleriyle de desteklenecek kara yolu taşımacılığının daha da geliştirilmesi önem arz etmektedir. Bu nedenle, bölünmüş yol çalışmaları dışında, özellikle, ekonomimizdeki can damarı durumunda olan bölgelerimizde yap-işlet-devret modeliyle yeni otoyolların yapımına devam edilmektedir. 2003 öncesi 1.714 kilometre olan otoyol ağımız, son on yedi yılda yapılan 1.346 kilometreyle birlikte 3.060 kilometreye ulaşmıştır.

Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolundan bahsetti arkadaşlarımız. Yine, aynı şekilde, İzmir-Aydın arasındaki otoban bitmişti ama kısa sürede Denizli...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Aydın, tamamlar mısınız lütfen.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Hemen tamamliyorum Başkanım.

Tabii, burada Antalya-Alanya otobanı çalışmalarının ihale aşamasına geldiğini biliyoruz ve ben bu çalışmaları yapan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızda büyük hizmetleri olan, emeği geçen bakanlarımıza, son Başbakanımız Binali Yıldırım Bey'e –"Yolları böldük, gönülleri birleştirdik." demişti- yine, şimdi Komisyon Başkanımız olan Lütfi Elvan Bey'e, Ahmet Arslan'a ve şu anki Bakanımız Sayın Mehmet Cahit Turhan'a özverili çalışmalarından dolayı şükranlarımı arz eder, 2020 yılı bütçesinin hayırlı olmasını diler, saygılar sunarım.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Aydın.

Sayın Aygun, buyurun.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, değerli vekillerimiz; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sözlerime Şeyh Edebali'nin "İnsanı yaşat ki devlet yaşasın." sözleriyle başlamak istiyorum. Maalesef, AK PARTİ iktidarında Kamu İhale Yasası'nın devre dışı bırakılmasıyla rant kavgası, insan hayatının önüne geçmiştir. AK PARTİ döneminde 11 ölümlü, yaralanmalı büyük tren kazası olmuş ve

en önemlisi, 22 Temmuz 2004'te Pamukova'da 38 vatandaşımızı, daha sonra da kendi seçim bölgem olan -ve aralarda yine tren kazalarımız var ama- Tekirdağ Çorlu Sarılar'da 8 Temmuz 2018'deki tren kazasında 25 vatandaşımız hayatını kaybetti ve 318 vatandaşımız da yaralandı. Kazadan hemen sonra gittiğimde karşılaştığım manzarayı sizlere anlatmam mümkün değil. Bu kazadan beş ay sonra 13 Aralık 2018'de de Ankara'da hızlı tren kazası sonucu 9 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. Tüm kazalar ihmallerin sonucudur. Bu kazaların önlenememesi ve devam etmesi Ulaştırma Bakanlığının ve Devlet Demiryollarının ders almadığını ortaya koymakta. Bu kazalarda payı olan eski Genel Müdürün milletvekilliğiyle ödüllendirilmesi de bunun göstergesidir.

Sayın Bakan, değerli vekiller; Çorlu 1. Ağır Ceza Mahkemesinde başlayan davada maalesef, mahkeme heyeti, bizim ilk günden beri itiraz ettiğimiz, bilirkişi heyetinin uzun bir sonra tekrar yenilenmesini istedi. Burada daha önce, Pamukova'yı aklayan ve Devlet Demiryollarıyla bağlantısı olan 2 kişinin hem sinyalizasyon hem de ikmal, bakım işlerinde danışmanlık yapması ve ortağı olması zaten kuşku uyandırmıştı. Yine, Aile Bakanlığının -bu kadar içi içe olmaları nedeniyle- Devlet Demiryolları ve Ulaştırma Bakanlığını aklamaları doğaldır diye düşünüyorum. Ama, bu bilirkişi heyeti, kamuoyu vicdanında ve kazada yakınlarını yitiren ailelerin vicdanında yargılandı. Sonuçta, bilirkişi heyetinin yenilenmesine karar verildi. Yeni bilirkişi heyetinin kazaya ilişkin tüm ihmalleri sıralayarak üst düzey yöneticilerin kazadaki sorumluluğunu ortaya koymasını bizler bekliyoruz çünkü -sizin de personeliniz olan ve- o 4 masum personelin yargılandığı duruşmalarda Devlet Demiryollarındaki bakım onarım memurunun açıkladığı şu cümle çok önemli: 250 köprü ve 2.500 menfezden sorumlu olduğunu söylüyor ve işçi ve usta bulamadığını da ifade ediyor duruşmada.

Yine diğer bir personeliniz diyor ki: "Devlet Demiryollarında uzman eleman sıkıntısı var." Geldiğimiz noktada, kadroların 2001'den beri boşaldığını ve yol bekçilerinin olmadığı, her 100 kilometrede 1 yol bekçisi olması gerekirken sadece 1 yol bekçisinin olduğunu ifade ediyor ve 11.394 kilometre demir ağ olduğunu söylüyorsunuz, o zaman sizin 1.200 yol bekçisine ihtiyacımız var. Acaba, yol bekçisi almayı düşünüyor musunuz?

Yine, Devlet Demiryolları ile Meteoroloji Genel Müdürlüğü arasında koordineli çalışacak ve anlık yağışları değerlendirecek personel de bulunduracak mısınız diyorum. Arkadaşlar "doğal afet"le ifade ettiler bu kazayı. Artık, bu koordinasyonu sağlamayı düşünüyor musunuz Sayın Bakan?

Yine, bakınız "hızlı tren" dediniz, Tekirdağ-İstanbul (Kapıkule-İstanbul) arasında... Bu proje, en başta, 2010'da tamamlanacaktı, şu andaki tahmin 2022, şu anda bunun da ucunun açık olduğunu görüyorum bugünkü sunumunuzdan. Bunda Avrupa Birliği fonlarından 1 milyar 731 milyonluk hibe var. Avrupa Birliği hibesine rağmen, demir yolu yatırım için yeterli ödeneği programa koydunuz mu Sayın Bakan? Ne zaman bitecek?

Sayın Bakanım, yine yollara gelelim. Yollara geldiğimizde, bakınız, ölüm yolumuz var Hayrabolu-Süleymanpaşa yolu arasında. "İtibardan tasarruf olmaz." diyenler, insan hayatından tasarruf yapmaktadırlar. 2020 yılında bitirilmesi gereken bu yol, maalesef, ne zaman bitirileceği şu anda aşikâr diyorum.

Yine, bakınız, Süleymanpaşa, Muratlı ve Karıştıran... yine "Süleymanpaşa ile Keşan arasında double yol yaptık." dediniz. Gelin, o yolların hâlini bir görün. Süleymanpaşa-Muratlı arasında her gün, en ufak bir çisentide dahi kaza olmakta, en son 3 vatandaşımız hayatını kaybetti. Bu yolu özelleştirme kapsamında birilerine vermiştiniz. Yine, Karayolları şu anda üzerine her gün bir baypas geçiyor ve günü kurtarmaya çalışıyorsunuz.

Yine, Muratlı çevre yolunu yaptınız ama ışıklandırmasını yapmadınız. Süleymanpaşa’da çevre yolu yaptınız, ışıklandırmaları yapmadınız. Yine, Keşan-Süleymanpaşa arasında yolları böldünüz ama kavşaklarda bir tane ışıklandırma yok, her gün ölümlü ve yaralanmalı kazalar olmaktadır.

Arkadaşlar, bakınız, Sayın Cumhurbaşkanı geldi 31 Martta, Tekirdağ Cumhuriyet Meydanı’nda dedi ki: “Çorlu Havalimanı’nı Atatürk havalimanı yapıyoruz.” Ama uçuş yok arkadaşlar, uçuş, sadece ismini değiştirdiniz. Atatürk Havalimanı’nı İstanbul’dan kaldırdınız ve şu anda insanları İstanbul Havalimanı’na gönderiyorsunuz, yarın kar yağdığında –biz çünkü her zaman o yoldan geçiyoruz– merak ediyorum ne olacak.

Millet yerden ısıtma yaparken biz Sayın Bakana sorduğumuzda diyor ki... Kürümeyle çözecekmişiz yolu. Arkadaşlar, millet aya gidiyor, biz yola gidiyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Aygun.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Sayın Başkan, bitiriyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Tamamlamanız için söz veriyorum.

Buyurun, hemen tamamlayın lütfen.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Sayın Bakan, yine Saray-Vize arasındaki duble yoldaki kavşaklarda da ışıklandırmaları lütfen bir an evvel yapın. İnsan hayatından tasarruf etmeyin diyorum çünkü tasarruf etmeyi çok seviyorsunuz “İtibardan tasarruf edilmez.” diyorsunuz, itibardan tasarruf etmeyin ama insan hayatından da tasarruf etmeyin diyorum. O insanlar her gün canlarını yitiriyorlar, hem maddi hem de manevi açıdan sıkıntımız var.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum Sayın Aygun.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Bakınız, geldiğimiz noktada, yine hızlı trenle ilgili, Çerkezköy hattı tam şehrin içinden geçiyor. O planı revize etmenizde fayda var diyorum çünkü yol yakinken bazı şeyleri değiştirerseniz yarın yanlış yapmayız diyorum. Çerkezköy’deki Kent Park’ın yanından geçen o hızlı tren hattının yönünü biraz değiştirerseniz gelecekle ilgili iyi bir yatırım yapmış olursunuz diyorum. Bugün yol yakinken lütfen bunu kayıtlarınıza alın ve yarına kalmayın, geç yapmayın diyorum.

Teşekkür eder, başarılar dilerim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum.

Sayın Taytak, buyurun lütfen.

MEHMET TAYTAK (Afyonkarahisar) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, basınımızın güzide temsilcileri; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

25 Ekim 2019’da hizmete giren, Akdeniz ve Ege’yi birbirine bağlayan, 262 yolcu kapasiteli, 4 vagonlu, 30 durakta yolcu alıp indirecek olan, Afyonkarahisar ilimizin Dinar ilçesinden de geçmekte olan, konforlu ve güvenli altyapısıyla hizmet veren Göller Ekspresi için yaptığınız yatırımlar ve destekler için Bakanlığınıza teşekkürlerimi arz ediyorum. O nostaljiyi o bölgede yaşıyorsunuz, gerçekten bizim için çok anlamlı oldu efendim, çok teşekkür ediyorum.

Kıymetli heyet, Afyonkarahisar ilimizin ihtiyaçlarını ifade etmeye çalışacağım.

Sayın Bakanım, Emirdağ-Bolvadin-Çay yolunun uzunluğu 74 kilometredir. Bu yolda çalışmalar devam etmektedir. Eğer özellik artırımı yapılırsa çalışmalar çok daha hızlı devam edecektir çünkü çok uzun yıllardır süren bir çalışmadır. İnşallah bu dönem tamamlanacağını düşünüyoruz.

Emirdağ-Davulga yolu: Yol yapımı başlamıştır, ödenek yetersizliği nedeniyle çalışmalar yavaş gitmektedir, ödenek artırımı gerekmektedir.

İhsaniye-Döğer yolu: Yol uzunluğu 15 kilometredir, düşük standartlı bir yoldur, bitümlü sıcak karışım olması ve standardının yükseltilmesi gerekmektedir.

İhsaniye-Kütahya yolu: Yol uzunluğu 9 kilometredir, özel idareye aittir, Karayolları ağına alınıp standardının yükseltilmesini istiyoruz.

Afyon-Uşak-İzmir yolunun ihalesi yapılmıştır, çalışmalarının da bir an önce başlaması gerekmektedir. İnşallah önümüzdeki süreçte başlayacağını tahmin ediyoruz.

Afyon Sandıklı yol ayrımı ve Sinanpaşa yolu: Yol uzunluğu 9 kilometredir. Yolun standardının yükseltilmesi gerekirken, Sandıklı yol ayrımından Sinanpaşa ilçesine çevre yolu yapılması gerekmektedir. Bu iki alternatiften bir tanesi değerlendirilebilir diye düşünüyorum Sayın Bakanım.

Afyonkarahisar-Şuhut yolu: Yol uzunluğu 22 kilometredir, 10 kilometresi tamamlanmış, 12 kilometresi kalmıştır. İhaleyi alan firmanın sözleşmesi feshedilmiştir. Fesih talebi kabul edilirse 12 kilometre tekrar ihaleye verilecektir ya da fesihden vazgeçilip firma 12 kilometreyi tamamlayacaktır. Bu konunun ivedilikle çözülmesini bekliyoruz.

Şuhut-Karaadilli yolu: Yol uzunluğu 32 kilometredir, yolun standardının yükseltilmesini ve bitümlü sıcak karışım olmasını arzu ediyoruz.

Şuhut-Başören yolu: Yol uzunluğu 14 kilometredir, yolun standardı yükseltilmeli ve bitümlü sıcak karışım olmalıdır.

Karaadilli-üçüncü bölge sınırı arası: Yol uzunluğu 34 kilometredir, yolun standardı yükseltilmeli ve bitümlü sıcak karışım olmalıdır.

Karaadilli ayırım-Haydarlı yolu: Sayın Bakanım, burası Afyon'dan Emirdağ, Bolvadin ve Çay'dan devam eden bir yoldur, Geyikli Antalya'ya gidecek olanlar ya da Isparta'ya gidecek olanlar son dönemlerde bu yolu tercih ediyorlar. Onun için önemli bulduğumu ifade etmek istiyorum. Bu yolun uzunluğu da 11 kilometredir, düşük standartlı bir yoldur ve bitümlü sıcak karışım olmalıdır.

Sayın Bakanım, Afyonkarahisar'ımızın ihtiyaçlarını, sahip olduğu problemleri ifade etmeye çalıştım.

Teşekkürlerimi arz ediyorum, ilgilerinizi istirham ediyorum.

2020 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin devletimize ve milletimize hayırlara vesile olmasını diliyorum. Hepinize sevgi ve saygılar sunuyorum.

(Oturma Başkanlığına, Başkan Lütfi Elvan geçti)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Şimdi Sayın Yaşar'a söz vereceğim.

Buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, şimdi, Samsun-Sivas Kalın Demiryolu Hattı ilk defa 1924 yılında Cumhuriyet Dönemi'nde başladı, 1931 yılında da açıldı. O günden bugüne hizmet etti ama son dönemde bunun onarımıyla ilgili ihale açtınız, ne zaman biteceğine dair şu an bir fikir yok. Samsun-Sivas Kalın Demiryolu ne zaman biter? Devamında, bildiğiniz gibi Karadeniz'in demir yoluyla bağlantısı olan sadece tek ili Samsun, bu hem yolcu taşımacılığı açısından hem yük taşımacılığı açısından önemli. Her

seçim döneminde bunun biteceği konusunda fikirler var ama ben net bir şekilde -bu ne zaman biter- bir an önce bitmeli diyorum. Devamında da bunun hemzemin geçitleriyle ilgili belli sorunların olduğunu duyuyoruz. Bu projeyi bir daha gözden geçirmekte fayda var.

Yine, Samsun Havaalanı... Samsun, Karadeniz Bölgesi'nin en büyük şehirlerinden biri ama maalesef uluslararası uçuşlarda çok sınırlı, uçak saatleri uymuyor. Turizm açısından da istediğimizi rakamlara ulaşmış değiliz. Bunun da uluslararası uçuşlara açılması konusunda yine yardımlarınızı bekliyoruz. Direkt Samsun'dan, özellikle Orta Doğu, Orta Asya, Avrupa uçuşları olursa iyi olur. Tabii, havaalanıyla ilgili de revizyon çalışmalarınız var, projeleriniz var. Bu sene ihale edebilir misiniz bilmiyorum ama Samsun önemli. Büyük şehir olmasına rağmen ha bire göç veriyor. Samsun şu an 10'uncu sıradan 36'ncı sıraya düştü ekonomik büyüklük açısından.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz efendim.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ediyorum Başkanım, sağ olun söz verdiğiniz için.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Torun, buyurun lütfen.

SEYİT TORUN (Ordu) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; TÜİK verilerine göre, Ordu nüfusunun yarıdan fazlası temel ihtiyaçlarını karşılayamaz durumda. Yerleşik nüfusun 2 katı başka şehirlerde yaşıyor. İstanbul'a en fazla göç veren iller arasında ilk 3'teyiz. Ekonomi yönetimi maalesef istihdam yaratamıyor, işsizlik çığ gibi büyüyor. Ordu bu olumsuzluklardan en fazla payını alan illerin başında geliyor.

Her yıl biteceği söylenen ama bir türlü bitmeyen yolları var Ordu'nun. Ordu'da şehir içi trafik yükünü azaltacak ve muhtemel trafik kazalarının önüne geçecek olan toplam uzunluğu 21,4 kilometre olan çevre yolu yıllardır tamamlanamadı. Seçim öncesi 10 kilometresi bölünmüş yol olarak açıldı fakat geri kalanı duruyor. Çevre yolu ne zaman tamamlanacak, belli değil ve iş tamamen durmuş durumda.

Karadeniz-Akdeniz yolu kapsamında bulunan Ordu Mesudiye yolu da hâlâ tamamlanamadı, yıllardır sürüyor. Ulubey-Gürgentepe-Gölköy yolunun yapımı yıllardır sürüyor, kaplumbağa hızıyla devam ediyor. Korgan ilçemizin dünyayla ilişkisi kesik. Niksar-Korgan ayrımı ve Kumru yolu tamamlanamadı. İslamdağ-Korgan yolu da yıllardır bekliyor. Fatsa çevre yolu da sahilten içeriye alınmalıydı. Yıllarca bu konuşuldu, projesi yapıldı, yıllardır çevre yolu yapılmadığı için Fatsa güzergâhında da kazalar bitmek bilmiyor.

Ordu-Kabadüz-Çambaşı yolu da yıllardır bekliyor. Kaldı ki Ordu'nun bir turizm şehri olduğu söyleniyor ama en önemli turizm merkezine doğru dürüst ulaşım yok. Ünye-Akkuş-Niksar yolu da efsaneye dönüştü, ne olacağı belli değil. Bu yol “hayalet yol” olarak, vaat olarak sunulmuş durumda ve her yıl ısıtılıp ısıtılıp önümüze geliyor. Akkuş'un köylerle bağlantısı da oldukça kötü. Birçok büyük köyün yolu harap durumda. Köy yolları sorunu birçok köy için mevcut ama Ordu, Büyükşehirin kapsamında ama Karayollarımızın kapsamında olan yollar da var.

Ayrıca son dönemde Ordu basınında ve kamuoyunda Ordu-Giresun Havaalanı tartışılıyor. Biz bu konuda yetkililerden maalesef gerekli bilgiyi alamıyoruz. Buradan size de sormak istiyorum: Ordu-Giresun Havaalanında diğer illerden yapılan uçuş sayısında planlı herhangi bir azalma oldu mu? Veya diğer illerde Ordu-Giresun'a yapılan uçuş sayılarında herhangi bir azalma var mı? Bilet fiyatlarının artmasının ve uçaklarda yer bulunamamasının nedenleri nelerdir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Torun, teşekkür ediyoruz.

Sayın Kaplan, buyurun lütfen.

İRFAN KAPLAN (Gaziantep) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

“Ölüm yolu” olarak bilinen Nurdağı-Gaziantep arası bir gidiş, bir geliş olmak üzere iki şerit olan yolda trafik yoğunluğu, sürücü hataları ve yolun darlığından yıllardır çok sık ölümlü kazalar meydana gelmektedir. Daha önce sıklıkla dile getirdiğim bu yolun genişletilmesi ya da duble yol olması talebim ne yazık ki neticelendirilmedi. Nurdağı yolu, ölüm yolu olmaya devam ediyor. Yıllardır kronikleşmiş, kısırlaşmış bir yol yapım çalışması var deniliyor ama görülen bir çalışma yok. Halk artık bu yola bir çözüm istiyor. Bu yolun bir an önce yapılması için Sayın Bakanımızdan özellikle rica ediyorum.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan; diğer sorunlu yolumuz olan Gaziantep’in Karkamış-Oğuzeli ilçeleri arasındaki yolun dar ve asfaltlamanın sağlıksız olması, bölge halkı için büyük bir problem arz etmektedir. Hava şartları daha da kötüleşmeden vatandaşlarımızın sağlıklı ulaşım sağlayabilmeleri için bahsi geçen yolların ivedilikle düzeltilmesi ve genişletilmesi konusunda gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir. Bu yolların programa alınması ve ivedilikle yapılması için tekrar Sayın Bakanımızdan rica ediyorum.

Sayın Bakanım, Karkamış ilçemizde araç muayene istasyonu yok. Karkamış’ta yaşayan hemşerilerimiz araç muayenesi için Karkamış’a en yakın ilçemiz olan Nizip’e gitmek zorunda kalıyor. Nizip’te bulunan araç muayene istasyonu da Nizip’ten 15 km uzaklıkta. Yani Karkamışlı hemşerilerimiz araç muayenesi için yaklaşık 50 km uzaklıkta olan bir istasyonu kullanmak zorunda kalmaktadır. Bu istasyon hem çok yoğun oluyor hem de Karkamışlı hemşehrilerimiz için çok uzak kalıyor. Karkamış 36 köy ve 4 mahalleden oluşan büyük bir ilçemiz. Karkamış’a da bir araç muayene istasyonu yapılması bölge halkı adına olumlu olacaktır. Bu konuda da Bakanlığınızın gerekli hassasiyet göstereceğine inanıyorum.

Ayrıca, seçim bölgem Gaziantep; sanayi, ticaret, turizm anlamında oldukça fazla ziyaretçi alan bir şehrimiz. Özellikle yaz aylarında uçak seferlerinin azlığı ve bilet fiyatlarının pahalılığından birçok vatandaşımız mağduriyet yaşamaktadır. Bölgemize gününbirlik ve haftalık gelen ziyaretçi sayısı çok fazladır. Ancak seferlerin yetersizliği ve pahalı bilet fiyatlarından vatandaşlarımız ciddi sorunlar yaşamaktadır. Adana, Maraş gibi yakın illerden uçmak zorunda kalan vatandaşlarımız hem zaman hem de maddi anlamda sıkıntı yaşamaktadır. Ankara’dan Adana’ya giden bir vatandaşın uçak bilet fiyatı farklı, Ankara’dan Gaziantep’e gelen bir vatandaşın uçak bilet fiyatı farklı. Fiyatlar Gaziantep’te genel olarak daha yüksek. Özellikle Türk Hava Yollarının iç hat uçuşlarındaki yüksek bilet fiyatları vatandaşları zor durumda bırakıyor. Bilet fiyatları 800 liralara kadar çıkıyor. Konu ile ilgili soru önergesi vermiştim. Bakanlığınızdan gelen cevapta uçak biletlerinde 2019 yılı itibarıyla 450 TL’lik bir tavan fiyatı olacağı söylenmektedir. Umarız bu tavan fiyatı uygulaması önümüzdeki yıl da geçerli olur. Aynı zamanda, azalan sefer sayısı da vatandaşlarımızın şikâyetçi olduğu konulardan biridir. Hava yollarının belirlediği fahiş fiyatlar vatandaşlarımızı kara yoluna mecbur bırakıyor. Uluslararası Gaziantep Gastronomi Festivali gibi etkinliklerin olduğu zamanlarda özellikle bölgemize gelecek vatandaşlarımız uçak bileti bulamadığından seferlerin yetersizliğinden yakınıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen, tamamlayalım efendim.

İRFAN KAPLAN (Gaziantep) - Güneydoğu Bölgesi’nin en büyük ve en işlek şehirlerinden biri olan bölgem için uçak seferleri artırılması gerekmektedir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Bülbul, buyurun.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Sayın Bakan, bütçenin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Aydın bölgesinde AK PARTİ’li milletvekillerin, siyasetçilerin vermiş oldukları seçim beyannamelerinde on sekiz yıldan beri bir, Aydın-Denizli otoyolu; Çıldır havaalanı; üç, hızlı tren projesi hep önümüze kondu. Vatandaşa, hemşehrilerimize bu projelerin uygulanacağı söylendi. Siz de açıklamalarınızda Aydın-Denizli otoyolu için 2023’e kadar programa alındığını belirttiniz, açıkladınız. Bu konuda, Aydın-Denizli otoyolu için ihale yaklaşık 5,3 milyar yatırım bedeliyle 3 ortaklı girişime verildiğini ve yapım süresinin üç yıl olarak planlandığını söylediniz. Yolun uzunluğu 154 kilometre, 19 köprülül kavşak, 33 köprü, 19 viyadük ile 5 hizmet tesisi olacak yani 1 kilometresi yaklaşık 34 milyona yapılacak. Bu proje kamu kaynaklarıyla yapılabilir miydi? En önemli sorum bu. Yap-işlet-devret yerine -şehir hastanelerindeki sıkıntılar gibi, Sağlık Bakanının açıkladığı gibi- kamu kaynaklarıyla yapılabilir miydi?

İkinci sorum: Ayrıca, bu proje, bu hâliyle yüzlerce dönüm tarım arazisini de yok edecek. Bu, çok önemli. Aydın, tarım memleketi. Sayın Bakan, bu maliyetin içinde kamulaştırma bedeli var mıdır?

Bir de son ihalede on yedi yıl dokuz ay on sekiz gün işletme taahhüdü veriliyor. Daha önce iptal edilen ihalede ise geçiş ücreti araç başına 5 euro olarak belirlenmişti yani bugünkü kurla 32 lira. Sayın Bakan, geçiş ücretinde bir değişiklik var mı? Günlük araç geçiş garantisi ne kadar verildi? Sabit kur üzerinden mi olacak yoksa değişkenlik mi gösterecek? Yoksa bu yol da Osmangazi Köprüsü, üçüncü köprü, Avrasya Tüneli, Zafer Havaalanı gibi sıkıntılara dönüşecek mi? Çünkü yatırımcı geçiş ücretlerini avro üzerinden tahsil etmeye devam edecek ve sonuçta kur kaynaklı yük hem vatandaşın hem de hazinenin üstüne kalacak.

Bir de Aydın-Denizli Otoyolu’ndan sonra Denizli-Burdur-Antalya Otoyolu da 2035 yılına kadar planlanmış. Bu kadar uzun bir planlamada bu yolların olmaması turizmi nasıl etkileyecek diye soruyorum.

İkinci konu ise Çıldır Havaalanı, Sayın Bakan. Aydın’a yapılacak Çıldır Havaalanı’nın -altmış üç yıldan beri- sivil uçuşlara açılması talebi AKP’nin bütün Aydınlı hemşehrilere seçim vaadi olarak kaldı. 2015 yılında AKP’li milletvekili arkadaşlarımız -2018’de de aynı şekilde- “2019’da Aydınlıların uçuş hayalini gerçekleştireceğiz.” demişlerdi. Yıl 2019 oldu ama havaalanı sivil uçuşlara açılmadı. Aydın’daki havaalanının düzenleme ve iyileştirmesi yapılarak sivil uçuşlara açılması 2020’de planlanıyor mu? Bu konuda sorum olacak.

Üçüncü konu ise Hızlı Tren Projesi. Sayın Cumhurbaşkanı, Nisan 2018 tarihinde Aydın’a geldiği zaman şu açıklamada bulunmuştu: Türkiye’nin en önemli ulaşım hamlelerinden biri olan Hızlı Tren Projesi’nin aynı zamanda Aydın’ın projesi olduğunu sözlerine ekleyen Cumhurbaşkanı ve AK PARTİ Genel Başkanı Recep Tayyip Erdoğan “Aydın hızlı tren hattını inşa ederek hizmete açacağız.” demişti. Ancak, AK PARTİ’li milletvekillerimiz şu anda hızlı trenden çift hatlı tren hatlarına geçmiş durumdalar. 2020 Programı’nızda hızlı tren konusunda Aydın var mıdır? Sayın Cumhurbaşkanının belirttiği gibi, bu programa dâhil edilecek midir?

Ayrıca, Sayın Bakanım, size teşekkür etmek istiyorum. Şu konuda teşekkür etmek istiyorum: Burada, Plan ve Bütçe Komisyonunda toplantılara katıldım. Bu toplantılarda bazı bakanlıkların milletvekillerinin vermiş olduğu soru önergelerine vermiş oldukları cevapların sayılarını araştırdım. Size biz milletvekili olarak 1.009 tane soru sormuşuz, 871’ini cevaplamışsınız. Bu konuda oran bayağı

yüksek. Cevaplamadığınız noktalarda da cevaplamayı yaparsanız -içerikli olarak- milletvekilleri olarak denetleme görevimizi yerine getireceğiz. Bu açıdan diğer bakanlara göre oran olarak çok yükseksiniz. Ekibiniz bu konuda bayağı başarılı.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bülbül, bitti herhâlde.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Bitiriyorum efendim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen, son cümlelerinizi alalım.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Sayın Bakanım, bir de son sorum şu: Büyük Menderes ve Küçük Menderes Ovalarında üretim ve ticaret yapan vatandaşlar için, özellikle Nazilli-Beydağ ve Köşk-Ödemiş yolları var, bu yollar büyük tehlike arz ediyor, heyelanlar oluyor. Bu yollardan özellikle Nazilli-Beydağ yolundan Bozdağ'ın üzerinden Bodrum'a gitme olanağımız da var. Bu yollarla ilgili bir çalışmanız var mı? Bu konuda Aydın Milletvekili Bekir Kuvvet Erim bir açıklamada bulunmuştu 2019 Programı'na girdiğine ilişkin ama daha sonra 2020 Programı'na alınacağına ilişkin haberler basında yer aldı. Bu konu da çok acil çünkü vatandaşlarımız bu konuda bir çözüm bekliyor. 2020 Programı'na alınmasını istiyoruz.

Sayın Bakan, bütçenin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çakırözer...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Hakkâri'deki şehitlerimize Allah'tan rahmet diliyorum, ulusumuzun başı sağ olsun diyorum.

Sayın Bakan, öncelikle ben bu tren biletleri meselesini gündeminize getirmek isterim. Ankara-Eskişehir, Ankara-İstanbul seferlerini yapan yüksek hızlı trenlerde İstanbul'dan Eskişehir'e gitmek isteyen yurttaşlarımız ne zaman bu trenlerden bilet almak istese bir ambargoyla karşılaşmakta. Ankara-İstanbul treniyle İstanbul'dan Eskişehir'e gitmek isteyen bir yolcuya "Bilet yok." denirken, Ankara'ya, Konya'ya gitmek isteyen yolcuya ise rahatlıkla bilet bulunmakta, bu durumda da Eskişehir'e gitmek zorunda olan yolcular 30 lira daha fazla ödeyerek Ankara ya da Konya'ya gider gibi Eskişehir'e gitmek zorunda kalmaktadır. Bu, çok büyük mağduriyet yaratmaktadır, hem Eskişehirli hemşehrilerimize hem de Eskişehir'i görmek isteyen yurttaşlarımızı mağdur etmektedir. Bu bilet ambargosundan derhâl vazgeçilmelidir.

Diğer taraftan, Sayıştay raporlarında dile getirilen bir hususu ben de gündeme getirmek isterim. "Yüksek hızlı trene ilişkin maliyetin üzerinde gelir elde edilmesi kamu hizmet yükümlülüğüyle bağdaşmıyor." tespiti yapılmaktadır yani Sayıştay, yüzde 18 kâr edilmesini kamu hizmet yükümlülüğüyle bağdaştırmamaktadır. Bu konudaki görüşlerinizi de sizden duymak isteriz.

Biliyorsunuz, yüksek hızlı tren garı yap-işlet-devret modeliyle yapıldı. Bu gara döviz üzerinden yolcu garantisi verildi. 1,5 dolar+KDV her yolcu için, Ankara Garı çıkışlı tüm yolcuları kapsıyor tabii bu garanti; doğal olarak, biz, bu yüzde 18'i bulan kârın bu yolcu garantisi zorunluğu nedeniyle olup olmadığını sormak durumundayız.

Sayın Bakanım, daha önce gündeme getirdiğimiz husus vardı, Eskişehir'in bir havalimanı var. Bu havalimanını, Sayın Cumhurbaşkanı, Sayın Bakanlar -eski Sayın Başbakanlar gelirdi- Eskişehir'de konuşmalar yaparlar, Türk Hava Yollarını överler, Türk Hava Yollarının ne kadar başarılı olduğunu

Eskişehir’de överler ama Türk Hava Yollarının Eskişehir’e uçmadığının farkında değiller. Maalesef, havaalanımız var ama bir türlü buranın işler hâle gelmesi konusunda desteğinizi alamıyoruz Sayın Bakanım.

Bir de hem burada hem Genel Kurulda defalarca gündeme getirdiğimiz bir husus var: Biliyorsunuz Seyitgazi-Kırka-Afyon yolunda yani Eskişehir’den, Seyitgazi, Kırka, sonra da Afyon kara yolu... Afyon’dan gelirken duble yol var, kaymak gibi, 2 gidiş, 2 geliş; Gazlıgöl’ün oradan sonra Kırka-Seyitgazi-Eskişehir tarafı dar, virajlı ve çok sayıda kaza yaşanmakta. Buraya “ölüm yolu” deniyor. Son beş yılda 500 kaza yaşandı. Sadece bu yıl 53 kaza oldu. Eskişehir’in tüm kara yolları arasında en fazla ölüm yaşanan yol bu yol ama ben beş yıldır milletvekiliyim, benden önce de muhtemelen on yıllardır söyleniyor ama maalesef bu yolun yapılması için kulaklar tıkalı. Karayolları Genel Müdürümüz de maalesef telefonlara duyarlı değil, milletvekillerinden gelen telefonlara asla yanıt vermemekte, en azından bunun şahidi benim, sekreterliğine sorabilir kendisi.

Sayın Bakanım, yüksek hızlı tren setleri Eskişehir’de üretilmeli diyoruz. Eskişehir, biliyorsunuz, ilk Türk otomobili Devrim’in, ilk Türk buharlı lokomotiflerden Karakurt’un üretildiği yer. Yüksek hızlı tren setleri TÜLOMSAŞ tarafından üretilmelidir, demir yolları emekçilerimiz tarafından üretilmelidir çünkü bunun için, en uygun platform, lokomotif üretim tecrübesi olan kuruluş TÜLOMSAŞ’tır. TÜLOMSAŞ, ülkemizin tek lokomotif üreticisi firması olması nedeniyle YHT üretimi için ideal bir kurumdur. Ben, hem fabrikayı ziyaretim de hem işçilerle sendikalarında görüştüğümde bu konudaki kararlılıklarını ifade ettiler.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) - Sadece TÜLOMSAŞ değil Eskişehir’de hem sanayi odamız hem Eskişehir’in diğer bileşenleri, organize sanayi bölgesindeki şirketler; hepsi bu konuyu yapmaya kararlıdırlar.

Bir de yine demir yolu işçilerinin sıkıntıları var. Nedir? Geçici işçiliği, biliyorsunuz, 5 aydan 9 ay 26 güne çıkarmıştık ama yine iki ay çalışmamak nedeniyle çok önemli kayıplar yaşamakta emekçi kardeşlerimiz, emeklilikleri yıllarca gecikmekte. Bu geçici işçileri artık tamamen kadrolu yapmak lazım. Yine, KİT’lerde çalışan değerli emekçi kardeşlerimizi, demir yolcuları kadrolu hâle getirmemiz gerekir.

Seçim döneminde sözü verilen, temeli atılan yollar var ama seçim bittikten sonra maalesef en ufak bir hareket yok. Neresi dersenez, işte Sayın Cumhurbaşkanının defalarca sözünü verdiği, temelini attığı Sarıcakaya yolu, işte benzer şekilde yine hemen yerel seçimlerden önce “Yapıyoruz.” diye başlandı -yine bir başka ölüm yoludur- Eskişehir-Alpu-Beylikova-Mihalıççık yolu, bunların bitirilmesi konusunda...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Yani sadece bir seçim vaadi olmasın, temeli atılıp gerisi gelmeyen yol olmasın. Bunlar bitirilsin ki yurttaşlarımız ölmesin, kazalar yaşanmasın diyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Erbaş...

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

Sayın Bakanım ve bir süre benim de çalıştığım değerli bürokrat arkadaşlar; şimdiden bütçemiz hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Bakanım, Zafer Havalimanı'yla ilgili benden önce ve benden sonra defalarca konuşulacak. Yap-işlet-devret modeliyle yapılmış, 2012 yılında faaliyete geçmiş, uluslararası seviyede bir havalimanı fakat çalışmıyor, malum, biliyorsunuz, yalnızca günde 1 sefer var. Benim teklifim şu: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü aracılığıyla yeni bez isteyen bütün hava yolu şirketlerinde mutlaka en azından Kütahya gibi yerlere uçma şartı getirebiliriz. Zarar edebilirler, normalde biz zarar ediyoruz çünkü 1,5 milyona yakın yolcu garantisi vermişiz, yüzde 4'lerde şu anda; bu, bir millî servettir Sayın Bakanım. Özellikle yaz aylarında Almanya'dan gelen çok gurbetçimiz var. Bu, yalnızca Kütahya'ya çalışmıyor, Afyon'a, Uşak'a da hizmet ediyor. Bu atıl şey bende olduğu kadar mutlaka sizde de kanayan bir yaradır, bunu benden çok daha iyi biliyorsunuz. Bu konunun en azından bir kısmına ivedilikle bir çözüm bulabilirsek çok güzel olur.

Sayın Bakanım, 307 kilometre bölünmüş yolumuz var Kütahya'da; bu, gerçekten güzel bir oran. Çalışmalarımız devam ediyor. Emet-Tavşanlı yolunda çok zor şartlarda çalışıyorsunuz, bunu kabul ediyoruz ama Tepecik Ovası'ndan geçti, orası çok ciddi şekilde mandacılığın ve tarımın yapıldığı bir yerd, bu güzergâhla orayı mahvettik. Şimdi, oradan bir de "Çevre yolu geçecek." diye bir söz çıktı. Orada yaşayan bütün insanlar tedirgin. Geçecek mi, geçmeyecek mi? Eğer geçecekse çok yanlış bir şey yaparız. Eğer oradan çevre yolu geçireceksek önceliğimizi Gediz-Uşak yoluna verirsek veya Tavşanlı-Domaniç yolunun bitirilmesine harcarsak çok daha mantıklı olacağını düşünüyorum.

Sayın Bakanım, Antalya'ya giden hızlı tren Kütahya'dan da geçecek. Biz, özellikle Dumlupınar'da bu trenin durmasını istiyoruz çünkü burası kurtuluşumuzun simgesi, burası bizim olmazsa olmazımız. Hatta Devlet Demiryollarına çok teşekkür ediyorum, geçen gün çinicilerle ilgili bir festivalimizde salonlarını açtılar bizlere -İzmir bölge- orada Atatürk'ün kullandığı sıhhiye ve makam vagonu var. Binlerce insan geliyor 30 Ağustos'ta Dumlupınar'a, mesela 30 Ağustos'ta bu vagonu çok rahatlıkla oraya getirip, bu ülkenin nasıl kurulduğunu, hangi şartlarda kurulduğunu yeni nesle gösterebiliriz.

Sayın Bakanım "Devlet, halı yapmaz." dedik, özelleştirme yapalım. "Devlet, şeker üretmez." dedik, özelleştirme yapalım. "Devlet, azot üretmez." dedik, özelleştirme yapalım. "Devlet, linyit üretmez." dedik, özelleştirme yapalım. Bunları yapmaz dediğimiz devlet, şimdi "Taşımacılık yapacağım." diyor. "Eti Bor madenlerini hem de PTT'yle taşıyacağım." diyor. Sayın Bakanım dünyanın neresinde PTT bu işi yapıyor? Hem de PTT'nin şimdiki şu kafasıyla. Bildiğim kadarıyla tarihin en büyük zararlarından biri var. Eğer PTT, kurum arşivlerinin dijitalle geçmesindeki başarısını, mobil araçlardaki başarısını, PTT kartlardaki başarısını, tayin ve atamalarındaki başarısını burada uygulayacaksa biz yandık efendim. Eti Bor madenlerinin taşınması, Bandırma'ya taşınması oradaki nakliye firmaları tarafından ve kooperatifler tarafından yapılıyordu ama şimdi, PTT yapacakmış. PTT tekrar çağıracakmış, bu arkadaşlardan hizmet satın alacakmış.

Sayın Bakanım buna mutlaka bir el atacağınızdan eminim, bu durum mantiğa da uygun değil.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım Sayın Erbaş.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Biz şimdiden Bakanlığınızın bütçesi için hayırlı uğurlu olsun diyoruz. Başarılarınızın devamını diliyorum.

Saygılarımla.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bekaroğlu, buyurun lütfen.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, bütçeniz hayırlı olsun.

Herkes kendi memleketi ve seçim bölgesiyle ilgili taleplerde bulundu. Ben de usulü bozmayayım, seçim bölgem İstanbul için bir şey yapmayın diyeceğim, memleketim Karadeniz, Rize için de yapın diyeceğim.

İstanbul için, Kanal İstanbul'u yapmayın; 3'üncü bölge, benim seçim bölgem, yapmayın, istemiyoruz, en azından benim seçmenlerim böyle söylüyor. Ama şu Karadeniz demir yolunu bir an evvel faaliyete geçirin, bir sürü şeyler yapıldı, bütün iller güneye bağlanıyor, demir yolu Karadeniz için çok önemli.

Sayın Bakanım, bu KÖİ'lerle ilgili soru sormak istiyorum, özellikle 3 tane projeyle ilgili, bunlar: Yavuz Sultan Selim, Avrasya ve İstanbul-İzmir. Bugüne kadar bunlar için hazineden ne kadar garanti bedeli ödendi, bugüne kadar yıllar itibarıyla ne kadar ödendi, bu bildirilirse çok memnun olurum. Buna bağlı olarak bütün KÖİ projelerine -tabii hepsi sizinle ilgili değil bu projelerin ama 2017, 2018, 2019 ve 2020'yi de dâhil ederek- ne kadar ödendi ve ödenecek? Bildirirseniz memnun olurum.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan; KİT'lerin hepsini bir zamanlar çok liberal rüzgârlar eserken sattık. Devlet -biraz evvel arkadaş da söyledi- şekerle mi uğraşır, sütle mi, etle mi? Şimdi, arkadaşlar, farkında değiliz herhâlde, müthiş bir şekilde yeni KİT'ler kuruyorlar. Hazine şirket kuruyor, şirketlere ortak oluyor. Varlık Fonu şirket kuruyor, şirketlere ortak oluyor. Bakın, bir tanesinin adını vereyim: Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ. Ne işi var bütçede, niye KİT'e gitmemiş? KİT'e gitmesi gerekiyor burada. Bunu da hatırlatmış olayım değerli arkadaşlarım.

Başka bir şey daha var, kamu müteahhitleriyle ilgili ciddi problemler var. Nitekim, siz de bunun farkında olduğunuz için geçtiğimiz günlerde -bu Komisyona gelen- birtakım iyileştirmeler yaptınız; işte sözleşme fesihleri, teminatların iadesi gibi. Daha başka iyileşmeler filan da var.

Sayın Bakanım -bize gelen bilgilere göre, görüştüğümüz müteahhitler- "Bu iktidar, vergi denetiminde olduğu gibi, ihale dağıttığında yaptığı gibi, müteahhitlere ödeme yaparken de partizanlık yapıyor. Onu da muhalefete baskı aracı olarak kullanıyor." diye söylenti var. Bunlar söylenti. İlgileneceğinizi umuyorum.

Değerli arkadaşlar, Adalet ve Kalkınma Partisinin sevgili milletvekilleri; sizlerin çoğunu tanımıyorum: İşte, Adnan Cora, Cemal filan, birkaç kişiyi daha evvelden tanıyorum. Hiç kimseyle, Sayın Bakan dâhil, bireysel hiçbir problemim yok, bireysel hiçbir sıkıntımız yok. Bizim söylediğimiz şeyler kamuyla ilgili. O nedenle, kişisel şey yaparak susturmaya çalışmak doğru değil arkadaşlar. Geçici bir dünyada şu anda bizim görevimiz muhalefet etmektir. Tüyü bitmemiş yetim hakkı diyoruz, bu tüyü bitmemiş hakkıyla ilgili problemleri -bize göre problem, size göre olmayan- buraya getiriyoruz. Onun için öyle şey yapmanıza gerek yok, yapmayın lütfen.

Değerli arkadaşlarım, bir Kamu İhale Kurumu var ve kanunu var. Sayın Bakanımız -dün tabii, Hazine ve Maliye Bakanlığı bütçesiyle beraber görüşüldü ama- Kamu İhale Kanunu'nu en çok kullanan Bakanlarımızdan biri, daha doğrusu kullanmayan Bakanlarımızdan biri. Çünkü Sayın Bakan, görebildiğim kadarıyla 21/(b) ve 3'ün istisnalarıyla gidiyor. Neredeyse bugüne kadar ödemeleri yapılmış -yanılıyorsam düzeltin- 103 milyar TL'lik ihaleler var, bunun 60 milyara yakını davet usulüyle yapılmış değerli arkadaşlarım. Davet usulüyle yapılmış ama bu davet usulündeki -büyük ihaleler, dev ihaleler var, biraz sonra vaktim olursa birkaç tanesinin sözünü edeceğim- bu ihalelerin tamamı 5-6 firmaya gitmiş. Şimdi diyeceksiniz ki: "Bunlar uzman kuruluşlar, mecburuz bunlara vermeye. Tüneli bunlar

açıyor.” filan... Öyle değil değerli arkadaşlarım, biraz sonra söyleyeceğim. Bunlardan biri -isimlerini vermiyorum müteahhitlerin- K1, bir şirket kurmuş, hiçbir iş yapmadan 1 milyar TL’lik ihaleyi basmışlar vermişler. Dün kurulmuş şirket 50 milyon sermayeyle. 5 tane, 6 tane var; R, K1, K2, C, L, R, bir tane de T; bu kadar. İhalelerin -büyük çoğunluğu diyorum bak, hepsi filan değil- büyük çoğunluğu bunlara gidiyor. Böyle iş olmaz değerli arkadaşlarım. Bunlardan bir tanesi K1 -ismini vermiyorum- daha evvel taşeron olarak iş yaptırdığı, daha önce de milletvekilliği yapan bir müteahhit arkadaşımızın, İstanbul’da ve Gaziantep’de -bir metro ya da hafif raylı sistem- lehine çekiliyor, ona bırakıyor. 1 milyara yakın, işte 900 küsur milyon TL’lik ihaleler bunlara kalıyor.

Bunlar çok ciddi endişeler oluşturuyor değerli arkadaşlarım, sıkıntılar oluşturuyor. Ya, bu ülke gerçekten fakir fukara ülke. Bu ülke bizim ülkemiz, bu insanlar bizim insanımız yani herkesin bir eli yağda bir eli balda değil. Bakın, ihaleler yaptınız. Ne diyorsunuz: “EYT’lere veremeyiz, mümkün değil.” Veremiyorsunuz. Toplu görüşmeler yaptınız; memura, emekliye ancak yüzde 3-5... “Veremeyiz.” diyorsunuz değerli arkadaşlarım. Ama bu insanlara milyar dolarlar akıyor. KÖİ de bunlara veriliyor, enerji de bunlara veriliyor. Bu nedir değerli arkadaşlarım? Bu 5 tane, 6 tane firma kim? Bir daha söylüyorum: K1, K2, C, L, R, bir de T; isimlerini, şeylerini vermiyorum. Böyle bir şey olmaz. Bakın, vicdan sahibi insanlarsınız. Biraz evvelki sözümü AK PARTİ milletvekiline bunun için söyledim. Bu, tüyü bitmemiş yetim hakkı değerli arkadaşlar. Böyle ihale olur mu? Sayın Bakanım çağırıyor, hepsini, bu projelerin tamamını 21/b’yle yaptırıyor arkadaşlar. 21/b ne biliyorsunuz değil mi? Çağırıyor davet usulüyle, pazarlık yapıyor; hepsini, bu büyük projeleri. Hepsine bakıyorum, bu yanına birisini alarak bu 4-5 firma teklif veriyorlar, ondan sonra... Öyle şeyler yapılıyor ki bazen yapılan planlamaya uymuyor, 1’inci durumda olana diyorlar ki “Sen geri çekil.” daha sonra pazarlıkta 3’üncüye veriyorlar filan. Ama hepsi aynı firmalar değerli arkadaşlarım. Kamu İhale Yasası, cumhuriyet tarihinde -KPSS’yle beraber- cumhuriyetin “eşit yurttaşlık, kimsesizlerin kimsesi” temel esprisine en uygun olarak çıkarılmış bir yasadır. Eleştirirsiniz, problemler şöyle böyle ama Ecevit çıkarmıştır bunu; bu, çok önemlidir değerli arkadaşlarım. Serbest koşullarda, rekabetçi bir şekilde en ucuza en iyi işi yapan insana vereceksin, böyle yapmıyorsun Sayın Bakan, bilmiyoruz. Bir de yani bir de şeffaf yapacaksın, Kamu İhale Yasası’nın temel esprisi budur, bunları bir de şeffaf bir şekilde yapmanız lazım; bu şekilde yapmıyorsunuz.

Bakın, Adalet ve Kalkınma Partisinin değerli milletvekilleri arkadaşlarım, ya arkadaşlar, bu dünya gelip geçicidir, hepimiz göçüp gideceğiz. Bakın, ben yirmi senedir burada milletvekilliği yapıyorum, eski kuşaklarla, siz yeni kuşaklarla birlikte milletvekilliği yaptım, neleri gördüm; hepsi geliyor, geçiyor, bir tek şey kalıyor; herkes kendi hikâyesini yaşıyor değerli arkadaşlar. Ne kadar yol yapıldı, şu bu... Ben yanlışlığa, kötülüğe karşı durdum mu, durmadım mı; bütün mesele odur. Herkes tek başına Allah’ın huzuruna gidecek, herkes tek başına gidecek, sarayı, işte şusu, busu, parti başkanı, hiç kimse olmayacak; bunu hatırlatıyorum değerli arkadaşlarım. Kusura bakmayın, kızmayın bana yani size hakaret olsun falan diye söylemiyorum.

Sayın Bakanım, gerçekten olmaz bir şey! Bu ülkede aç insanlar var Sayın Bakanım. Sayın Cumhurbaşkanımız “Hayır, Bay Kemal yalan söylüyor, bin liranın altında maaş alan kimse yok, bunlar dul ve yetim.” diyor. Evet, dul ve yetim; kocasından ayrılmış, 1 çocuğu var, işte annesi de alıyor, kendisi de alıyor, 800 lira alıyor Sayın Bakanım, sosyal şeylere muhtaç. 800 lira para alan kişilerin olduğu bir ülkede bu ülkenin 1 kuruşunun üzerine titrenmez mi değerli arkadaşlar? Sizin gibi alını secdeye giden insanlar bunu yapmaz.

Değerli arkadaşlarım, bir konu hakkında kısa birkaç cümle söyleyelim. Sayın Başkanım bana bir iki dakika daha süre verecek.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Süren bitti.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Yok, daha uzatmadın ki.

Değerli arkadaşlarım, bu KÖİ’lerle ilgili çok ciddi sıkıntı var yani kamu-özel iş birliği ya da yap-devret filan; işte biraz evvel arkadaşımız Zafer Havaalanı’ndan söz etti. Bunlar zamanında yapılırken çok tartıştık, çok şeyler söyledik ama bize hem eski Başbakan, işte Cumhurbaşkanı “1 kuruş olmadan şöyle olacak, böyle olacak.” filan diye söyledi. Şimdi, Sağlık Bakanı geliyor, diyor ki bize: “Ya yanlış yapmışız.” O anlama gelmiyor mu? “Yanlış yapmışız, şimdi bundan sonra yapmayacağız.” diyor. Bakın, Sayın Cumhurbaşkanı Rize’de dedi ki: “Artık taliplisi yok, Rize Şehir Hastanesine talipli çıkmadı, bekliyoruz.” Bunlar yanlış projelerdir değerli arkadaşlarım. Bunlar gerçekten yandaşa...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bekaroğlu, lütfen bitirelim.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Böyle bir şey olmaz. Bakın “1 kuruş harcanmayacak.” denen şeylere 2017’den başlayarak 2 milyar, 5 milyar... Şimdi, enerji projeleri yok işin içinde, 18 milyar küsur 2020 bütçesinde KÖİ garantilerine ayrılmış. Enerji projeleri yok. Niye enerji projeleri yok? Enerji projelerinde garanti gizlenmiş değerli arkadaşlar. Garanti nasıl verilmiş? Garanti şeye kefil olunmuş, krediye hazine garantisi verilmiş, bir de kilovatsaate şey garantisi verilmiş. O nedenle onlara yapılan bir ödeme yok.

Değerli arkadaşlarım, bakın, Rusya’yla bir nükleer santral yapıyoruz, değil mi? Bakın, kurulu gücün yarısına 12,8 dolar sentle garanti verilmiş, kurulu gücün yarısına, büyük bir rakam.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bitiriyorum, son cümlelerim.

Diğerini de piyasaya satacak. Bunlar olmaz değerli arkadaşlarım, bunlar gerçekten tüyü bitmemiş yetimin hakkı.

Bakın, her yerde bu ihaleleri yapıyorlar Sayın Başkanım ya. İşte, “500 bin lirayı geçmeyen ihaleler” diye gidiyor, bilmem ne ilçesinin ilçe yönetim kurulunun kayınbiraderine bilmem ne ihalesi... Böyle olmaz. Bütün toplumda bir şey oluştu -size de geliyordur- müthiş bir ayrımcılık var yani sadece kimlik gerginliği değil, müthiş bir ayrımcılık var; bunu yapmayın. Bu ülke hepimizin ülkesi, yazıktr değerli arkadaşlar.

Saygılarımı arz ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Sındır, buyurun lütfen.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli bürokratlarımız, değerli milletvekili arkadaşlarımız; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Bütçe hakkının ne olduğunu -fazla söze gerek yok- hepimiz biliyoruz. Halkın temsilcileri olan milletvekilleri olarak millettten aldığımız yetki ve sorumluluğumuz gereği, yürütmenin bizim önümüze getirmiş olduğu bütçeyi, diğer bir deyişle, önümüzdeki yıl içerisinde öngörülen yani tahmin edilen gelirlerin ve kamu harcamalarının miktar ve önceliklerini, bileşimlerini denetlemek ve onaylamak hakkıdır bütçe hakkı. Dolayısıyla, burada “bütçe” dediğimizde, esasen, bir planlama söz konusu, bir öncelik tercihleri söz konusu ve bir tahminleme söz konusu ve sınırlı olan, kıt olan bu kaynaklarımızın bu önceliklere göre en doğru amaca uygun olarak en doğru dağıtımını yapmak adına hazırlanan bir kanun.

Peki, biz milletvekilleri olarak milletimiz adına bu bütçe hakkını gerçek anlamda uygulayabiliyor muyuz Sayın Bakan? Bunun pek mümkün olmadığını söyleyebilirim. Bir kere, öncelikle, bu bütçe hakkını uygularken 2018 yılının bütçesinin muhasebesini yapmak, değerlendirmek ve geleceğe yönelik de önümüzdeki yılın bütçesi üzerinde görüşmek... Bu mümkün değil, olamıyor; hele hele, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bizim önümüze getirdiği bu bütçeyle mümkün değil. Neden değil?

Birincisi: Kamu-özel iş birliği, yap-işlet-devret gibi projelerle... Bu projelerin ne olduğunu hepimiz gayet iyi biliyoruz. Kamu İhale Kanunu'nda istisnai durumlar, ticari sır sözleşmeler, hazine garantileri, Sayıştay denetiminden örtülü olarak gizlenen ödemeler "cari transferler" adı altında kamu kaynağının yine ticari sır olarak, ne olduğu bilinmeden cari transferler ana kaleminde yapılan transferler... Dolayısıyla, 145 milyar dolar olan sözleşme bedellerinin yüzde 90'ınının AK PARTİ döneminde olduğunu da bilerek ve 145 milyar doların yüzde 68,4'ünün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ait olduğunun da altını çizerek, kamu yatırımlarının, KÖİ projelerinin de 53,2 milyar dolarlık tutarının yüzde 62,2'sinin yine Bakanlığımızla ilgili olduğunu bilerek söylüyorum. Bu KÖİ projeleri nedeniyle bizim bütçe hakkını millet adına kullanma, uygulama, denetleme, tüyü bitmemiş yetimin hakkının nerelere gittiğini, nasıl gittiğini, kimlere dağıtıldığını kurş kurş görmek, bilmek hakkımız olamıyor. Bir kere, bu bütçe hakkını KÖİ üzerinden uygulayamıyoruz.

İkincisi: Tabii, Sayın Bakan, kontrolsüz ve hesapsız mega projeler ve buna bağlı, bütçedeki gelir ve harcamalarındaki tahmin ve gerçekleşme arasındaki tutarsızlıklar. Bakın, Sayın Bakanım, Bakanlığınızın 2018 yılı bütçesinde başlangıç ödeneniz 31 milyar 338 milyon TL, aktarma yapıyor 16 milyar 979 milyon TL; yıl sonu harcamanız yıl sonu ödenenizin biraz altında ama yıl sonu ödeneniz 47 milyar 700 milyon TL. Yani buradan şunu söyleyebiliriz: 31 milyar 338 milyon liralık bütçenizin 2018 yılında 760 milyarlık merkezî yönetim bütçesinin içindeki payı yüzde 4,1 iken bu aktarmalarla pay yüzde 5,2'ye çıkmış. Aslında, o bütçe hakkı burada uygulanırken ve bütçeye onay verilirken yüzde 4,1'lik pay –bir anda farkına varamamışız- yüzde 5,2'ye çıkmış.

Yine, Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçe giderleri başlangıç ödenegi 18 milyar lira, yıl sonu ödenegi 33 milyar 547 milyon lira, harcamalarınız 33 milyar 547 milyon lira yani 15 milyar 692 milyon lira bütçeye eklenmiş. Tabii, bunu biliyoruz, görüyoruz. Diğer idarelerin artıkları ve hazineden talebiniz doğrultusunda harcamalarınıza verilen, aktarılan ödenekler. "Kervan yolda düzülür." diye bizde bir laf vardır, bir atasözüdür. Siz, kervanı otoyolda düzüyorsunuz. Otoyolda "Yetmedi paramız, biraz daha koyalım, kervana katalım, biraz daha katalım." diyerek yol yürüyorsunuz.

Sayın Bakanım yani bu, bizim bütçe hakkını uygulamamız konusunda, noktasında önümüzdeki en büyük engel. Biz size bütçe kanunu gereği bir onay veriyoruz "Buyurun, bu bütçeyi uygulayın." diyoruz ama siz o bütçenin çok üzerinde bir harcama yapıyorsunuz. Bu tahminlerinizi, bu harcamalarınızı niye gerçek tahminlerle ve gerçekçi bir bütçe hazırlayarak önümüze koymuyorsunuz ya da koyamıyorsunuz? Yani her seferinde diğer idarelerin artıklarını mı bekleyeceksiniz?

Bir de dikkatimi çeken bir başka konu var Sayın Bakan. Sizin bu bütçe büyüklükleri üzerinden ve Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı'nızdaki değerlere baktım, ne öngörmüşünüz 2019-2023 döneminde? Bakın, önümüze koyduğunuz bütçe büyüklüklerinde 2020 yılında 9 milyar 442 milyon lira Ulaştırma Bakanlığının, 21 milyar 195 milyon lira Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçe tahminleri var. Ulaştırma Bakanlığına 2020 yılında 8 milyar 633 milyon lira demişsiniz ama 21 milyar liralık bütçe tahminini Karayollarının stratejik planında ise 42 milyar 431 milyon lira öngörmüşünüz yani bize Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi olarak getirdiğinizin 2 katını stratejik planda hedef koymuşsunuz. Yani plana bir hedef koyuyorsunuz ama bütçeye bunu koymuyorsunuz. Bu nasıl hedef? Yani nasıl uygulayacaksınız, nasıl bu hedefe ulaşacaksınız? Sayın Bakan, bu stratejik planı hiç yapmayın

yani bu formaliteden dolapta ya da kanunun emrettiği, yönetmeliklerin emrettiği görevi yerine getirmek adına... Yani siz aslında plan yaparken şunu bekliyorsunuz: Bu plandaki rakamlara bakacak olursak burada hazineden aktarılacak pay var. Yani siz, hazineden, diğer idarelerin ödeneklerinden ne kadar kalacağını da tahmin ederek bütçenize koyuyorsunuz, stratejik planınıza koyuyorsunuz. Bu doğru değil, bu gerçekçi değil, bu bütçe uygulaması esaslarına göre doğru bir yaklaşım, doğru bir uygulama değil. Bunu siz de biliyorsunuz, biz de biliyoruz. Bu böyle uygulanacak, bunun da farkındayız. Buradan demek istediğim şu Sayın Bakan: Biz bunu denetleyemiyoruz, biz bütçenize onay verirken bunu görmüyoruz, öngöremiyoruz. O nedenle diyorum kervan otoyolda düzülür. Artık otoyolda mı, bölünmüş yolda mı düzülüyor kervan, bilemiyorum.

Sayın Bakanım, bir başka konuyu nezdinizde ifade etmek istiyorum. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığımız da burada, sunuş da yaptılar. Bu Wikipedia konusu. Yani 300 binin üzerinde Türkçe makale içeren ve ülkemizi, gerçi, İŞİD'le, DEAŞ'la, terör örgütüyle aynı zeminde gösterdiği için, öyle bir içerik olması nedeniyle bizim tarafımızdan karartılmış olan Wikipedia'ya ulaşamıyoruz. Aslında, pire için yorgan yakıyoruz. Biz, bizim ülkemizi, devletimizi, hükümetimizi, her ne ise DEAŞ'la veya terör örgütüyle eş değer gösterdiği için Wikipedia'yı ülkemizde yasaklıyoruz ama bütün dünya bunu görüyor. Yani bunu yasaklama şansınız da söz konusu olamaz. Ama bu ülkede yaşayan 81 milyonun Wikipedia'nın bu 300 binin üzerindeki makale zenginliğinden yararlanma hakkını gasbetmiş oluyoruz.

Sayın Bakanım, bir başka konum şu: Havalimanı. Havalimanıyla ilgili çok şey söylendi, söylenebilir, söylenecektir. Bu konuda soru önergesi de verdim sizlere, bir yanıt geldi ama çok belirgin, net alamadım yanıtı. Benim dikkatimi çeken şu: Şimdi, bu havaalanında uçakların iniş yaptığı pistin hemen yanı başında rüzgâr enerji santralleri vardı. İşte, kuşların göç yolunda olması veya uçakların inişi esnasındaki yükselti sorunu vesaire bunlar başka teknik konular, bunlara girmiyorum ama şunu belirtmek istiyorum: Şimdi, bir rüzgâr enerji santralinin bir yere yapılabilmesi için o bölgede rüzgârın belli bir şiddette ve yıl içerisinde de yılın her gününe, her ayına, her haftasına, her mevsimine dağılan bir şiddette olması beklenir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayın.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Fibilite gereği bunu yaparlar ki bunun yaklaşık 24-25 kilometre/saat hızın üzerinde olması öngörülür RES'ler için ama havalimanlarında da bunun 24-24 kilometre/saat hızın altında olması arzu edilir, özellikle yandan gelen rüzgârların. Teknik olarak da inceledim, araştırdım, onu altını çizerek söylüyorum; orada rüzgâr enerji santrali vardı ise ve orada rüzgâr en az 7-8 metre/saniye yani 24-25, hatta 30 kilometre/saat hızda esen bir rüzgârsa uçaklar için bu bir risk değil midir? Bunun risk olduğuna dair pek çok teknik yazı da okudum. Orada yerleşim konusunda büyük bir tehdit yarattığını da gördüğümü söylemek istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayın.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Son sözüm şu Sayın Bakanım: Bu Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun aslında özellikle doğudaki üniversitelerde öğrencilerimizin internete erişimde -özellikle üniversitelerde- altyapısının, kapasitesinin, bant genişliğinin yetersiz, sınırlı, kısıtlı olması nedeniyle çok büyük sorunlar yaşadıkları konusunda, pahalı olduğu konusunda bana bir şikâyet geldi. Ekonomik bir iletişim olduğu için ve ticaretin ve bilginin de önünü açmak adına Türkiye'nin dört bir yanında daha ucuz, daha hızlı, herkes tarafından erişilebilir bir altyapı talebini belirtmek isterim.

Son cümlem de şu Sayın Bakanım...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Son sözüm, bitiriyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen Sayın Sındır...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – İşiniz herhâlde kolaylaşmıştır çünkü Ankara, İstanbul, Antalya, Adana ve Mersin gibi büyükşehirlerin raylı sistem, metro ve bağlantı yolları da dâhil altyapıları tarafınızdan yapılıyordu, bundan sonra pek yapılmayacak gibi.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Adana ve Mersin’i çıkarın oradan, yanlışsınız Sayın Sındır.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Hayır, diğer yatırımlar için söylüyorum.

Büyükşehir belediyelerinin kent içi ulaşım altyapıları, gerek raylı gerek kara yolu ulaşım altyapıları konusunda yeni dönemde farklı bir yaklaşımda olacağınız gibi bir algı içerisindeyim.

Yine de bütçenizin milletimiz için, halkımız için, geleceğimiz için hayırlara vesile olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Aydemir...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Değerli Bakanım, şahsınızda bütün heyete saygı sunuyorum.

Şimdi, efendim, Allah hayına mal vermez demiştiniz daha önce.

BÜLENT TURAN (Çanakkale) – Ne demiştiniz?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – O, bizim Erzurum’a ait bir kavram Başkanım.

Çalışırsanız sizin de olur; altını çizmiştim. Bin sayfalık şeref varakamız, her sayfasında bizi anlatan, ak anlayışı anlatan hizmetler var, yatırımlar var. Bunlarla iftihar ediyoruz arkadaşlar.

Bakanım, ben size teşekkür ediyorum böyle bir çalışma yaptığınız için.

Sayfayı açtığınızda -kuvvetle muhtemel açmamışsınız, bakmamışsınız- hemen en başta şöyle bir ifade var: “Ekonomik hayatın faaliyet ve canlılığı ancak ulaştırma vasıtalarının, yolların, trenlerin, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır.” İmza: Mustafa Kemal Atatürk.

Ve bir zirve isim, bir doruk lider, o da şöyle bir kayıt düşünüyor, diyor ki: “Türkiye olarak son on yedi yılda hemen her alanda tarihî nitelikte reformlara, rekorlara imza attık. Eğitime eğilirken sağlığı; ulaşım önem verirken tarımı, turizmi, üretimi asla ikinci plana itmedik. Kümülatif bir anlayışla hiçbir sektörü dışlamadan ülkemizi topyekûn kalkındırmanın çabası içinde olduk.”

Arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığı bizi ifade ediyor; ak hizmetin berraklığını, netliğini ifade ediyor. Dolayısıyla şuradaki kadroyla iftihar edelim, hepimiz edelim, sadece iktidar cenahı değil; bu vatana mensubiyet duygusu besleyen herkes iftihar edecek. Onun için Değerli Bakanım, biz sizinle, ekibinizle gurur duyuyoruz.

Şimdi arkadaşlar, ben de keşke burada şu hizmetleri tek tek anlatsaydım. Gerçi Bakanımız çok tafsilatlı anlattı, arkadaşlarımız kayda geçti. Ben de birtakım notlar aldım. Sabahleyin Sayın Kuşoğlu -hakşinas birisi- özel, güzel tespitler yaptı her zaman yaptığı gibi. Aldım o tespiti. Şöyle bir şey söyledi, çok kalın puntolarla da altını çizdi: “Ulaştırma yatırımlarının kahir ekseriyeti Marmara Bölgesi’ne yapılıyor. Bunun şöyle bir sekeli var.” diye de -o kendi ifadesiyle, kendi özel jargonuyla konuştu- göç olgusunun tetiklenmesine, bunun vesile olduğuna böyle bir işaret yaptı. Güvenlik sıkıntısına da

buradan bir yönelme olduğuna yine işarette bulundu. Ben bunlara kısmen katılıyorum ve kendisine teşekkür ediyorum ancak arkadaşlar, o bunu söyledikten sonra bir başka arkadaşımız –ki ben kendisine de çok değer veriyorum, benim hemşehrim kendisi, Bayburtludur- konuşmasında aynen şöyle bir ifade kullandı: “Bakanlığınız Erzurum Aşkale-İspir devlet yolu için 940 milyonluk davet usulüyle bir çağrı yapıyor. Şimdi siz belki de saatte birkaç arabanın geçtiği bir güzergâha 948 milyon lira para ayırabiliyorsunuz ama İstanbul’da 490 bin kişinin kullanacağı bir metro inşaatı ve 2020 yılında bitecek olan şehir hastanesiyle ilgili bir ödenek ayırıyorsunuz.”

Şimdi arkadaşlar, hasetlik çok kötü bir hususiyet. Ben ısrarla, her zaman altını çizerek, vulgarize ederek anlattım. Bakın, bu defa kalıcı olsun diye, hasetliği kafamızdan atalım diye bir örnekle anlatacağım. Bir evladımız başarıyı çok istiyor ama başarıyı şuna endekslemiş: “Başkası aşağı düşsün -Erol Hocam- ben onun önüne çıkayım.” Hocası bunu görmüş, “Buna hâl diliyle durumu özetleyeyim.” demiş, çağırması tahtaya. 2 tane düz çizgi çizmiş, “Evladım, bu çizgilerden biri senin, biri benim. Sen beni geçmek istersen bu çizgileri ne hâle getirirsin?” demiş. Çocuk hemen silgiyi almış, öğretmeninin çizgisini silmiş. Bu, bir bakıma bugünkü muhalif anlayışı ifade ediyor. Öğretmen tabii ona öğretiyor, diyor ki: “Evladım, bak, bunun bir başka yolu daha var. Üstelik çok bereket de getirir bu yol. Senin çizgini uzatırsan benimki geride kalır.” İşte, başlarken söyledim ya Allah hayına mal vermez. Ne yapacağız? Çalışacağız ki, biz gayret koyacağız ki öne geçebilelim arkadaşlar.

Az önce, Bekaroğlu da konuşmasında Rize’ye yapılanlardan memnuniyet duyacağını söyledi. Oysa bu arkadaşımızın düştüğü not beni fena hâlde yaraladı. Bilse, Türkiye hakikatlerini bilse, ülke gerçeklerini bilse, geçmişe projekte olsa, tarihimizi bilse; oranın Ovit’le bağlantısı olacağını, Karadeniz’i Palandöken’e bağlayacağını, dahası Karadeniz’i güneydoğuya bağlayacağını bilirdi, İpek Yolu hakikatinden haberdar olurdu. Bilmediği için böyle sığ bakıyor ve efendim “Günde üç beş arabanın geçeceği yol.” diye muaheze ediyor. Kınıyorum ben bunu, çok ayıp bir şey. Keşke buna buradaki hakşinas kardeşlerim –onlar var, ben biliyorum- tepki verselerdi. Böyle bir şey olur mu? İstanbul’a da isteyelim, eyvallah; ben ona hiçbir şey demem ama öbür tarafı yok etmek gibi bir yaklaşım olabilir? Kırık Tüneli, Ovit’i fonksiyonel hâle getirecek bir tünel, yapılması lazım; dört gözle herkes bunu bekliyor.

Şimdi, bir başka şey, biraz önce Kamil Hocam -çok saygı duyduğum, hakikaten burada anlatımlarıyla, aktarımlarıyla istifade ettiğimiz bir isim- Wikipedia’ dan bahsetti. Ya, arkadaşlar, yakın zamanda şurada özel bir anlatım oldu, Mustafa Varank Bakanımız bu mevzuyu çok tafsilatlı, ayrıntılı izah etti. Yani biz yasaklama meraklısı mıyız?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Evet, meraklısınız.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ne yapıyor Wikipedia? Bu ülkeye iftira ediyor, iftira edilen belgeleri... Editörleri var -bak, o kadar net anlatıldı ki- editörleri var, bu sanal zeminin editörleri var, bir yanlış bilgi varsa o editörler çıkıp onu düzeltiyor ama düzelttiği an...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Neye göre yanlış, neye göre doğru?

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Sana göre yanlış olmayabilir.

AYŞE KEŞİR (Düzce) – Anlattı Bakan “Kendi koyduğu kuralı uymuyorlar.” dedi.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Kardeşim, sen orada Türkiye için, Türkiye’yi İŞİD’le iş birliği içinde gösterebilir misiniz? İŞİD’i yok eden şu ülke olmuştur, ayıptır!

AYŞE KEŞİR (Düzce) – Kendi demokrasisini yok sayan bir platformdan bahsediyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Amerika’yı da eleştiriyor.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın Paylan...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Erol Hocam, Wikipedia’nın kendi editörleri, daha önce onayladığı editörleri...

AYŞE KEŞİR (Düzce) – Çok iyi anladı, anladı o, biliyor.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Keşir, lütfen...

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – İbrahim ağabeyi dinleyelim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Aydemir’i dinleyelim, evet.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şimdi, arkadaşlar, Wikipedia’nın editörleri yani onay görmüş editörleri bunu düzeltince bu defa Wikipedia ne yapıyor? Türkiye’nin aleyhinde bir duruşları var ya, o editörlerin yetkilerini yok ediyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Niye Türkiye aleyhine yapsın?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – E, ben ne yapacağım kardeşim? Garo’nun dediği oraya geçsin, öyle mi? Yok böyle bir şey, böyle bir şey yok!

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Niye Türkiye aleyhinde yapsın?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hakikati yazdığın an başımızın üstünde yer alırsın.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Facebook’u da yasakla, Twitter’ı da yasakla.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Sen, bırak; sana da söyleyeceklerim var. Sabahleyin “İyi ki kriz oldu.” dedin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “İyi ki” demedim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Paylan, sessiz ol.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Aslında bilinçaltını koyuyor orta yere. “İyi ki kriz oldu.” diyor ya.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “İyi ki” demedim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – “Kriz oldu da Kanal İstanbul yapılmadı.” diyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “Tek bir faydası oldu, Kanal İstanbul’u yapamadınız.” dedim. “İyi ki” demedim.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – “Faydası oldu.” dedin ama yani.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) - Yahu, yahu, arkadaşlar, hep söylüyorum: Zihin haritanızı temizleyin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Çarpıtma laflarımı “Tek bir faydası oldu, Kanal İstanbul’u yapamadınız.” dedim.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Yazıklar olsun, dedin valla!

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen arkadaşlar, lütfen ya, temiz dil.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “Tek faydası Kanal İstanbul’u yapamadınız.” dedim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Paylan...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bin defa söyledik şurada, şu zeminde her konuşmamda söyledim: Arkadaş...

SALİH CORA (Trabzon) – “İyi ki” dedin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Demedim!

SALİH CORA (Trabzon) – “İyi ki” dedin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Demedim!

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Sen hep yalan konuşuyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Başyalancı sensin!

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen, arkadaşlar, lütfen...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Tabii, tabii “İyi ki” dedin sen, olur mu?

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) – Tutanaklara bakalım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen arkadaşlar, lütfen...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Demedim, tutanaklar var.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Paylan...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Yani krizin ya da bu ülkenin zora girmesini temsil eden bir anlayışı ben ne yaparım ağabeyciğim? O yüzden de, söylüyorum, ben şunu söylüyorum ki: Arkadaşlar, Allah dağına göre kar verir, bunu hepimiz biliriz. Sizi bu boydan yukarı çıkarmaz, vermez o fırsatı çünkü iyiniyetli değilsiniz çünkü hesabınız kitabınız bu milletin faydasına değil. Ben genelleme yapmıyorum, bu anlayışı söylüyorum arkadaşlar, yanlış anlaşılmasın, şu zihniyet için söylüyorum ben, böyle bir şey olur mu? “İyi ki kriz oldu.”

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Demedim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Dedin kardeşin, ben buradaydım, not aldım ya.

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Demiştir, kendini yorma; demiştir İbrahim ağabey, devam et. Kesin ya, Garo demiştir.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen arkadaşlar, lütfen...

Lütfen, tamamlayınız.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şimdi, şunu altını çiziyorum arkadaşlar Ulaştırma Bakanlığı bağlamında, diğer bakanlıklarda da ben söyledim, altını çizerek söyledim: Allah'ın izniyle, Cenab-ı Hak bizim önümüzü çok daha açacak ve bu Bakanlık vasıtasıyla yine insanlarımıza, size hizmetler getireceğiz, hayatı kolaylaştıracacağız bugüne kadar olduğu gibi. Cumhur İttifakı bunu ifade ediyor. Bizim yani Cumhur İttifakı'nın öbür paydaşı, Milliyetçi Hareket Partisi de bu kıvamda bizimle beraber yürüyor, onlara da bu vesileyle minnettarlığımı ayrıca ifade ediyorum.

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Allah'ına kurban, Allah razı olsun, sağ ol.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Göreceksiniz arkadaşlar...

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) – İbrahim ağabey, benim hakkımı da konuş.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – “Allah razı olsun.” diyorlar.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, lütfen...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Başkan, tutanak geldi.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bakın, arkadaşlar...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen, tamamlayalım efendim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Değerli Bakanım, şimdi ben bir talepte bulunacağım. Erzurum'a hakikaten AK PARTİ'nin yaptığı hizmetler bütün bir cumhuriyet tarihinde yapılanların fevkinde oldu. Bunun altındaki imzanın Recep Tayyip Erdoğan olduğunu da milletimiz biliyor. Ben

de milleti temsil eden, milleti ifade eden birisi olarak sizden bir istirhamda bulunuyorum. Erzurum Havaalanı'na isim verilmedi bugüne kadar. Hiçbir havaalanında da Sayın Cumhurbaşkanımızın ismi yok. Mutlaka ama mutlaka bizim havaalanının adı -havalimanı, havaalanı değil- havalimanın adı "Recep Tayyip Erdoğan" olsun diye teklifte bulunuyorum. Bunu yaparsanız bizi memnun edersiniz; bir. İki, bir şey daha söyleyeceğim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım efendim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Havaalanına siz çok sık gidip geliyorsunuz efendim. Bizim Erzurum'un kış şartlarını biliyorsunuz, o soğukta insanların böyle zangır zangır titreyerek o yoldan gidip geldiğini biliyorsunuz. En azından uçaktan inerken bir körükle beraber... Biz kaliteyi getirdik ya, hep hayatı kolaylaştırdık ya, böyle bir talep var. Bunu da hususen burada kayda geçiriyorum.

Bütçemiz Allah'ın izniyle hayır uğur getirecek, bereket getirecek.

Saygılar sunuyorum herkese.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz efendim.

IV.-OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.-Komisyon Başkanı Lütfi Elvan'ın, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi üzerindeki tutanaklardaki ifadesine ilişkin açıklaması

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Ben tutanaktaki ifadeyi okuyayım, Sayın Paylan'ın ifadesi: "Sayın Bakan, ekonomik krizin tek bir faydası oldu, size söyleyeyim: Evet, vatandaşlarımızı işsiz yaptı, aşırsız yaptı, yoksulluğa götürdü ama tek bir faydası oldu, şükür ki Kanal İstanbul'u yapamadınız Sayın Bakan."

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Her zaman yaptığını yapmışsın ya Paylan.

V.- AÇIKLAMALAR

1.- Erzurum Milletvekili İbrahim Aydemir'in, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın söylediğini iddia ettiği krizle ilgili ifadesini düzelttiğine ama krizi yücelterek kayda geçirdiğine ilişkin açıklaması

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şimdi, şöyle, o "İyi ki kriz oldu." ifadesini düzeltiyorum ama şunu bir daha not olarak düşünüyorum: Krizi "iyi ki" ifadesinden arındırarak tebcil ederek, yücelterek kayda geçirmiştir. Onu da söyleyeyim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz efendim.

II.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2020 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ile 2018 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ve Sayıştay tezkereleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b)Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

d)Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (Devam)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Şimdi, Sayın Yıldız, size söz vereceğim ama Sayın Serter'in uçağı varmış, onun için Sayın Serter'e söz vereceğim.

Buyurun.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, saygıdeğer milletvekilleri, sayın basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Hayatımızın gerçek yüzünün ve yaşamımızın yol haritasının yollarımız, raylarımız ve ulaşımımız olduğu bir gerçektir. Bu gerçeklikle bağlantılı sorumluluk alanlarınız itibarıyla Bakanlığınızın çok ciddi sorunlarla karşı karşıya olduğunun bilincinde olarak konuşmaya başlamış bulunmaktayım.

Öncelikle epey bir yüksek maliyeti olmuş olsa da İzmir-İstanbul Otobanı'nın bitirilmiş olması... Bu güzel yolda seyahat etme keyfine ulaştım ama çok pahalı Sayın Bakan. Bu konuda o yolu çok kullanan bir kişi olarak da yol güzergâhında çalışma ortaklarınızla fiyatları bir kez daha revize etmenizi talep ediyorum ve rica ediyorum.

Bölge milletvekillerimizi ilgilendiren bir başka konu: İzmir merkezli Ankara'ya uçuş sağlayabiliyoruz ancak karşılıklı uçak seferlerinin sayısı çok az. Bunun bir an evvel düzeltilmesini, biz milletvekilleri başta olmak üzere, sanayicimiz, ticaret insanlarımız ve yurttaşlarımız olarak talep etmekteyiz. Türk Hava Yolları konforundan vazgeçtik, AnadoluJetle bile bu seferlere ulaşamıyoruz. Çağdaş şehirlerde yaşamın artık belirli lüksleri olmakta ve olması da gerekmede. Bundan yüz elli yıl önce İngiltere'de, Londra'da, Moskova'da ve Avrupa'nın birçok şehrinde yapılmış olan metro ağlarını hepimiz büyük bir keyifle kullanıyor ve izliyoruz. Biz metronun İzmir'de belirli noktalarda keyfini sürmekteyiz. Bundan bir müddet önce de uzun bir zamandır sümeninizin altında duran Buca metrosunun sözleşmesini imzalandınız, teşekkür ediyorum, bitmesi için de desteklerinizi bekliyoruz.

Söz raylı sistemden açılmışken Sayın Bakan, sizden İzmir için iki talebim var: İlk talebim, kırk gün önce bütün fizibilite çalışmaları ve hesap raporlarının İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Bakanlığınıza iletilmesini bildiğim Mavişehir'e kadar gelmiş olan ve birkaç kilometrelik bağlantıyla Çiğli'ye ulaşması sağlanacak olan Çiğli tramvayının tarafınızdan takibe alınmasını özellikle rica ediyorum. Bu konuda aralık sonuna kadar İzmirli'lere bir yeni yıl hediyesi vermenizi çok istiyorum. Tramvayımızın imzasını lütfen tamamlayın Sayın Bakanım.

Tüm büyükşehirlerde olduğu gibi, Hükûmetinizin yaptırdığı İzmir Şehir Hastanesinin yeri, konumu ve büyüklüğü açısından İzmirli için ulaşım noktasında ciddi zorluklar yaratacağı açıktır. Bu sebeptendir ki şehir hastanesine ulaşım konusunda hastane açıldıktan sonra Bornova ve Bayraklı bölgesinde çok ciddi yol sorunları ve kaos oluşacaktır. Çok kısa bir zaman önce bir soru önergesiyle size bu konuyu iletmıştim. Bana verdiğiniz cevapta, şehir hastanesinin olduğu bölgede bir kavşak ihalesi gerçekleştireceğinizi, ayrıca Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle de raylı sistemin yapımını gerçekleştireceğinizi söylemiştiniz. Ben o bölgenin milletvekiliyim ancak bu konuda hiçbir çalışmaya rastlamadım. İzmir Büyükşehir Belediyesine sorduğumda da böyle bir konunun kendilerine iletilmediğini, bu konuda herhangi bir bilginin olmadığını belirttiler. Ümit ediyorum ki Bakanlığınız ve İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortak çalışmasıyla bu konuyu bir an evvel çözersiniz. Hastane açıldıktan sonra “Kervan yolda düzülür.” düşüncesiyle buradaki çalışmaya yaklaşırsa hepimizin bu konuda ciddi anlamda muzdarip olacağını sizlere özellikle iletmek istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Çözüm için benim de elimden gelen ne varsa yapmaya hazırım.

Sayın Bakan, size son iletmek istediğim konu ise sizin de sunumunuzda bahsettiğiniz, bir bölümü geçen ay açılan İzmir-Çanakkale Otoyolu, Menemen-Çandarlı arasında yapılan yol çalışmalarında köy yollarından geçen ağır tonajlı araçlarımızın köy yollarını harap ettiği ve müteahhit firmanın bir an evvel bu yolları yapacağına söz vermesine rağmen, şu ana kadar -kış başlamadan- hiçbir şey yapılmadığını görmekteyiz. Bu konuda, lütfen, rica ediyorum desteğinizi.

Sayın Bakan, beni dikkatli bir şekilde dinlediğiniz için teşekkür ediyorum, bütçenizin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, şimdi Sayın Katırcıoğlu'na söz vereceğim, daha sonra Sayın Olcay Kılavuz, hemen arkasından Sayın Durmuş Yılmaz ve...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Sayın Başkan...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Vereceğiz sırayla Sayın Yıldız.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Bundan sonra verecektiniz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Değerli arkadaşlar, müsaade edin de hep CHP, CHP'ye verecek... Dolaştıracamız, her partiden arkadaşlar konuşacak yani hep sürekli veremem ki. Bu şekilde gidiyoruz ki sizi iki konuşturuyorum, diğer partileri bir konuşturuyorum.

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Niye orayı iki konuşturuyorsun Başkanım?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayı çok, ne yapayım?

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Yani az olduk diye Allah günah mı yazmış?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Yo, sizi de konuşturuyorum canım, merak etmeyin, size de vereceğim söz. Size de söz vereceğimiz Sayın Enginyurt, merak etmeyin.

İstiyorum ki sırayla dolaştırılsın, daha dengeli dağıtalsın.

Sayın Katırcıoğlu, buyurun.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, sevgili üyeler ve basın temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, Sayın Bakan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının başındasınız, tabii, çok önemli bir Bakanlık; özellikle bizim gibi gelişmekte olan ülke statüsünde olan bir ülkenin kalkınma sorunları var, altyapı sorunları var, dolayısıyla da bu sorunları çözmek üzere görevlendirilmiş durumdasınız. Yani ben şöyle baktım ve birçok projeyi hayata geçiriyorsunuz anladığım kadarıyla. İyi bunlar, bunlara bir itirazımız olmaz zaten. Fakat beni rahatsız eden bir şey var, onu size söylemek istiyorum.

Bakın, Türkiye'de bu kalkınma hamlesi sürecinde bir yandan piyasa ekonomisine bağlı olduğunu ileri süren bir Hükûmet var, iktidar var ama öte yandan iradi kararlarla ekonomiyi yönlendirmeye çalışan bir Hükûmet var. Şimdi, her zaman bu ikisi iç içe geçtiği zaman problemler çıkar ve bizde de problemler çıktığı kanaatindeyim ve kurulmuş olan bir düzen var on yedi yıldır, on sekiz yıldır; bunun bir kısmında daha adil, daha eşitlikçi sayılabilecek, daha reformist bir anlayışla iş yapıldığını düşünüyorum ama belli bir tarihten sonra da esasında bu yaklaşımlardan vazgeçildiğini, özellikle 2008 krizi sonrasında tamamen iradi kararlarla, tamamen merkezî kararlarla yönetilen bir ekonomiden ancak söz edebiliriz diye düşünüyorum. Dolayısıyla da sizin Bakanlık olarak önünüzdeki altyapı projelerini davetle ihale etmeniz kadar rahatsız edici konulardan başka biri olamaz gibi geliyor bana yani iyi ifade

edemedim ama bunun ciddi bir sıkıntı olduğu kanaatindeyim. Yani özellikle bu denli büyük projelerde bir anlamda kapalı kapılar ardında sayılabilecek ihalelerle bu eylemlerinizi, bu çabalarınızı sürdürmeniz doğru değil bence. Niçin doğru değil? Bakın, bilmiyorum hiç düşündünüz mü ama -şimdi demin Sayın Bekaroğlu konuşurken isim vermek istemedi ama benim açımdan bir sıkıntısı yok, ben vereyim- 3-5 tane inşaat şirketi var. Esasında inşaat şirketi olarak başladılar ama artık bunlar inşaat şirketi falan değil. Bunlar, Türkiye Cumhuriyeti'nin doksan yıllık Koç gibi, Sabancı gibi büyük gruplarına rakip olabilecek olan ve sadece inşaat sektöründe değil artık, enerjiden turizme, çimentoya kadar, birçok alanda yatırım yapan şirketler bunlar. Öyle ki bunları neredeyse her yerde görüyoruz.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Koç'a rakip olsun, ne var yani?

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Bir dakika, müsaade edin, ne olacağını da söyleyeceğim.

Daha geçen gün Enerji Bakanlığının bütçesi konuşulurken görüyoruz ki dağıtım şirketlerinin özelleştirilmesinde 21 bölgeye ayrıldı, 21 bölgenin neredeyse 10-12 tanesinin -bilindik- Kolin İnşaat, Cengiz İnşaat ve Limak İnşaat'a verilmiş olduğunu görüyoruz. Hadi "Bu da bir şey değil." diyebilirsiniz, olabilir, orada da hani yatırımları olabilir. Fakat beni en çok rahatsız eden şu: Bakın, medya özellikle başka bir anlam taşıyor bütün demokrasilerde yani medyanın sağladığı şey, sadece bir haber veya bir eğlence değildir; medyanın sağladığı şey, esasında demokrasinin bizzatı kendisidir. Ve hatta modern siyaset bilimcileri derler ki: "Modern siyaset medyayla yapılan siyasettir." Dolayısıyla medyanın bu kadar önemli bir kurum olduğunu düşünürsek mesela şu çarpıcı gerçeği görmek zorundayız. Bu şirketler, adını andığım bu şirketler -aynı zamanda okuyayım isterseniz- Sabah, Atv, a Haber, Takvim, Star, Akşam, Güneş, Kanal 24, SKY TV, 360 TV vesaire gidiyor. Bunlar yani ilk anda yazdıklarım; bunların radyoları var, bunların başka birtakım medyayla ilişkili şirketleri var.

Şimdi, Sayın Bakanım, böyle bir düzen, doğru bir düzen değil. Bu çünkü şunu söylüyor bana: Bu medya şirketlerini kontrol eden bu şirketlerin -esasında bu oluyor, olmuyor ayrı bir mesele, bence oluyor ama, diyelim ki siz olmadığınızı düşünebilirsiniz, ben buna da saygı gösteririm- alacakları ihaleler ile Hükûmeti medya bağlamında desteklemek arasında bir ilişki kurulma ihtimali çok güçlü. Ben bunun böyle gerçekleştiğini düşünüyorum zaten. Yani bu ihaleler boşuna verilmiyor bu insanlara ve yani dediğim gibi objektif kriterlere dayanan ihale sistemleri olmadığı için de burada haksız yere bir piyasa gücü oluşturuyorsunuz. Bunu yani Bakanlığınız olarak söylemiyorum, benim baktığım yerden baktığınızda -dün de bir vesileyle galiba konuşuyorduk- ben Türkiye'nin şu anda ekonomisinin ve siyasetinin en önemli sorununun giderek merkezleşmiş olmasından kaynaklandığı düşünüyorum. Yani bir yandan "serbest piyasa" diyorsunuz ama serbest piyasa şu demek bir bakıma: Üretim kararlarının piyasada firmalar tarafından serbestçe alındığı bir düzen olması lazım, hatta bunun için de 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunu'nu çıkarmışız bir de, şu anda da yürürlükte. Ne diyor o kanun? İki şeyi söylüyor esasında. Bir: "Firmalar fiyat anlaşması yapamaz." İki: "Hâkim durumda olan bir firma hâkim durumunu kötüye kullanarak rekabeti bozamaz, bozarsa cezası var." diyor. Ve cezaları da son derece ciddi cezalar. Şimdi, bu kanunlar burada dururken ben burada Rekabet Kurumuna da sordum, dedim: Ya, nasıl bir şey bu, medyadaki tekelleşmeyi görmüyor musunuz? Bana cevap veremediler ama sonra bana bir cevap göndermişler "Hiçbir ölçüde bu böyle gözüküyor." diyor. Benim şu anda hani pozisyonum o değil ama onlara, pekâlâ, bunun nasıl olduğunu çok ayrıntılı anlatabilirim ben çünkü benim mesleğim bu.

Dolayısıyla da buradan şunu söylemek istiyorum. Bu kurulmuş olan sistem doğru bir sistem değil. Biz eğer becerebiliyorsak halkı katmak zorundayız alacağımız kararlara.

Sayın Bakan, sizler karar veriyorsunuz, Cumhurbaşkanı karar veriyor. “Çılgın proje” diyor, “o” diyor, “bu” diyor vesaire fakat bu kararların o kararları ilgilendiren insanlar tarafından da alınması lazım. Tekrar edeyim, mesela çılgın proje... Benim de böyle çılgın projelerim var, böyle bir proje olabilir ama bu proje hayata geçmeden önce o projeyi ilgilendiren insanlarla tartışmak ve konuşmak lazım, dünya böyle bir dünya çünkü. Yani, hatırlayacaksınız, bir zamanlar Mesut Yılmaz iktidarı vardı ülkede; bir Karadeniz kara yolu projesi getirdiler gündeme ve dünyanın parasını oraya gömdüler. Şimdi de ne konuşuluyor? Karadeniz Sahil Yolu Projesi’nin ne kadar olumsuz etkileri olduğu konuşuluyor yani doğayı katlettiğini; oradaki insan örgüsünü, köy yapısını, şehir yapısını nasıl olumsuz etkilediğini konuşuyoruz.

Dolayısıyla da benim önerim -tabii, burada konu olduğu için ben de bu düşüncelerimi sizlerle paylaşıyorum; bir işe yarar mı onu bilemiyorum, sizler değerlendirirsiniz ama- benim kanaatim odur ki çağımızda, insanların, artık kendi hayatlarını ilgilendiren kararlara kendilerinin de dâhil olmak istediklerini biliyorum. Bu, bizim ülkemizde de böyle; öyle olduğunu düşünüyorum. Örneklerini verebilirim ama çok uzatmayayım. Bu perspektif sizin Bakanlığınızda yok bence; sizin Bakanlığınızda olmadığı gibi zaten Türkiye’yi yöneten iktidar partisinde de yok maalesef. Benim şahsen bir birey olarak, milletvekili olarak iktidar partisini sürekli uyarmaya çalıştığım şey budur. Yani, biz kararları merkezileştirdiğimiz ölçüde daha katı hâle getiririz ve dolayısıyla esnekliğimizi kaybederiz. Ta İbni Haldun’dan beri merkezileşme daima ve daima çöküntü getirir.

Sayın Bakanım, son bir şey daha söyleyeceğim; bunu ben yaşadığım için, yaşıyor olduğum için söyleyeceğim size; bunu da anlamakta çok zorlanıyorum. Bakın, şöyle bir şey: Şimdi, ben diyelim ki -Meclis salı gününden itibaren; salı, çarşamba, perşembe çalışıyor- İstanbul’dan evimden arabayla çıkıyorum, Sabiha Gökçen Havalimanı’na geliyorum, arabamı bırakıyorum ve Ankara’ya uçuyorum; sonra dönüyorum, arabamı alıyorum. Şimdi, bakın, bugün uçsaydım eğer bilet ücretlerini -şimdi, biraz önce çıkardım- okuyayım size: Tabii, çeşitli saatlere göre 83 TL, 93 TL, 93 TL, 83 TL, 93 TL, 93 TL, 103 TL gibi gidiyor; bir tane 163 var, 14.20 uçağı; bu, Pegasus’un; yanlış ifade etmiş olmayayım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, bitireceğim.

(Oturma Başkanlığına Sözcü Abdullah Nejat Koçer geçti)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Buyurun Sayın Katircioğlu.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Şimdi, uçuşuma 100 lira para veriyorum fakat arabam orada üç gün kaldığı için ne kadar veriyorum, biliyor musunuz? 140 lira veriyorum, evet, 140 lira veriyorum. Bir gün/yirmi dört saat 48 lira 50 kuruş, iki gün olursa 97 lira, üç gün olursa 140 lira. Ve bu fiyatlar Sabiha Gökçen’in fiyatları ama mesela –yanılmıyorsam- İstanbul Havalimanı’nda bir gün 63 lira.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) - VIP’de bedava.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Hayır, o başka; ben genel olarak söylüyorum.

Sayın Bakan, bu, şunu söylüyor bana, yine aynı yere getireceğim: Evet, insanlarımız arabasıyla gelmiş; koyacak da bir yer yok, oraya koyuyor ve uçak parası kadar da parayı oradaki o işletmeye ödüyor. Ben bunun haksız olduğunu düşünüyorum. Bunun, esasında, özellikle sizin yaptığınız altyapı yatırımlarından yararlanmak isteyen vatandaşlarımızın ödediği ücretlerin çok yüksek olduğu gerçeğiyle de yakın olduğunu düşünüyorum; tıpkı Avrasya’dan geçerkenki gibi, tıpkı Osmangazi’den geçerkenki gibi yüksek olduğunu düşünüyorum.

Galiba benim söyleyeceklerim bu kadar.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Katircioğlu.

Sayın Kılavuz, buyurun lütfen.

OLCAY KILAVUZ (Mersin) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, basınımızın saygıdeğer temsilcileri, muhterem hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Malumunuz olduğu üzere Mersin, hem kara yolu taşımacılığının hem deniz yolu taşımacılığının hem de demir yolu taşımacılığının kavşak noktalarından biridir; tarım, sanayi, turizm, enerji ve lojistik alanlarında Türkiye'nin önde gelen illerinden biridir.

Konya-Karaman-Yenice hattının işletmeye alınmasıyla Mersin Limanı ile Konya ve Ankara arasında daha kısa ve hızlı bir ulaşım koridoru oluşturulmasını hedefleyen hattın da bir an önce tamamlanarak hizmete açılması bölgemizin gelişmesine çok ciddi katkılar sağlayacaktır.

Güney koridorumuzu oluşturan Mersin-Adana-Osmaniye-Kahramanmaraş-Gaziantep arasındaki kesimlerde proje yapımı ile altyapı yapım çalışmaları devam eden hızlı tren hattı da birçok ilimizi kapsayan milyonlarca insanı taşıyacak hayati bir projedir. Bu projenin de bir an önce gündeme alınarak hayata geçirilmesi bölge insanımızın beklentileri arasındadır.

Bölgesel Havaalanı'mızın bir an önce tamamlanarak hizmete açılması Mersin'in, turizmi başta olmak üzere, birçok alanda potansiyelinin açığa çıkmasına vesile olacaktır. Bölgesel Havaalanı'nın tamamlanması Mersin'in öncelikli ihtiyaç ve beklentileri arasındadır.

Mersin-Antalya yolundaki çalışmaların büyük bir kısmı tamamlanmıştır. İnşallah, kalan bölümün de bir an önce tamamlanması hâlinde Mersin-Antalya arasında kesintisiz ve konforlu bir ulaşımın yapılabilmesi mümkün hâle gelecektir.

Silifke ilçemizde D400 Kara Yolu'nda otogar mevkinde Konya-Mersin-Antalya dörtlü kavşağının bulunduğu yere köprülü kavşak yapılması da hemşehrilerimizin talepleri arasındadır.

Çeşmeli-Taşucu Otoyolu bölge trafiğini rahatlatacak, sahil yolundaki aşırı trafik nedeniyle meydana gelen ölümlü kazaları engelleyecek ve bölge ekonomisine olumlu katkılar sunacak bir proje olması bakımından son derece hayati bir öneme sahiptir.

Tarsus-Çamlıyayla arasında yıllardır yapımı devam eden ve ödenek yetersizliğinden sık sık inşası durdurulan yol yapım çalışmalarının hızlandırılması ilçemiz ekonomisi açısından büyük önem arz etmektedir.

Memleketim olan Niğde'de il merkezi ile ilçelerden geçen demir yolları için hemzemin geçitlerin daha güvenli hâle getirilmesi ve ihtiyaç duyulan mevkilerde alt geçit ile üst geçitlerin yapılması trafiğin rahatlatılması ve vatandaşlarımızın güvenliği açısından önemlidir.

Çiftlik ilçesi Niğde'nin en büyük 2'nci ilçesidir. Çiftlik-Gölcük arası 30 kilometrelik yolda yoğun bir trafik olması hasebiyle sık sık kazalar yaşanmaktadır. Bu 30 kilometrelik yolun çift şeritli hâle getirilmesi yaşanan kazaları önleyecektir.

Yine, yoğun bir trafiğin olduğu Niğde Çiftlik-Melendiz Dağı yolunun henüz tamamlanmayan yaklaşık 20 kilometrelik bölümünün de kış şartları iyice ağırlaşmadan tamamlanması hemşehrilerimizin beklentisidir.

E90 Kara Yolu ile Altunhisar arasındaki bağlantı yolunun tek şerit olarak projelendirildiği fakat 20 kilometre gibi kısa bir mesafe olmasından ve yoğun olarak kullanılmasından dolayı bu yolun çift şerit olarak projelendirilip yapılması da hemşehrilerimizin beklentisidir.

Ankara-Niğde-Ulukışla otoban bağlantı yolu için teşekkür ederiz. En kısa zamanda tamamlanmasını bekliyoruz.

Bütçenizin hayırlı olmasını temenni ediyor, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Kılavuz.

Sayın Yılmaz, buyurun lütfen.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, şahsınızda Bakan Yardımcılarını ve bürokratları saygıyla selamlıyorum.

Dünden bu tarafa şöyle bir durum ortaya çıktı: Dün Milliyetçi Hareket Partisinden bir arkadaşımız muhalefetteki bir arkadaşı eleştirirken dedi ki: “Siz üç yıldır, dört yıldır aynı şeyi tekrar ediyorsunuz.” Sabah Adalet ve Kalkınma Partisinden de bir arkadaşımız da benzer bir cümle kurdu. Elhak, bu tespit doğru yani biz kendimizi tekrar ediyoruz. Bu geçen sene böyleydi, bugün de böyle, gelecek sene bütçesinde eminim buna benzer şeyler söyleyeceğiz, yine kendimizi tekrar edeceğiz çünkü sorunlar...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Ama üç yıl önce sen de bizdeydin.

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Ama o zaman MHP’deydin.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Ben bir şey demedim, doğru tespit.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, müsaade edin... Hatibe müdahale etmeyin.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Eleştirmedim, doğru tespit dedim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Doğru tespit diyor.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Doğru tespit dedim, elhak doğru dedim yani bir şey demedim ben ve bu geçen sene böyleydi, bu sene de böyle, belki büyük bir ihtimalle gelecek yıl da böyle olacak çünkü sorunlar olduğu yerde duruyor. Neyin hakkında aynı şeyi tekrar ediyoruz? Kütahya’daki Zafer Havaalanı’yla ilgili durum belli, Avrasya Tüneli’yle ilgili durum belli, oradan geçen araç sayıları belli, Osmangazi Köprüsü belli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü belli vesaire belli, belli belli. Dolayısıyla biz aynı şeyleri... Bunlar düzeliş hazine buralardan artık ödeme yapmama noktasına geldikten sonra bunları elbette konuşmayacağız ama bu böyle olduğu sürece biz kendimizi tekrar etmeye devam edeceğiz. Dolayısıyla benim söylemek istediğim şey şu: Eğer kendimizi tekrar etmek istemiyorsak ve böyle bir şeyi de arzulamıyorsak o zaman Sayın Bakanım, yap-işlet-devret modeli bir siyasi tercih -bunun eleştirilecek bir tarafı yok- bir siyasi irade, bir finansman modeli olarak bunu seçmiş ve dolayısıyla da uluslararası sermayeden borç alıyor; o borçla on yılda, on beş yılda yapılacak olan işleri bugüne çekiyor ve dolayısıyla hizmeti sunmaya gayret ediyor. Bu, bir finansman modeli. Bu, dediğim gibi bir siyasi tercih; bunun eleştirilecek bir tarafı yok.

Yalnız muhalefetin de şu görevi var: Biz şu ana kadar yapılanlara baktığımızda ve de uluslararası piyasalarda bu konuyla ilgili diğer ülkelerin tecrübelerinden hareketle geldiğimiz nokta itibarıyla bunun yanlış olduğunu, önümüzdeki birkaç yılda bu gelişmelerin sizin bütçelerinizi esir alacağını düşünüyoruz ve o nedenle bugünden size uyarıda bulunuyoruz. Kabul edersiniz veya etmezsiniz bu sizin bileceğiniz bir iş. Yalnız o siyasi tercihlerin dışında hepimizin mutabık kalması gereken bir şey var, o da: Şeffaf olmak ve dolayısıyla da lüzumsuz, gereksiz soru sormaları ortadan kaldırmak. Eğer siz gerçekten... Sabahtan beri bu taraftaki arkadaşlarımız size şu tabloyu gösterdiler, en azından 4-5 arkadaş aynı şeyi söyledi “5 şirket ihale alıyor.” dedi, bunu söyledi. Siz bir ara en başta dediniz ki: “Hayır, öyle değil, 5 değil, 450.”

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN - “5 müteahhit yok, 450 müteahhit var ve o 5 kişiden çok daha fazla iş alan müteahhitlerimiz var.” dedim.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Tamam bunu söylediniz. Ben de diyorum ki: İşte, bu soruların sorulmaması için, tekrar edilmemesi için şu sunumunuzun içerisine, sunduğunuz belgelerin içerisine, bir yere örneğin 2019 yılında kaç tane ihale yapıldı, bunun toplam hacmi nedir? O 5 şirketin aldığı ne, geriye kalan 445’in aldığı ne? Bunları gösterseydiniz kimse bu soruyu sormazdı ve biz de kendimiz tekrar etmezdik. Lütfen, şeffaf olalım diyorum.

Dün Maliye Bakanımız da buradaydı ve dedi ki: “Türkiye’nin merkezî Hükümetin borcunun millî gelire oranı yüzde 32.” Ben buna inanıyorum, bu rakam doğru ve Avrupa’daki Maastricht Kriterlerinin de yarısı kadar ama şunu bilmiyoruz: Bizim “koşullu yükümlülük” dediğimiz borç üstlenimleri vesairesinden dolayı ne kadar borcumuz var? Bunu bilmiyoruz. Dolayısıyla piyasa biz bunu söylemesek de bunun bir hesabını, kitabını yapıyor ve onu da Türkiye’nin fiyatlamasına CDS’ine vesairesine yansıtıyor. Geçen seneden bu seneki Eylül ayına veya bugüne baktığımızda Türkiye’nin CDS’leri 500 küsurlardan 310’lara geldi. Doğru mu? Doğru. Ama öbür taraftan şunu da görüyoruz ki: Bütün dünyada CDS’ler aşağıya geldi. Bugün Malezya’nın CDS’i 42, Hindistan 66, Rusya 73, Endonezya 74, Kolombiya 80, Güney Afrika 183; uzatmayayım Türkiye 310, bizim üstümüzde sadece Mısır ile El Salvador var, birisi 322, birisi 364. Bununla şunu söylemek istiyorum: Yani bir şekilde bizim açıklamadığımız yüzde 32 içerisinde dahi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Yılmaz, bir dakika.

Buyurun tamamlayın.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Millî gelir borç oranlarının içerisine dâhil etmediğimiz bu rakamları bir şekilde piyasa biliyor ve bunu, bu işlerin, fiyatların içerisine yansıtıyor. Siz şeffaf olsanız, bunları söyleseniz ve biz de bunu bilsek. Ben şu anda yüzde 32’nin eldeki hesabın doğru olduğunu biliyorum ama koşullu yükümlülüğün ne olduğunu bilmediğim için öyle tahmin ediyorum. Belki de buradan gelecek 32 değil, belki 40, 45 belki 50, belki 43 ve belki 37 bilmiyorum. Eğer bu bilgileri bize verseniz, kamuoyuyla paylaşırsanız bu tartışmalar ortadan kalkar. Nitekim sabahleyin Milliyetçi Hareket Partisinden arkadaşım Mustafa Bey de böyle bir talepte bulundu, dedi ki: “Artık bu tartışmaları ortadan kaldırmak için bir rakam verelim, gerçekçi olalım, bunları yapalım.” Bunlar yapılmadığı sürece de bu tartışmalar devam edecek, gelecek sene de aynı soruları sormaya devam edeceğiz.

Şimdi –zamanım yok- bir hususu daha söyleyeceğim. Bu yap-işlet-devret modelinde, bu KÖİ modelinde, bu projelerde Türkiye bu işin neresinde Sayın Bakanım; onu sormak istiyorum. Şimdi Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün “3kopru.com” proje çözüm ortakları” diye bir site var. O sitede şunu çıkardım. “Çözüm ortaklarımız” diyor. 3.Köprü Dizayn Grubu: 6 tane firma var 6’sı da yabancı. Altında 3. Köprü Tasarım Kontrolü: “Setec” diye bir şirket var, bir tane var. 3. Köprü EPC Alt Yüklenici: Hyundai alt yüklenici, “SK E&C” diye bir firma var. Yine bir başka husus: Kara Yolu Tünelleri Bağımsız Tasarım Kontrolü: “Geoconsult” diye bir firma var yabancı, zannederseniz Singapur’lu. Köprü Kuleleri Otomatik Tırmanır Kalıp Sistemi: “PERI” diye bir şirketin. Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme Danışmanı: “AECOM” diye bir şirket, yabancı. Kreditor Kuruluşlar Teknik Danışmanı: “Mott MacDonald” diye bir şirket. Sigorta Danışmanı “MARSH” diye bir şirket. Hukuk Danışmanı: “DLA Piper” diye bir şirket.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Yılmaz, teşekkür ediyorum.

Tamamlar mısınız.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bitiriyorum efendim, bir dakika.

Onun dışında başka şeyler de var. Türkiye gerçekten...

Sadece son olarak şunu söylüyorum: Köprü Eğik Askı Kabloları Tedarikçileri... Beton Tedarikçileri: Bir OYAK Beton var Türkiye'den, gene bir de Akçan Beton var; onun dışında bir Türk firmasının ismi yok.

Biz bu projenin neresindeyiz? Yabancı bize para veriyor, projeyi yabancı hazırlıyor, biz arazi tahsis ediyoruz, iş veriyoruz ve ondan sonra da bize geriye kalan; amelelik, işçilik, çapa, kürek işi mi kalıyor, ne yapıyoruz biz? Hâlbuki dünyada Türkiye inşaat sektöründe Çin'den sonra ikinci büyük ülke diyoruz. Yani biz bu işin neresindeyiz?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ederim Sayın Yılmaz. Tamamladınız herhâlde.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Burada zaman bulursak çok ayrıntılı bilgi verebilirim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim.

Sayın Güneş, buyurun lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, çok değerli milletvekillerimiz, çok değerli bürokratlarımız ve basın mensubu arkadaşlarımız; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2020 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum. Tabii, AK PARTİ iktidarları döneminde ulaştırmada çok büyük adımlar atılmıştır. Geriye dönüp baktığımızda yaklaşık 752 milyar TL'lik bir yatırım yapılmıştır. Yani geçmişe dönüp baktığımız zaman, tabii paranın değer kaybı da var ama belki 2002 yılındaki bütçemizin 3 katı kadar bir yatırım yapılmış. Bu, çok önemli bir şey. Tabii, buna iki yönden bakmak lazım, birincisi: Bu kadar yatırımı yapabilmek, bu kadar yatırımı yapıp da gerçekten de kara yollarında işte aşağı yukarı 19.600 kilometre bölünmüş yol, yaklaşık 1.300 kilometre otoban yolu ve diğer taraftan da 13 bin kilometre de tekli yol yapabilmek çok önemli. Ya, bunlar küçümsenecek şeyler değil. Ben bu yönden gerçekten de başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, şimdiye kadar burada görev yapmış tüm Ulaştırma Bakanlarımızı, tüm genel müdürlerimizi gerçekten de takdir ediyorum ve saygıyla selamlıyorum.

Yani eğer AK PARTİ iktidara gelmemiş olsaydı, eskiden olduğu gibi eski hızla biz yollarımızı yapmış olsaydık bugün gerçekten de Türkiye'nin ulaşımı çekilmez hâle gelirdi. Şimdi, işte 1990 ile 2000 yılları arasında Uşak'tan Ankara'ya gelirken tekli yoldan geliyorduk, inanın her seferinde kazalarla karşılaşılıyorduk, bir sürü kaza atlatılıyorduk. Nedeni neydi? Yollarımızın tek olması, işte yollarımızın şartlarının kötü olması ve dolayısıyla da sollama zorunda kalıyorduk ve kamyonların arkasına takılıp... Bugün, elhamdulillah, aynı yollardan muhalefet partilileri de geçiyor, bugün her ne kadar eleştiriseler de onlar da eminim ki Sayın Bakanım size ve Cumhurbaşkanımıza, AK PARTİ Hükûmetine dua ediyorlar. "İyi ki iktidara geldi ve bu kadar yolu yaptı." diyorlar.

CAVİT ARI (Antalya) – Demiyoruz, demiyoruz; öyle bir şey yok.

YAŞAR KIRKPIHNAR (İzmir) – Deseniz ne olur, deseniz ne olur?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Yani bunu kalbiniz diyor, siz dilden söylemeseniz de biz hissediyoruz bunu.

Diğer taraftan, tabii ki bu yolların yapımında şimdi şöyle bir şey var: Yani işte bu yolları yaparken AK PARTİ sanki hep usulsüzlük veya diyelim ki birilerine peşkeş çekmiş gibi bir intiba yaratıyorlar. Yani bu tamamen yanlış. Şimdi, yolların büyük bir kısmı zaten Kamu İhale Kanunu'na göre açık ihale usulü yapılıyor, açık ihale usulüyle yolların büyük bir kısmı...

CAVİT ARI (Antalya) – Yapılmıyor işte, yapılmıyor.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, dinleyelim, müdahale etmeyin.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Yani sizin haberiniz yok. Bunun da avantaj ve dezavantajları var mı? Var. Mesela bazen diyelim ki işte o açık ihale usulü yapıyorsunuz, en ucuza veriyorsunuz, en ucuza verenin de ekonomik gücü zor oluyor, diyelim ki üç yılda bitmesi gereken yol, on yıl gibi süreye de uzayabiliyor. Onun haricinde, belli istekliler arasındaki diyelim ki ihale usulüne göre de yol yapılabiliyorsunuz, buradaki temel amaç da neticede yolu yapma ihtimali olan belli firmaları çağırıyorsunuz. Bu tip ihale yapınca bunu hemen yolsuzluk, usulsüzlük olarak anlamamak lazım.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – “Yeterlilik” diye bir kural var.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Diğer taraftan yap-işlet-devret veya diyelim ki kamu-özel iş birliğiyle yapılan yollarda veya diyelim ki havaalanlarında buralarda da tabii ki günümüzün ihtiyaçları... Türkiye çok geliyor hem ekonomik anlamda hem sanayi anlamında hem turizm anlamında eskinin Türkiye'si değil ve dolayısıyla da ihtiyaçların bir an önce giderilmesi lazım. Bununla ilgili de yapılan işlemlerde... İşte, tabii ki muhalefetin de kendine göre haklı nedenleri var yoksa bizim her yaptığımıza doğru deseler onlara ihtiyaç kalmayacak. Burada da bunların içinde tabii ki çok isabetli olan pek çok proje var ama diyelim ki zamanında hesaplanıp da tam bugün tutturulamayan projeler de olabilir mi? Olabilir. Mesela bugün, diyelim ki İstanbul Havaalanı. Şimdi, İstanbul Havaalanı'na daha önce çoğu muhalefet partisi karşı çıkıyordu ama gerçekten de bugün İstanbul Havaalanı dünyada Türkiye'yi ulaşım açısından bir numara hâline getirecektir. Gerçekten de işte, geçmişe bir gidip baktığımız zaman, mesela ilk köprü yapıldığında yine muhalefet karşı çıkıyor muydu? Karşı çıkıyordu. Niye? İstanbul; ikisi ayrı yaka olsun, ikisi birden ayrı ayrı gelişsin, İstanbul'un gelişmesine engel olur diye bakılıyordu. Bugün bunun bir anlamı var mı? Hiçbir anlamı yok, demek ki bu yanlışmış. Diyelim ki ikinci köprü yapıldığında, rahmetli Turgut Özal yaptığinde yine o dönemde de karşı çıkıyorlardı, haklılar mıydı? Değil. Şimdi, Yavuz Sultan Selim'de karşı çıkıyorlar, haklılar mı? Değil ve gerçekten de bugün işte, Avrasya Tüneli ile Marmaray... Yani belki de bizim bundan yirmi otuz yıl önce hayal edemeyeceğimiz şeylere kavuştuk, Allah razı olsun diyoruz.

Diğer taraftan, işte, demir yollarıyla ilgili çok önemli adımlar attınız Sayın Bakanım. Şimdi, geriye dönüp bakıyorum ben, işte, Osmanlı döneminde özellikle II. Abdülhamit döneminde 4.136 kilometre demir yolu yapılmış ve buradaki ortalama yol yapım hızı 134 kilometre. Yine ondan sonraki dönemde en uzun yol yine bizim Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk döneminde yapılmış, orada da 3.764 kilometre yapılmış. Yine, ondan sonraki dönemde, 1951'den 2003'e kadar yapılan toplam yol 945 kilometre ve ortalama yıllık 18 kilometre yapılmış. Bizim dönemimizde ise yapılan toplam demir yolu ağı uzunluğu 2.115 kilometre, yıllık 141 kilometre. Sadece bunu mu yaptık biz arkadaşlar? Diğer taraftan demir yolu ağıımızın uzunluğunu aşağı yukarı 2.100 kilometre uzattığımız gibi, mevcut demir yolları ağıımızın da bir çoğunu yeniledik arkadaşlar. Yani sıfırdan demir yolu yaptık gibi.

Diğer taraftan, dünyadaki ülkelerin gelişmişliğini gösteren en önemli göstergelerden biri olan hızlı trenlerle ülkemizi tanıştırmak, halkımızı hızlı trenlere bindirmek gerçekten de çok önemli. Artık yani bu, Türkiye'nin çağ atladığının göstergesi ve herkes Sayın Bakanım, hızlı tren istiyor, işte, Uşaklılar da istiyor, yapıyorsunuz. İnşallah, kısa sürede Ankara-İzmir hızlı treninin de bir an önce bitmesini arzu ediyoruz biz, bunlar çok önemli.

Diğer taraftan, Sayın Bakanım, pek çok şehrimizde yeni havaalanları açtınız ve o günkü Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali Yıldırım "Hava yolunu halkın yolu yapacağız." demişti. Gerçekten de bugün Türkiye'de hava yolu halkın yolu hâline geldi. Bir dönüp bakıyorsunuz, 26 tane havaalanından bugün 56'ya çıkmışız, 6 tane de yeni yapıyorsunuz. Allah razı olsun diyoruz. Diğer taraftan, yolcu sayısına bakıyoruz. 34 milyon yolcudan 210 milyona çıkmışsınız, halkın yolu hâline gelmiş. Büyük gövdeli uçak sayısına bakıyorsunuz, 163'ten 543'e çıkmış. Yani bu, gerçekten de inanılmaz bir şey ve Türk Hava Yolları, eskiden zarar eden şirket bugün Türkiye'nin ve dünyanın bir numaralı şirketlerinden biri hâline geldi ve bu yönden de sizi tebrik ediyorum.

Diğer taraftan pek çok ilimizde lojistik merkezleri kuruyorsunuz, 11 tanesi hayata geçti. Bizim Uşak'ta da 1 tane lojistik merkezimiz hâlihazırda var ama esas yeni yapılacak hızlı tren istasyonunun yanında yeni bir lojistik merkezi yapılmasını planladınız. Onun da bir an önce hayata geçirilmesini biz arzu ediyoruz.

Diğer taraftan, tabii ki Uşak'a da pek çok ile yaptığınız gibi pek çok hizmet yaptınız, bunlardan dolayı size müteşekkirimiz. İşte, yarım kalan, devam eden bazı yollarımız var, bunları zaten sizler biliyorsunuz, takip ediyorsunuz. Bunlar, işte, Uşak çevre yoludur, Eşme-Ulubey yoludur ve Uşak-Gediz yoludur; bunların bir an önce tamamlanmasını halkımız çok arzu ediyor.

Diğer taraftan, Eşme için çok önemli olan, Sayın Bakanım, Eşme ile Güney arasında olan yaklaşık 26 kilometrelik ve etüt projesi, her şeyi bitmiş, sadece ihalesi kalmış bir yolumuz var. Eğer bu yolu da ihale ederseniz çok müteşekkirimiz kalacağız.

Ben diğer taraftan da şunu ifade etmek istiyorum: Bu internet alanında olsun, haberleşme alanında olsun yaptığınız hizmetler gerçekten de takdire şayan. Bugün Türkiye'nin her tarafında telefonla görüşme, internete erişme ve 4.5G'ye erişme imkânımız var. Bunlar çok önemli. Yalnız, bazı şeylerimiz var; çukurda kalan veya kör noktalarda olan bazı köylerimiz var Sayın Bakanım. Bunlarla ilgili tabii özel şirketler pek yatırım yapmak istemiyor ama buradaki köylerimizde telefon çekmesi, internet çekmesi konusunda da yardımcı olursanız o köylerimiz de size teşekkür edecektir diyorum.

2020 yılı bütçemizin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Güneş.

Sayın Baki Ersoy, buyurun efendim.

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcılarım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli bürokratlar, basınımızın değerli mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ulaştırma, kalkınmanın en temel yapısı; yol ise medeniyettir. Ulaştırma sisteminin hızlı, güvenli ve ileri teknolojiyi kullanan, çevreye duyarlı, uluslararası ulaşım ağıyla birleşen ve rekabeti tesis edecek maliyette ve ülkemizin kalkınması için sanayiye yönlendirecek ve kullanışlı bir yapıda olmasının sağlanması gerekmektedir. Ülkemiz coğrafi konumu gereği hem deniz hem kara hem demir yolu hem de hava yolu ulaşımına son derece elverişli bir ülkedir. Bunların bir bütünlük içerisinde koordineli bir şekilde planlanması ve uygulaması yapılarak ulaşım koridorları ve ağı oluşturulmalıdır.

Ülkemizde ulaşım ile ilgili en büyük problem, ulaştırma modları arasındaki dengesizliktir. Bu dengesizliğin giderilebilmesi demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısı geliştirilmeli, liman-demir yolu-kara yolları bağlantıları güçlendirilmelidir.

Sayın Bakanım, bakınız, Türkiye'nin başkenti Ankara'dayız. Ben kendimden örnek verecek olursam; seçim bölgem olan Kayseri'ye gidebilmek için sadece kara yolu alternatifini kullanabilmekteyim. Oysaki iç Anadolu Bölgesi'nin fiziki yapısı yüksek hızlı tren ağının rahatlıkla oluşturulabilmesine oldukça uygundur. Aynı zamanda, bu yol güzergâhının fiziki problemlerine konuşmamın devamında ayrıca değineceğim.

Yüksek hızlı trene gelecek olursak Sayın Bakanım, ben zatınıza geçen yıl bütçe görüşmelerinde bu yılın hikâyesine dönen, uzun yıllardır Kayseri gündemini meşgul eden, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ve dönemin Başbakanı Sayın Binali Yıldırım'ın meydan mitinglerinde "Yerköy-Kayseri hızlı tren hattı hayırlı olsun." ifadeleriyle Kayseri halkına müjdeledikleri hızlı tren hattını bizzat sormuştum. Siz de geçen yıl, yapım ihalesiyle ilgili çalışmaların devam ettiğini söylemiştiniz. Bizim bildiğimiz kadarıyla da projelendirildi, ihaleye de çıktı yalnız ihale iptal edildi. Yine zannediyorum, bu yılki ödenekler uygun olursa ihaleye çıkmayı düşünüyorsunuz ama Kayseri halkı, gerçekten, Sayın Bakanım, bu hızlı treni sabırsızlıkla bekliyor çünkü bu hızlı tren olayı 2011 yılından bugüne yani tam sekiz yıldır, biraz önce ifade ettiğim gibi, Sayın Cumhurbaşkanımızın söz verdiği bir hadisedir ve Kayseri gündemini inanılmaz çok fazla meşgul eden, beklentileri yükselten ve bu beklentiler olmadığında da tepkiye dönüşen bir hadisedir. Bunun bilinmesini istiyorum.

Sayın Bakanım, bu konunun tekrardan üzerinde durulması gerektiğini ifade ettikten sonra; Kayseri'miz 1 milyon 370 binin üzerindeki nüfusu, 4 üniversitesi, fakülte hastanesi ve Türkiye'nin en büyük şehir hastanesini bünyesinde bulunduran, başta Erciyes Dağı olmak üzere kış ve kültürel turizm imkânlarına sahip, güçlü organize sanayi bölgesiyle ülkemiz açısından her yönden önemli bir ilimizdir. Coğrafik olarak en merkezî konumda olmasına karşın, maalesef, olması gereken ulaşım yapısına henüz kavuşamamıştır. İlimizin elverişli ulaşım imkânlarına sahip olması, yine ilimiz hastanelerinden faydalanmakta olan çevre illerimizdeki vatandaşlarımız açısından da oldukça önemlidir. Tüm bu etmenlere rağmen, ilimizle bağlantılı herhangi bir otoyol projesi yapılmamakla birlikte var olan projelere de dâhil edilmemektedir. Örneğin, 24 Ağustos 2017 tarihinde Ankara-Niğde Otoyolu Projesi yapımına başlanmıştır. Ankara ve Niğde arasında yapılacak olan bu yolun toplam uzunluğu bağlantı yollarıyla birlikte 330 kilometreyi bulmaktadır. Talebimiz, en azından hâlihazırda uygulama aşamasına gelmiş bulunan Ankara- Niğde Otoyolu Projesi'ne Kayseri ilinin de dâhil edilmesidir.

Kayseri'mizin ulaşım ile ilgili bir diğer problemi de mevcut havalimanının kapasite olarak şehrimizin ihtiyaçlarını karşılamıyor oluşudur. İstatistiklere baktığımız zaman, 2019 yılı içerisinde ekim ayı sonuna kadar Kayseri Havalimanı'na iç hatlar 10 bin 434, dış hatlar 2 bin 147 olmak üzere toplamda 12 bin 581 uçak seferi gerçekleştirilmiştir. Yolcu seferi sayıları ise iç hatlarda 1 milyon 659 bin 610, dış hatlarda 303 bin 494 olmak üzere toplam 1 milyon 963 bin 104 seyrinde gerçekleşmiştir; bu rakamlar, sadece bölge değil Türkiye ortalamasının üzerindedir fakat gelin görün ki Kayseri Havalimanı'nın kapasitesi bu yolcularımızı ağırlamak için yeterli değildir; bu konuda da ilgilerinizi beklemekteyiz.

Değinmeden geçemeyeceğim bir başka konu ise Kayseri ili sınırları içerisinde bulunan Nevşehir-Niğde-Adana yolu bağlantı noktası olan ve şehri doğudan batıya, batıdan doğuya bağlayan Boğazköprü meselesidir.

Sayın Bakanım, Kayseri halkı, yöre çiftçileri ve çevre şehirlerden seyahat eden vatandaşlarımız için oldukça önemli bir fonksiyona sahip olan bu köprü, bahsi geçen lokasyonda kullanılabilecek tek alternatiftir fakat 9 Nisan 2014 tarihinde köprü ayaklarında zayıf zemin nedeniyle oluşan sivilaşma,

taşıma gücü kaybı nedeniyle köprü ayaklarının güçlendirileceği gerekçesiyle trafiğe kapatılmış, 3 Kasım 2014 tarihinde dönemin valisi tarafından tüm eksikliklerinin giderildiği açıklaması yapılarak yeniden trafiğe açılmıştır. Fakat 11 Nisan 2019 tarihinde yaklaşık 3.500 metrelik yol zeminin hücresel dolgu sistemi uygulamasıyla iyileştirilmesi, zeminin güçlendirilmesi amacıyla yeniden trafiğe kapatılmış ve 108 milyon Türk lirası gibi büyük bir harcama rakamı ile 18 Ekim 2019 tarihinde yeniden kullanıma açılmıştır.

Şimdi, Sayın Bakanım, burada sorgulanması gereken birkaç husus var diye düşünmekteyim. Söylediğim gibi, buranın tadilatı birden çok kez yapılmıştır; yapılan imalatın sonucunda, yeniden meydana gelen deformasyonlar doğal sebeplerden mi kaynaklanmıştır yoksa imalattan mı kaynaklanmıştır? Eğer imalattan kaynaklandysa yüklenici firmaya herhangi bir yaptırım uygulanmış mıdır; uygulanmadysa uygulanması gerekmez midir? Kayseri halkının cevap beklediği sorulardan bir tanesi de budur çünkü Kayseri halkı şunu sorguluyor, diyor ki: “Üç dört yıl önce yapılan bir tadilat var, yine yedi sekiz ay kapalı kaldı Boğazköprü; açıldı, üç dört yıl sonra yeniden kapandı, bir yedi sekiz ay daha...” Esnafımız, özellikle oradaki esnafımız çok mağdur oldu. Mağduriyetleriyle alakalı dilekçeleri olmasına rağmen hiçbir şekilde kendilerine karşılık verilmedi. Birçok esnafımız da orada ciddi mağduriyetler yaşayıp iflasın eşiğine geldi. Bunun da mutlaka ilgilenilmesi gereken bir konu olduğunu düşünüyorum, çalışmalarınızdan dolayı şahsınız adına tüm Bakanlık çalışanlarınıza teşekkür ediyor, 2020 yılı bütçemizin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah’tan niyaz ediyorum.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Ersoy.

Sayın Gaydalı...

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

Sabahleyin muhalefet milletvekilleri basına açıklama yaparken “Ucuz siyaset yapıyorsunuz.” diye AKP’li vekiller protesto ediyordu. Onu bilmem ama AKP’nin siyasetinin topluma çok pahalıya mal olduğu bir gerçek.

Kamu İhale Kanunu on yedi yılda 160 sefer değişti; bu ne kadar düzeltilemez bir yasa ki hâlâ bazı kurumlar Kamu İhale Kanunu’ndan muaf tutuluyor. “Şirket gibi yönetim.” dediniz ve öyle de yapıyorsunuz ama unutmayın ki 81 milyon ortağı olan bir şirket ve bir kısmı vurdumduymaz olsa bile diğer kısmı, yaradan fazlası hesap muhasebesi istiyor. Bir bütçe şeffaf, sorgulanabilir, denetlenebilir olmadığı sürece hiçbir anlam ifade etmez.

Sayın Bakan “Değişim, dönüşüm gerçekleşiyor.” dedi ama bu değişim maalesef negatif yönde. Projelerin maliyet fayda analizlerinin toplumla paylaşılması gerekir. Kalite kontrol ve iş güvenliği çok ciddiye alınması gereken konseptlerdir.

Sayın Bakan bir de hızlı, esnek ulaşım sistemlerinden bahsetti. “Hızlı”ya katılmam da “esnek” tabiri doğru çünkü raylar rijit yerine esnek zeminlerde inşa edildiği için kazalar vuku buldu, doğrudur.

1970’li yıllarda ODTÜ’de mühendislik eğitimi alırken bir hocamız mühendisliğin tarifini çok kısaca bize yapmıştı. “Bakın gençler, bir iki yıla hepiniz mühendis olacaksınız ama bir aptalın 2 liraya yaptığı işi 1 liraya yapmasını bilen insana mühendis denir yoksa herkes iş yapar.” demişti. Bu, hâlâ benim kulaklarımda çınlıyor. Gerçi Sayıştay denetimini Sayın Bakan takdir ettiğini söyledi ama hâlâ bazı kurumlar Sayıştay denetiminden muaf tutuluyor. Bence Sayıştayın yanında en az 3 bağımsız denetim denetçisinin de olması gerekiyor, ben böyle düşünüyorum.

Bir de transit geçişlerden bahsedildi. Sayın Bakana şunu sormak istiyorum. İran transit yolu üzerinde olan Bitlis Deresi niçin Baykan-Kermete arası hâlâ tamamlanamamıştır.

İkincisi: Tatvan çevre yolu hâlâ başlatılamamıştır. Karayolları uhdesinde olan yollar standartlara uygun mudur? Bunu soruyorum.

Şimdi, şeffaf ihale dendiği zaman -ben size kısaca şöyle özetleyeyim- yeterlilik kriterleri açıkça ilan edilmeli, katılan firmaların isimleri ilan edilmeli, fiyat mukayesesi bildirilmeli, ihalenin verilmesi gerekçesi de kısa bir özetle bence halka bildirilmeli. İşin hitamında da işin maliyeti net olarak izah edilmesi gerekir.

Kamu İhale Kanunu'ndan neden kaçılıyor? Olağanüstü hâllerde bunu baypas etmek son derece mümkün; sel, deprem gibi afetlerde Kamu İhale Kanunu'nu baypas edebiliyorsunuz.

Bir de Bitlis-Tatvan yolu üzerinde 2 adet köprülü kavşak talebimiz oldu; tam dört buçuk yıldır hâlâ ses seda yok. Birincisi, Tatvan-Bitlis-Ahlat yol kavşağı ki bir sürü trafik kazası oldu ve insanlar öldü, hâlâ hiçbir aktivite gözüküyor.

İkincisi de Tatvan-Bitlis-Muş köprülü kavşağı talebimizdi. Burada da Bitlis-Tatvan Devlet Hastanesi yapıldı ve bundan dolayı da trafik yoğunluğu oldukça arttı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Buyurun, tamamlayın Sayın Gaydalı.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Sayın Başkan, “Elektrifikasyona, sinyalizasyona hız verdik.” diyor Sayın Bakan ama bu hızın ne olduğu biz bilmediğimiz için 10 kilometre/saatten 15’e mi çıktı? İlk hıza oranla bu ne kadar artırıldı, bunu bilmiyoruz.

“Hedefliyoruz.” diye yuvarlak bir laf kullanıldı. Hedefin ne olduğu açıklanmıyor. Yoksa acemi okçular gibi oku attıktan sonra hedef tahtasını götürüp oraya koyup “Benim hedefim buydu.” mu demek istiyorsunuz?

Rakamlarla zaman dolduruldu. Planlama nedir? Reel ihtiyaç nedir ve bu ihtiyaca geleceğe yönelik projeksiyonlar da yapılarak ne zaman ulaşabiliriz? Yoksa afaki rakamlarla yüzde 165 artış var demek hiçbir mana ifade etmemektedir. Şöyle ki bugün 10 birime ihtiyaç var, daha önce 1 birim yapılmış ise “Biz de 2 birim ilave ettik, yüzde 200 artış sağladık.” demek hiçbir işe yaramaz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum Sayın Gaydalı.

Süreniz tamamlandı, sağ olun.

Sayın Hüseyin Yıldız, buyurun lütfen.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sabahtan beri dinliyoruz, özellikle AK PARTİ’li milletvekillerinin güzel çıkışları var ama yanlış anladıkları var arkadaşlar.

Şimdi, biz Cumhuriyet Halk Partisi olarak “Yollar yapılmasın, köprüler yapılmasın, tüneller yapılmasın.” demiyoruz; biz diyoruz ki: “Bu milletin parasını birilerine vermeyiniz.”

Şimdi, 21/(b) maddesinin ne olduğunu size okuyayım... Kamu yerlerinde afet, savaş gibi olağanüstü durumlarda başvurulması gereken 21/(b) maddesi son yıllarda AKP iktidarı tarafından sıklıkla ve sıradan bir yöntem olarak kullanılıyor.

Şimdi, değerli milletvekillerim, bu söylediklerim sizin yanınızdan geçmiyor. Ben AKP’nin milletvekillerine saygı duyuyorum. Bu işin içinde bu paralar size asla geçmez. Şimdi, size bir rakam vereceğim yani davet usulüyle yapılan ihale -21/(b)- 2013 ile 2019 arasında toplam 46 milyar 463

milyon, 46 milyar 463 milyon arkadaşlar. Şimdi size soruyorum: İçinizde müteahhit olan arkadaşlar var, belki biliyorlar, açık ihale olduğu zaman en düşük kırım yüzde 35’lerde ama davetiye usulü yani 21/(b)’yle yaptığımız zaman maksimum kırım yüzde 15’tir arkadaşlar.

Peki, bu müteahhitler kim? İlk önce onu görelim: Davet usulü yani 21/(b)’yle çağrılan müteahhitlerin hepsi aynı arkadaşlar ve bunların hepsi de belli işlerde de -İstanbul, Ankara- ortaklar. 5 tane firma çağırıyor Bakanlık, diyor ki: “Kardeşim, fiyatlarım belli.” 5 patron oturuyor, beş yıldızlı lobilerde oturuyor diyor ki: “Sen bunu yazacaksın bu dosyaya, sen bunu yazacaksın, sen bunu yazacaksın, sen bunu yazacaksın.” İşin nereye gittiği zaten belli.

Bizim derdimiz, bu ülkede asgari ücret 2.020 lira arkadaşlar. Brüt ücretten 573 lira, asgari ücretle bir ay boyunca çalışan insandan vergi kesiliyor. Bu ülkede bin liranın altında emekli insanlardan vergi kesiliyor. Bu ülkenin çiftçisi, esnafı, iş adamı da vergisini ödüyor. Bizim derdimiz, bu toplanan, gariban, yoksullardan toplanan bu vergiler birilerinin cebine otomatik olarak aktarılmasını.

Ben size bir örnek daha vereyim. Sayın Bakanım çok iyi bilir bu işleri. Aşağı yukarı, açık ihale olsaydı Türkiye Cumhuriyeti’nin kasasında yani hazineye 6,5 milyar TL kalacaktı. Bu ihale sistemiyle birilerinin cebine 6,5 milyar TL girdi.

Değerli arkadaşlar, biz bu müteahhitleri doyuramayız, doyurma şansımız yok, gözleri aç çünkü.

Sayın Bakanıma sorayım: Örnek vereyim, Ankara ile Sivas arasındaki hızlı tren. Ankara’dan başlamadınız, gittiniz Yerköy’den başladınız, şu an hizmeti yok yani buradan başlayıp gitseydiniz Kırıkkale ile Ankara arası şu an yolcu taşıyacaktınız.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bu 6,5’u bir izah et!

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Dinleyin arkadaşlar, cevap sonra verirsiniz.

Şimdi, bir tünel var, Ankara yakınında, Elmadag’da, bu tünelin maliyetini size söyleyeyim mi dürüstçe? 700 milyon TL.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sen oraya “20” de diyebilirsin.

(Oturum Başkanlığına Başkan Lütfi Elvan geçti)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Yani ben de müteahhit bir arkadaşınızım arkadaşlar. O tünelin yarısını da açık kapatma şeklinde yapabiliirdiniz, maliyeti düşürebildiniz ama maalesef bunu yapmadınız. Şu anki maliyet ne kadar biliyor musunuz? 2 milyar 800 milyona çıkacak o tünel arkadaşlar.

Peki, bu, vatandaşın parası değil mi arkadaşlar? Ben burada AKP’li milletvekillerini tenzih ediyorum, yanlış anlamayın. Bu para sizin var ya yanınızdan bile geçmiyor; ben biliyorum bunu. Ama bizim amacımız, vatandaş bize oy vermiş, diyor ki: “Benim ödediğim vergileri koru, denetle.” Vatandaş bana yetkiyi vermiş, diyor ki: “Haksız olan yerlere başkaldır.” diyor. Yani biz bunları konuşmayacak mıyız? Yani 6,5 milyar dolara -örnek vereyim bir Aydın Milletvekili olarak- bizim Aydın-Denizli arasındaki otoyolu bitirebiliriniz, çevre yollarını bitirebiliriniz o parayla. Artı, 1 milyon 200 bin nüfusumuz var; vatandaş bize yeri bağışlamış rahmetli Menderes’in zamanında ve havaalanımız vardı. Ne diye bağışlamış? “Sivil havacılık olsun.” diye bağışlamış ama maalesef, AKP iktidara geldikten sonra burayı aldı, Türk Hava Yollarına verdi, şu an pilot yetiştiriyorsunuz. Orayı da ne yaptı biliyor musunuz arkadaşlar? Mahkemeye gittiler çünkü “Biz bu yeri sivil havacılığa açılın diye bağış yaptık.” dediler. Ama siz bu yeri aldınız, Türk Hava Yollarına kiraya verdiniz.

Değerli arkadaşlar, işte, iyileştirmeye geldiğiniz zaman yoksuluz. Bugün Aydın Milletvekili olarak size sorayım, her dönemde -2002’de- seçimlerde gelip “Havaalanını açacağız.” dediniz, “Denizli-Aydın yolunu yapacağız.” dediniz, “Ödemiş ile Aydın arasındaki yolu iyileştireceğiz.” dediniz “Bozdoğan ile Muğla arasındaki yolu iyileştireceğiz.” dediniz. Karpuzlu’daki “Milas’a bağlanan yolu yapacağız.” dediniz, hiçbirini yapmadınız arkadaşlar, hiçbirini.

Şimdi, burada sistem nasıl kurulmuş arkadaşlar, size söyleyeyim. Değerli AKP’li milletvekillerine sesleniyorum, sistem nasıl kurulmuş? Önemli olan o müteahhidin para kazanması. Orada kaç kişi yaşıyor, o proje uyar mı, uymaz mı hesaplaması yapılmadan o müteahhitler bürokrasiyle iş birliği yapar, orada o sistem kurulur; ihaleye çıkılır, o ihale birilerinin cebini, bir müteahhidi zengin etmek için o ihaleye çıkılır. Örnek veriyorum... Ben Bayburt’a saygı duyuyorum, yapılsın havaalanı, tabii ki yapılmak zorunda. 80 bin nüfuslu yere 2 milyon yolcu garantisini veriyorsunuz arkadaşlar, 2 milyon garanti veriyorsunuz. 1 milyon 200 bin nüfuslu Aydın’a da iyileştirme yapamıyorsunuz. Tekrar yeni bir havaalanı yapın demiyoruz, bir tek iyileştirme yapacaksınız. Şimdi, sorun burada başlıyor. Bizim sorunumuz, Cumhuriyet Halk Partisi olarak bu ülkede toplanan, garibandan, yoksuldan toplanan vergilerin doğru şekilde yatırıma dönüştürülmesini istiyoruz. Başka bir şey istemiyoruz. Biz 1 liralık işi 10 lira yaparsak birileri zengin olacak diye 82 milyon ömür boyu bunların borcunu ödeyemez, bizim derdimiz bu arkadaşlar.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Aydın’ın yolu yapılır.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Yahu Aydın baştan başa ihya edildi.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Bizim derdimiz... Herkes şunu bilir değerli AKP milletvekilleri, Değerli Bakanım, bürokratlar; ben sizden şunu istiyorum. Bu halktan toplanan vergileri doğru bir şekilde doğru yatırıma dönüştürmeniz lazım. Yap-işlet-devret modelinde Sayın Bakanım şu soruyu soruyorum. Değerli arkadaşlar, bir: İhale yapılıyor, yap-işlet-devret ne demektir? O müteahhidin kendi olanaklarıyla, kendi parasıyla bu yatırımı yapması gerekirken ihaleye çıkıyor, ihaleden sonra o müteahhit dilekçe veriyor, diyor ki: “Ben kredi bulamadım.” Hazine gidiyor o firmaya kefil oluyor ve oradan kredi çekiyor. Şimdi, kredi çekerken hazine kefil oluyor mu? Oluyor. İki: Adam yaparken orada kâr ediyor mu? Ediyor. O yetmiyormuş gibi bir de yirmi beş yıl boyunca o müteahhide tıkr tıkr bu vatandaşlar para ödüyor değerli arkadaşlar. Bizim derdimiz bu, bizim başka bir sıkıntımız yok. Tabii ki...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Doğrusunu söyleyin Hüseyin Bey.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Doğrusu bu, doğrusu bu. Ben size şunu söyleyeyim. Bütün ihalelerdeki... Bursa ile Ankara arasındaki hızlı tren olayını Bakana soralım bakalım, nereden başlamışlar, hangi verimlilikten bahsediyor? Yani bizim bir işe para koyduğumuz zaman verimliliği göz önüne almamız lazım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Yıldız, tamamlayalım lütfen.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Bir dakika daha istiyorum.

Sayın Bakanım, bu konuda rahatsızlıklarımız var özellikle Aydın’da. On yedi yıldan beri, Ulaştırma Bakanlığı olarak bir çivi dahi çakmadınız. Bir an önce 2020’ye koyacak mısınız koymayacak mısınız...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım, buyurun.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Havaalanımızın acilen açılmasını istiyoruz, mevcut olan bir havaalanımızın açılmasını istiyoruz.

Aydın ile Denizli arasındaki otoyolun acilen yapılması lazım. Ödemiş ile Aydın'ın arasındaki yolu iyileştirmemiz lazım. Binlerce kaza oluyor, geçen hafta yine orada kaza oldu 3 vatandaşımızı kaybettik maalesef. Didim'le yine çevre yolu var Dalyan'a bağlayan, ihalesi olacak, dört seneden beri bekliyoruz, bir çivi dahi çakılmadı, bir an önce oranın yapılması lazım, orası turizm bölgesi. Sizin bu harcadığınız paraları, dış ticaret açığını turizm kapatıyor, bir an önce o işlerin yapılması lazım.

Bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hüseyin Bey, Aydın Belediyesi çalışmıyor.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Aydın Belediyesi, altyapıyı yapsın, kanalizasyonu yapsın, hiçbir şey yapmıyor. Park yapsın, bahçe yapsın, hiçbir şey yapmıyor.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Reklamdan başka bir şey yapmıyor.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, evet, sakın olun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Başkanım, bir konuyu arz edebilir miyim?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arz edemezsin, oturun lütfen Sayın Çelebi.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şöyle, Aydın'a araştırma ve haberleşmeye 2 milyar, eğitime 695, sağlık sektörüne 576, adalet...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hüseyin Bey, bak, dinleyn.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, Sayın Çelebi... Sayın Çelebi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ulaştırma 3,68...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, Sayın Çelebi...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Sayın Vekilim, saygı duyuyorum sana, arkanda Aydın Milletvekili oturuyor, sorabilirsin.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Yıldız...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ulaştırma 3,68, Aydın...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Çelebi, sakın olun.

Evet, değerli arkadaşlar, şimdi Sayın Enginyurt'a söz veriyorum.

Buyurun efendim.

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – Sayın Başkanım, Değerli Bakanım; öncelikli olarak 12/1/2019 tarihinde başlayacak bir konuyla ilgili olarak bir uzatma talebim olacak. 12/1/2019 tarihinde şoförlerin, ticari araç kullananların psikoteknik analizlerinin başlangıç günü olarak ilan edildi. Ama psikoteknik analizleri veren kurumların günde sadece 8 kişiye verebildiğini söylüyor arkadaşlar dolayısıyla böyle bir olayın yetişme şansı mümkün değil. Bu sürenin uzatılmasını talep ediyorlar; psikoteknik analiz başlangıç süresinin uzatılmasını talep ediyorlar.

İkinci olarak da şoför esnafı şunu rica ediyor: 65 yaşını dolduran ticari araç kullananlar ve şoför esnafı, maalesef, araç kullanmaktan menediliyor. 65 yaşını dolduranların ölmeyeceğini düşündüğümüzde -ki Allah gecinden versin- bu insanlar bir şekilde çalışma ihtiyacı hissediyorlar. Bu insanlarımız, yılda 1 defa doktor raporu alarak çalışmalarına müsaade edilmesini sizden bekliyor. Şoför esnafı adına bu iki hadiseyi size iletmış olayım.

Ordu Çevre Yolu 1'inci etabının yapılıp açılmasından dolayı Sayın Cumhurbaşkanımıza, şahsınıza, bütün Bakan Yardımcıları ve bürokratlarınıza çok teşekkür ediyorum. En kısa zamanda 2'nci etabın hayata geçirilmesini bekliyoruz, hatta Fatsa çevre yolunun da bir an önce hayata geçirilmesini sizden bekliyoruz.

Yine, dün Meclis Genel Kurulunda ifade ettiğim bir hadiseyi burada tekrar ifade etmek istiyorum: Biz Ordu-Giresun Havaalanı'ndan İzmir, Kıbrıs ve Antalya'ya yolcu seferlerinin olmasını bekliyorduk, talebimiz bu doğrultuydu çünkü hakikaten, baktığımızda -ki ben gördüğünüze eminim- Ordu Giresun Havaalanı Türkiye'de ilk 10'a girecek seviyede bir havaalanı hâline geldi yolcu taşımacılığında. Ama maalesef, biz İzmir, Antalya, Kıbrıs seferleri açılın diye beklerken Türk Hava Yolları Ankara, İstanbul seferlerini azalttı; bu azaltma da uçuş yerine, bilet fiyatlarının uçuşına sebep oldu. Erzurum, Trabzon, Ordu İstanbul'un 5 katı fiyatına uçuyor; bu, büyük bir mağduriyet yarattı. Buna önem verilmesini hassaten rica ediyorum, dikkate alınmasını rica ediyorum. Üstelik de Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı Giresunlu; bu arkadaşımız güzel hizmetler yapıyor, Türk Hava Yollarını geliştiriyor, sponsor oluyor. En son Antalya golf festivalinde sponsor oldu, 7 milyon dolar verdi; EuroLeague'e sponsor oluyor. Dolayısıyla Samsun, Trabzon, Erzurum, Ordu, Giresun gibi hakikaten Anadolu'nun yükünü çeken vilayetlerimizin insanların mağdur edilmeyeceğini de görmesi gerekir diyorum. Bu konuda sizden bir destek bekliyoruz, yardımlarınızı bekliyoruz Ordu halkı adına.

Bir de yine, Sayın Demiryolları Genel Müdürümüz hemşehrımız; kendisini tekrar tebrik ediyorum. Herkes "hızlı tren" diyor. Hızlı tren, aslında yıllardan bu tarafa Karadeniz insanının en büyük beklentisi, en büyük hakkı, hatta hızlı tren de değil ama bir tren yani Ordu'dan Giresun'a, Trabzon'dan Rize'ye kadar bir tren...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayınız efendim.

CEMAL ENGİNYURT (Ordu) – ...Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Artvin halkının en büyük özlemidir. İktidarınız döneminde en çok övündüğünüz demir yolları ve ulaşım ağı, her ne kadar CHP'lileri mutlu edemeseniz de etmeniz mümkün değil çünkü siz ne yaparsanız yapın mutlu olmayacaklarını Engin Altay bir konuşmasında ifade etti, "Dünyanın en doğru işini yapsalar da 'Doğru.' demeyeceğim." dedi. Ben doğru işlerinizden dolayı teşekkür ediyorum. Ordu halkı adına bu söylediklerimin gerçekleşmesini bekliyor, bütçemizin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Hak'tan niyaz ediyor, hepinize teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Sezgin, buyurun lütfen.

AYDIN ADNAN SEZGİN (Aydın) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri, Bakanlığın değerli mensupları, basınımızın kıymetli temsilcileri; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Ben konuşmamı Sayın Bakana yönelik olarak yapıyorum ve sorularımı ona soruyorum.

Seçim bölgem olan Aydın, maalesef, altyapı yatırımlarında ciddi şekilde ihmal edilmektedir. İktidar tarafından defalarca söz verilen yatırımların akıbetleri hâlâ belli değildir. Otoyol, havalimanı ve hızlı tren başta olmak üzere ulaştırma yatırımları yıllardır ertelenmekte, Aydınli hemşehrilerim seçimden seçime gündeme getirilen boş vaatlerde oyalanmaktadır. Havalimanı için tahsis edilmiş kullanılabilir alan bulunmasına rağmen, Aydın halkının ve iş dünyasının bu talebi görmezden gelinmektedir. Bazı illerimizde siyasi beklenti ya da ticari rant uğruna yapılmış olan havalimanları atıl vaziyette bekliyorken

büyük bir potansiyele sahip Aydın Çıldır Havalimanı'nın sürekli ertelenmesi anlaşılır gibi değildir. Oysa Aydın Ticaret Odası başta olmak üzere çeşitli kurum ve kuruluşların hazırladıkları fizibilite raporlarında Aydın Çıldır Havalimanı'nın son derece rantabl olduğu bellidir.

Sürekli gündeme getirmemize rağmen iktidar tarafından gerçekleştirilemeyen diğer bir altyapı yatırımıysa bildiğiniz gibi İzmir-Aydın-Denizli Hızlı Tren Projesi'dir. Bu hattın İzmir-Aydın bölümü ülkemizin en eski demir yolu hattıdır ancak ülkemizin en önemli kültür ve turizm akslarından birisine yakışmayacak kadar çağ dışı vaziyettedir. Hızlı tren taşımacılığı projesinin başlatılması için yıllardır çağrı yapılmakta, imza kampanyaları düzenlenmekte, Bakanlığınızdan talepte bulunmaktadır.

Aydın-Denizli Otoyolu ise tam bir yılan hikâyesine dönmüştür. Sayın Durmuş Yılmaz tekrardan söz etti, elhak doğru. Geçen yıl yine bu Komisyonda yaptığım konuşmada ihalenin 3'üncü defa ertelendiğini belirtmiştin ve şu ifadeleri kullanmıştım: Bu ihalenin inandırıcılığını sorgulamak gerekir. Yıllardır askıda olan bir yatırım ekonomik kriz nedeniyle büyük yatırımların durdurulduğu bir ortamda yeniden gündeme getirildi. Ümit edelim ki ihale Aydınlıları oyalamaktan ibaret bir yerel seçim teşebbüsü olmasın. Maalesef, aynen öyle oldu. 26 Mart 2019'da yenilenen ihalenin haziran ayında Bakanlığınız tarafından onaylandığı basında yer almıştı ancak yerel seçimden hemen önce paylaşılan bu haberin sevinci uzun sürmedi. İhaleyi alan firmanın sözleşme imzalamaması nedeniyle ihale ağustos ayında tekrar iptal oldu, altını çiziyorum ağustos ayında iptal oldu yani yerel seçimlerden sonra. Bu durumun takdirini kamuoyuna bırakıyorum. Sayın Bakandan bu ihalenin akıbeti ve Aydın-Denizli Otoyol Projesi'nin geleceğine ilişkin bilgi rica ediyorum. Ayrıca projenin sürdürülebilirlik, çevreye ve tarım alanlarına saygı anlayışına ne ölçüde uygun olacağını sormak istiyorum.

Ayrıca, Aydın Çıldır Havalimanı ve İzmir-Aydın-Denizli Hızlı Tren Projesi'yle ilgili son durumun ve Bakanlığınızın bu konudaki perspektifini açıklamasını rica ediyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AYDIN ADNAN SEZGİN (Aydın) – Bir dakika rica ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayınız.

AYDIN ADNAN SEZGİN (Aydın) – Yine, geçen yılki konuşmamda İstanbul Havalimanı hava koşullarına karşı çok kırılgan bir konumda bulunduğu için uçakların artan tur süreleri, kuşların göç rotasında olması nedeniyle uçuş güvenliğinde yaşanan sorunlar olması, pistlerin ısıtma sistemi bulunmaması gibi sorunlardan bahsederek yolcu ve turistleri caydırıcı birtakım sonuçlar ortaya çıkabileceği uyarısında bulunmuştum. Atlasglobal firmasının bu uçuşlarını bir süreliğine durdurmasına ilişkin gerekçesinde bu tür gerekçeler, bu tür mülahazalar var. Türk Hava Yolları da aynı şekilde Atlasglobal gibi zarar uğruyor mu? Son sorum da bu Sayın Bakan.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Taşkın, buyurun lütfen.

ALİ CUMHUR TAŞKIN (Mersin) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; hepinize selam ve saygılarımı sunuyorum.

Ülkemizin güneyinde önemli bir liman şehri olan seçim bölgem Mersin, her yönüyle gelişen ülkemizin, parlayan bir yıldız olarak büyümesine ve gelişmesine devam etmektedir.

AK PARTİ olarak iktidara geldiğimiz 2002 yılından bu yana ülkemizi 3,5 kat büyüttük, bu büyümeden Mersin de nasibini aldı. Özellikle altyapı ve yol konusunda çok büyük yatırımlar yapıldı.

AK PARTİ olarak iktidara geldiğimiz 2002 yılında Mersin’de 279 kilometre bölünmüş yolumuz ve 271 kilometre bitümlü sıcak kaplama yol mevcut iken 2019 yılı itibarıyla 492 kilometre bölünmüş yol, 489 kilometre bitümlü sıcak kaplama yol yapılarak yüzde 100’e yakın bir artış sağlanmıştır. Yolların fiziki standartları yükselmiş, Mersinli hemşerilerimizin seyahat konforunun artması ve seyahat sürelerinin kısalması sağlanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğümüzce Mersin ilinde 1.491 kilometre yol ağıımızın 492 kilometresi bölünmüş yol, 489 kilometre bitümlü sıcak karışım kaplamalı yol mevcuttur.

İlimizde yapımı devam eden yol projelerinden de kısaca bahsetmek istiyorum. İlimizde yapımı devam eden projelerin başında Akdeniz Sahil Yolu gelmektedir. Antalya-Mersin arası yolculuğu daha güvenli ve konforlu hâle getirecek olan Akdeniz Sahil Yolu Projesi’nin tamamlanmasıyla mevcut yola göre 33 kilometre kısalma sağlanacaktır. Proje toplam uzunluğu 227 kilometre olup proje bünyesinde 32.991 metre uzunluğunda 29 adet çift tüp tünel, 6.074 metre uzunluğunda 17 adet viyadük ve 10 adet köprü yer almaktadır. Bugüne kadar 193,5 kilometre bölünmüş yol 9 adet köprü, 12 adet tünel ve 2 adet viyadük tamamlanmış olup projede 33,5 kilometre bölünmüş yol, 15 adet viyadük, 17 adet tünel kalmıştır. Güzergâhta tünel ve viyadüklerde çalışmalar devam etmektedir.

İlimizde devam eden diğer bir yol projesi ise Silifke-Mut yoludur. Toplam uzunluğu 112 kilometre olan projenin tamamlanmasıyla mevcut yola göre 12 kilometre kısalacak, yol standartlarının yükselmesiyle, trafik güvenliği ve konfor artacak, yöreye tarım ve sosyoekonomik açıdan önemli katkılar sağlayacaktır. Yolda bugüne kadar toplam 60,5 kilometre bölünmüş yol, 1.030 metre uzunluğunda 1 adet tünel tamamlanmıştır. Güzergâhta tünel ve viyadüklerde çalışmalar devam etmektedir.

Yapımı devam etmekte olan önemli bir proje de Tarsus-Çamlıyayla ilçe yoludur. Özellikle yazın trafik yoğunluğu çok yüksek olan ilçe bağlantı yolunun tamamlanmasıyla hemşehrilerimiz konforlu ve güvenli bir seyahat etme imkânına kavuşacak, seyahat süresi önemli ölçüde kısalacaktır. Toplam 56,3 kilometre uzunluğundaki yol 52,4 kilometre tek yön, 3,85 kilometre bölünmüş yol standardındadır. Yolda 25 kilometre sathi kaplamalı tek yol ile 4 kilometre bitümlü sıcak kaplamalı bölünmüş yol tamamlanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğümüz tarafından şehir içi ulaşımının daha rahat ve kolay hâle getirecek kavşak ve köprülü kavşak projelerinden de kısaca bahsetmek istiyorum.

Tarsus Çamtepe köprülü kavşağı düzenlemesi yapılarak Tarsus’un doğusundan ve Tarsus otogarından Mersin istikametine Adana-Mersin otobanına Mersin’e giriş-çıkış sağlanarak Tarsus için büyük bir sorun çözülmüştür.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayınız.

ALİ CUMHUR TAŞKIN (Mersin) - Yine Mersin merkezde Mezarlık Kavşağı Köprüsü yapılmış olup Mersin’den otoyola giriş çıkışlar rahatlamıştır.

Mersin-Adana yolu farklı seviyeli kavşaklarda 2 adet dere köprüsü ile 966 metre uzunluğundaki Liman Hal Köprülü Kavşağı tamamlanmıştır. Böylece D-400 yolu ve liman giriş çıkışları rahatlamıştır.

Yine Mersin OSB otoyolu bağlantı yolu ve kavşak yapımı ihalesi yapılmıştır. Yol inşaatında 2 adet alt geçit köprüsü yapılmıştır. Direkt otobana bağlanarak OSB trafiğini rahatlatacak. Böylece Mersin’de şehir trafiğinde önemli derecede rahatlama olacaktır.

Zaman darlığı nedeniyle kısaca başlık hâlinde bahsedeceğim.

Mersin-Gözne yolu, Silifke-Gülnar yolu, Gülnar-Mut yolu, Çukurova Bölgesel havalimanı bağlantı yolu devam etmektedir.

Yine, Çeşmeli-Taşucu otoyolu yap-işlet-devret olarak ihalesi yapılması beklenmektedir. Sayın Bakanım, Çukurova Bölgesel Havalimanı belli bir aşamaya gelmiştir, inşallah en kısa zamanda tamamlanmasını arzu ediyoruz.

Ben bu vesileyle bu hizmetlerin Mersin'e yapılmasında emeği geçen başta Cumhurbaşkanımız ve Genel Başkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a, AK PARTİ Hükûmetlerinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yapan Bakanlarımız Sayın Binali Yıldırım'a, Mersin Milletvekilimiz Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanımız Sayın Lütfi Elvan'a, Sayın Ahmet Arslan'a ve Sayın Bakanımız Mehmet Cahit Turan'a özverili çalışmalarından dolayı şükranlarımı arz eder, 2020 yılı bütçesinin hayırlı olmasını diler, saygılar sunarım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Şahin, buyurun lütfen.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2020 yılı Ulaştırma Bakanlığının bütçesinin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Sayın Bakan, sunumunuzun başlangıcında kamu harcamalarının şeffaf ve hesap verebilir olması gerektiğine dair bir vurguda bulundunuz. Bundan dolayı size çok teşekkür ediyorum. Yani bu bağlamda da şunu sormak istiyorum size: Özellikle tartışılan bir konu var, bu kamu-özel işbirliğiyle ilgili projelerin içerikleri nelerdir, maliyeti nedir? Sizin Bakanlığımıza başvurulduğu takdirde, siz bunları paylaşıyor musunuz size başvuran kişilerle, bu sözleşmelerin maliyetleri nedir diye? Kamu-özel işbirliğiyle yapılan projeleri paylaşıyor musunuz Sayın Bakanım?

Ben sizi tebrik ediyorum, şu açıdan: Sağlık Bakanlığının bütçesinde, maalesef, Sağlık Bakanından bunu istemiş olmamıza rağmen Sağlık Bakanı bunu paylaşamadı, şeffaf ve hesap verebilir bir Bakanlık örneği sergileyemedi, sizi o nedenle takdir ediyorum Sayın Bakanım.

Evet, diğer konu ise şu: Ben bir Balıkesir Milletvekili olarak... Merkez Havalimanı inşaatı hâlen devam etmekte, inşallah en kısa sürede bu tamamlanmış olur. Şöyle bir talebim olacak, Erzurum Milletvekili Sayın İbrahim Bey'in bahsettiği konuda olacak: Ben Balıkesir Milletvekili olarak siyaset üstü bir bakış açısıyla bu Merkez Havalimanı'nın isminin "Kuvayımilleriye Havalimanı" olmasını talep ediyorum; tüm milletvekilleri adına, sadece Cumhuriyet Halk Partisi değil, Balıkesir'deki tüm milletvekilleri adına. Çünkü Balıkesir, sonuç itibarıyla, Kurtuluş Savaşı döneminde Kuvayımillerinin başkenti olarak nam salmıştır. Önemli bir esere maalesef "Kuvayımilleriye" ismi konulmamıştır bu zamana kadar. Sizden benim istirhamım ve talebim, Merkez Havalimanı'nın isminin "Kuvayımilleriye Havalimanı" olması gerektiği konusundadır.

Sayın Başkanım, peki, ben sizi kırmayacağım.

Ben çok teşekkür ediyorum.

Bir şeyi bağlayacağım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Buyurun.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Bugün 5 şehidimiz var. Bir şehidimiz de Balıkesirli hemşehrimiz, Tank Uzman Çavuş Davut Armağan Keskin. Sizin nezdinizde tüm şehitlerimize Allah’tan rahmet diliyorum ve milletimizin başı sağ olsun, yaralılara acil şifalar diliyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım, sağ olun.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Tutdere, buyurun.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, konuşmama bir teşekkürle başlamak istiyorum.

Özellikle Genel Kurulda çok ifade etmiştim, soru önergesi olarak da vermiştim. Adıyaman’da üniversite kavşağında battı-çıktı çalışması başladı, bundan dolayı Bakanlığınıza ve sizlere teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, kitabınızın özellikle üstünde çok güzel bir slogan var: Ulaşan ve Erişen Türkiye” sloganı.

Ben buradan bir şey ifade etmek istiyorum. Adıyaman’ımızda 3 ilçeye yolların fiziki koşulları nedeniyle ne ulaşabiliyoruz ne erişebiliyoruz. Bunların başında Gerger ilçesi geliyor. Gerger ilçemize 1970’li yıllarda yapılan yolla -bugüne kadar- ulaşımı sağlanıyor. Türkiye’nin her tarafında yol konusunda sabahki sunumunuzda da gördük- güzel işler yapmışsınız ama Adıyaman’a gelince bu işlerin örneklerini göremiyoruz. Gerger yolu ne zaman bitecek Sayın Bakanım? Adıyamanlılar bunu yakinen merak ediyor.

Gerger yolu bu kadar kötüyken geçenlerde Menzil yolu, bir köy yolu bu konuda... Şu anda, Menzil yoluna mevcut hâliyle beton atsan... Ancak orada Bakanlığınız tarafından hızlı bir şekilde yeni bir proje yapıldı ve Göçeri köyünün içinden geçen yol başka bir güzergâha kaydırılarak hem vatandaşların tarım arazilerine zarar verilecek hem de devlete, bütçeye ek bir külfet getirilecek. Bu konuda, eski yol üzerinde bulunan ticari işletmeler, akaryakıt istasyonları da ciddi anlamda mağdur. Menzil yoluna gösterilen duyarlılığın Gerger yoluna da gösterilmesini bekliyoruz. Gergerli hemşehrilerimiz, vatandaşlarımız özellikle bunu bekliyor. Yani bir köy yoluna gösterilen ilgi ve alanın ilçe yolu olarak Gerger’e, Çelikhan’a da gösterilmesini beklemekteler. Gerçekten Çelikhan yolu da aynı şekilde, çok sayıda kaza oluyor Sayın Bakanım. Bizim Adıyaman’ın en zor bölgelerinden bir tanesi. Burada da ulaşım anlamında ciddi sıkıntılar yaşıyoruz. Aynı şekilde, Besni, Üçgöz ve Kızılın yolu da 28 kilometrelik bir yol.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım efendim.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Bu yolda da bugüne kadar ciddi anlamda çalışma yapılamadı. Bu konuda da Bakanlığınız tarafından bu yollara da öncelik verilirse çok mutlu oluruz. Adıyaman halkının bu yönde sizlerden ve Bakanlığınızdan beklentisi var.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kasap...

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, uçmayan havaalanı için, yolcular için para ödüyörüz. Türkiye'nin 4'üncü büyük havalimanı -alan olarak- o şekilde lanse edilmışti. Günde tek sefer, İstanbul Havalimanı'na saat 13.00'te, şaka gibi... 26 milyon euro şimdiye kadar garanti para ödediğiniz bir havalimanından bahsediyorum. Kütahya Ticaret ve Sanayi Odasının şöyle bir yazısı var: 27/12/2019 tarihinden itibaren Afyon, Uşak illerindeki belli bazı işletmelerin baskılarıyla vesaire Kütahya'dan kalkış 14.30, İstanbul'a varış 15.30; İstanbul'dan kalkış 11.30, Kütahya'ya varış 12.30 olarak değiştiriliyor. Sayın Bakanım, bu yüzde 4 doluluk oranı, yüzde 96 boş, vad edilen yıllık 4 milyon yolcu kapasitesinin sadece yüzde 4'ü idi, bu aşamadan sonra yüzde 2'ye de düşebilir. Zararımız çok büyük olacak. 2044 yılına kadar 205 milyon -bu şekilde giderse- euro garanti para ödemesi yapacağız. "Hesapsız kasap bazen ya bıçak kırar ya masat." diyor ama biz ikisini de kırıyoruz. En azından hac ve umre seferlerinin buradan yapılması, Zafer Havaalanı'ndan...

Onun ötesinde şimdi burada 2 bakanımı birlikte görmek çok büyük mutluluk. Bakın, vadedilmişti. 2015 seçimlerinde siz Bakandınız Sayın Lütfi Elvan ve Kütahya'da Vazo Meydanı'nda şöyle bir ilan vardı: "Hızlı tren" ve "2'nci 500 yataklı hastane." ve bu "Hızlı tren var." deniliydi, hızlı tren Kütahya'dan çok hızlı geçti Sayın Bakanım, maalesef yok. Bakın, sizin şu andaki 2020 bütçenizde de yok, hızlı tren yok Kütahya'da. "Yüksek hızlı tren" demiştiniz, o yok. Burada bakın, sizin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen, Sayın Kasap, tamamlayalım.

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Ben sabah ezanından beri bekliyorum, beş dakikalık hakkımı kullanacağım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen efendim, lütfen... Bir dakika daha ilave süre veriyorum.

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Kütahya'da hızlı tren gördüğünüzde... Bakın, 5 milletvekili, hatta Sayın Cumhurbaşkanı da -Başbakandı- o zaman böyle bir vaatte bulunmuştu. Bakın, haritalar falan var. Bu vaatlerin hepsi yalan. Şimdi, şu şekilde: Bu il Zafer Havalimanı'yla anılıyor. Haritada yerini bilmiyorsunuz, yarışmalarda soruluyor ama maalesef, Kütahya, Zafer Havalimanı'yla tanınmıyor, dünyanın en çok zarar eden havalimanı. Doğru mu Sayın Bakanım? Dünyanın en çok zarar eden havalimanı. Bir kuruş verginin hesabının sorulması gereken yerde 5 yaşındaki çocuklar bu hesabı herhâlde yapmazdı. Hızlı tren yerine Bozüyük'ten Kütahya'ya otobüs seferi düzenlenebilir en azından geçici olarak.

Bir de Kütahya'da 2 tane demir yolu alt geçidi yapıldı Sayın Bakanım. Normalde sekiz ayda bitmesi gereken şeyler iki buçuk yıl sürdü ve esnafın orada mağduriyeti oldu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Bu mağduriyetin giderilmesi belediyeye atfedildi ama Sayın Bakanım...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, çok teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Ünver, buyurun lütfen...

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Bir dakika, tamamlıyorum.

Bor madeninin ana taşınma kara yollarında...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Kasap, sözlü olarak verirsiniz. Biraz sonra ara vereceğiz, ara verdiğimizde kendisine aktarırız. Ben de size eşlik ederim.

Çok teşekkür ederim.

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Sayın Bakanım, 2 bakanı burada bulmuşken...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Ben de size eşlik edeceğim efendim, yardımcı olacağım.

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Sizi hazır bulmuşken vadettiğiniz şeyleri...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Kasap, lütfen...

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Şöyle bir şey var, o cümleyi söyleyeyim ondan sonra... Yapamayacağınız şeyleri niçin söylüyorsunuz?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Ya, lütfen ya... Lütfen, ya...

Sayın Ünver, buyurun.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Sağ olun, teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar; hepinizi selamlıyorum.

Sayın Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanımız, hemşehrımız Lütfi Elvan'ın Ulaştırma Bakanlığı döneminde 2014 yılında çok kısa sürede bitirileceği açıklanarak başlatılan Konya-Karaman hızlı tren demir yolu yapım çalışması bir türlü bitirilememiştir ama her yıl "Bu yıl bitirilecek." sözü verilmiştir. Ocak 2016'da Karaman Belediye Başkanı sona gelindiğini, Ağustos 2016'da TCDD Genel Müdürü İsa Apaydın gelecek yıl açılacağını söylerken 2017 yılında Başbakan Binali Yıldırım "Önümüzdeki yıl açılacak.", 2018 Mart ayında Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan "Bu yıl sonunda açılacak.", Haziran 2018'de Cumhurbaşkanı Erdoğan "Bu yıl sonunda açılacak." dedi. 2018'i bitirdik, açılmadı; 2019 yılının Ocak ayında bir de şimdiki Bakanımıza, size soralım dedik.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Yazılı soru önergemizle de sorduk.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Bir saniye efendim... Lütfen, buyurun, tamamlayın.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Çok çabuk bitti Sayın Başkan.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Buyurun. Bir dakika vermişiz.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Sayın Bakanımıza soralım dedik siz de 2019 yılının ikinci yarısında açılacağını söylediniz ancak 21 Ekim 2019'da yaptığınız açıklamada ve şu kitapta bunun 2020'ye kaldığını ifade ettiniz. Yani özellikle Karaman, bu hızlı tren hattının bitirilmesini bekliyor. Eski bir Ulaştırma Bakanı olarak projeyi başlatan Sayın Elvan'a da Ulaştırma Bakanlığının bir vefası olur diye düşünüyoruz bunu. Biliyorsunuz, başlangıcında da kendisi vardı; sağ olsun, teşekkür ediyorum. Yani bu hizmeti bekliyoruz, en azından 2020 için bekliyoruz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Sayın Başkanım, biraz daha devam etmem gerekiyor, müsaadenizle. Bir dakika verin.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen, son sözlerinizi alalım Sayın Ünver.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Şimdi, havalimanı var yine Sayın Elvan'ın öncülük ettiği bir proje. 51 tane ildeki havaalanından bahsedilirken bu koca kitapta Karaman havalimanından bahsedilmiyor. Bu Karaman havaalanını da Karaman sizden bekliyor.

Çevre yolu var, çevre yolu projelerinden bahsetmişsiniz kitapta; bu çevre yolu projesi de bu kitapta yer almıyor.

Çamlıca Viyadüğü var “Türkiye’nin en büyük, en yüksek viyadüğü olacak.” denilerek başlatılan; bu kitapta, bu kalın kitapta Çamlıca Viyadüğü de yer almıyor; Mut-Ermenek arasındaki bağlantıyı sağlayan bir viyadük. Ermenek, Sayın Başkanın da doğduğu ilçemizdir yani o hizmetler açısından Sayın Başkana teşekkür ediyoruz. Sizlerden de Sayın Başkanın Ulaştırma Bakanlığında başlattığı projeleri bir vefa örneği olarak Karaman adına bitirmenizi bekliyoruz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum efendim, sağ olun.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Ben teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Kaya...

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, geçtiğimiz yıl burada, yine aynı Komisyonunda Trabzon-Güney Çevre Yolu ve Trabzon-Erzincan Demir Yolu Projelerini sizlere sormuştum. Tabii, bunları sorarken Trabzon halkı merak içinde ve bu projelerle ilgili ne yapıldığı konusunda sürekli bizlerle irtibat hâlinde, soruyorlar; biz de size burada sormayı bir görev sayıyoruz. Siz seçmene alanlarda söz vermiştiniz, bizler de halkımıza bu projelerin takipçisi olacağımız sözünü vermiştik. Yerel basınımız bugünlerde yine bu konuyu gündeme getiriyor, sanıyorum sizler de takip ediyorsunuz. Bu projelerde bir adım yol alınmadığını üzülererek gördüğümü de ifade ediyorum.

Sayın Bakan, Trabzonlu hemşehrilerimizin ulaşım ile ilgili büyük beklentilerine sebep olan bu projelerin yirmi yıllık bir geçmişi var, iktidar partisinin de bu projeleri gerçekleştirme vaatleri var. Özellikle Trabzon-Güney Çevre Yolu, Doğu Karadeniz ulusal demir yolu ağına ilişkin projeler belki de bölgemizin kırk-elli yılını şekillendirecek projeler ama maalesef, akıbetleri konusunda bilgi sahibi değiliz.

Bakın, Trabzon’da hemşehrilerimiz “Kabinde 4 bakanımız var.” diyor, sizler de bunu duyuyorsunuzdur “Ama biz Trabzon’da bunun hiçbir etkisini göremedik.” diye üzüntülerini de ifade ediyorlar, sitem ediyorlar; haksız da değiller Sayın Bakanım.

Trabzon’un dört yüz beş yüz yıllık doğal dokuları, ağaçları, ormanları viyadükler ve tüneller yapılırken acımasızca katlediliyor. İşin kötü tarafı, Trabzonlular bu çalışmalardan ancak yapılırken haberdar oluyor. Yapılan projelere ilişkin kamuoyuna bilgi verilmiyor. Dolaylı olarak haberi olan sivil toplum örgütleri, oda temsilcileri uyarılarda bulunuyor; bu uyarılar da dikkate alınmıyor. Bakın, bir örnek göstereceğim size; Trabzon’da şöyle bir afiş yapıldı, siz de görmüşsünüzdür bu afişi sanıyorum. Burası Trabzon’un en bilinen, en güzel yerlerinden biri Boztepe’miz, siz iyi bilirsiniz Sayın Bakanım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım efendim.

AHMET KAYA (Trabzon) – Evet Sayın Başkan.

Boztepe’ye 2 tane tünel açıldı, bu tüneller açılırken Trabzonluya hiçbir şey sorulmadı ve Trabzon’da bu afiş elden ele dolaşıyor, sizler de görüyorsunuz. O tünellerden damlayan gözyaşları, bunlar Boztepe’nin gözyaşları. Bu proje yapılırken keşke konunun muhatapları, bileşenleri dikkatle dinselseydi; onların görüşleri, önerileri alınıp ona göre bu projeler yapılsaydı diye düşünüyoruz.

Bir başka konumuz, Trabzon-Erzincan tren yolu projesi. Daha önce de dile getirmiştım, şehrimiz için Trabzon-Erzincan demir yolu hayati önem taşıyor. Şehir, 1924’te Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk’ün ziyaretinden beri demir yolu hayali kuruyor. Biliyorsunuz, Mustafa Kemal Samsun’da bunu söylemişti. 2018 yılının sonunda proje hazırlanma sürecinin başlatıldığını biliyoruz. Doksan beş yılın hayali gerçekleşecek mi? Güzergâh çalışmaları netleşti mi? Etüt ve proje uygulamaları bitti mi?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum efendim.

AHMET KAYA (Trabzon) – Bitiriyorum Sayın Başkanım, rica ediyorum, bir dakika daha.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Bir dakika veremem.

Son sözlerinizi alalım efendim.

AHMET KAYA (Trabzon) – Samsun’da bulunan demir yolu ağına entegre edilerek Sarp’a kadar uzanan bir demir yolu ağıyla Samsun-Sarp arası bağlanacak mı?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakırlioğlu, buyurun lütfen.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, Medar Mahallesi mevkisinden başlayan ve Galerici Sitesi’ne uzanan Akhisar Çevre Yolu 2014 yılında ihale edilmişti. İş yeri teslimi itirazlar nedeniyle ancak 2016 tarihinde yapılabilirdi. İş bitirme süresi bin gün olarak belirlenen çevre yolu bugüne kadar bitirilemedi. 2 defa soru önergesi verdim bu konu hakkında, çok teşekkür ederim, 2 defasında da cevap verdiniz. İlkinde “Ne zaman bitirilecek?” diye Temmuz 2018’de sormuştum “2019 yılının ilk yarısında bitirilecek.” demiştiniz. 2019 yılının ilk yarısı bitti, Mayıs ayında bir daha soru sordum size inşaat ne zaman bitirilecek diye. Müteahhidin işi yarım bıraktığını, yeniden ivedilikle ihale yapılacağını, 2020’nin sonunda bitirileceğini söylediniz. 2019 yılı bitti bitiyor, henüz yeni bir ihale yapılmadı.

Sayın Bakanım, Akhisar’da yaşayan yurttaşlarımızın hayatını olumsuz yönde etkileyen, hayat kalitemizi kötüleştiren bu durum ne zaman son bulacak? Bu çevre yolu ne zaman bitecek? “2018 yılı Yatırım Programı’mıza göre işin bitim tarihi 2021” demiştiniz ama bu hızla 2021’de de bitmesi imkânsız gözüküyor. Bu çevre yolu artık Akhisar’da espri konusu olmaya başladı. Geçen gün, arkasında “Aşkımız Akhisar Çevre Yolu gibi olsun; hiç bitmesin.” yazan bir düğün arabası gördüm. Size bu mesajı iletmek istiyorum, siz bu mesajdan anlamışsınızdır diye tahmin ediyorum.

Bir de Gördes ilçemiz var, Manisa’mızın ulaşımı en zor olan ilçelerinden bir tanesi ve ilçe ekonomisi, sosyal hayatı bu zorluktan olumsuz etkilenmekte. Bu sorunu gidermek için Gördes-Akhisar ve Gördes-Köprübaşı arasındaki kara yollarında çalışmalar başlatıldı. Gördes-Akhisar yolu inşaatı 2015 yılında başladı, iş bitim tarihi 2020 yılı olmasına rağmen inşaat yarılanmadı bile.

Sayın Bakanım, bu yoldan her gün sülfirik asit yüklü 20 tane tanker seyahat etmekte, bu yolu kullanmakta.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bakırlioğlu, lütfen tamamlayalım.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

20 tane sülfirik asit yüklü tanker bu yolda seyahat etmekte ve yolun bozuk ve virajlı olmasından dolayı sık sık kazalar yaşanmakta; 5 tane kaza yaşandı bugüne kadar. Bu sülfirik asit, tonlarca sülfirik asit kara yollarından tarım arazilerimize ne yazık ki ulaştı ve çevre felaketlerine neden oldu.

Sizden ricamız, bu yolların yani Gördes-Akhisar ile Gördes-Köprübaşı yol inşaatlarının bir an önce sonlandırılmasıdır.

Bütçeniz hayırlı olsun diyorum.

BAŞKAN LÜFTİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Birleşime on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 18.03



DÖRDÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 18.25****BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Mersin)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)****(Oturum, Kâtip Şirin Ünal tarafından açıldı)**

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; 24’üncü Birleşim Dördüncü Oturumu açıyorum.

Sayın Durmuşoğlu...

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; hepinize selam ve saygılarımı sunuyorum.

Hayata geçirilen dev projeler Türkiye’yi bölgesinde güçlü, uluslararası alanda da ses yükseltebilen bir ülke konumuna getirdi. Öncelikle ticaretin kolaylaştırılması adına atılan ulaşım adımlarında başta bölünmüş yollar, otoyol projeleri büyük önem arz ediyordu. Devreye alınan bölünmüş yollar ve otoyol projeleriyle Türkiye temiz, güvenli, konforlu, tasarruf sağlayan ve zamanı kısaltan yollara sahip oldu. Türkiye, AK PARTİ döneminde savunma ve enerjinin yanı sıra duble yol projeleriyle de göz doldurdu. On yedi yıl önce 6.101 kilometre olan bölünmüş yol ağıımız on yedi yıl sonra yani bugün 27 bin kilometreye çıkarıldı, bu da yüzde 332 artış demek. 1.714 kilometre olan otoyol uzunluğunu ise 2.875 kilometreye ulaştırdık. Bölünmüş yollarla bağlı il sayısı 66’dan 77’ye, kara yolu tünel sayısı da 83’ten 367’ye çıkartıldı. Hakikaten her alanda son on yedi yılda –elhamdülillah- çok güzel yatırımlara imza attık.

Cumhuriyetin ilk yıllarında demir yollarına önem veriliyordu, daha sonra ise ihmal edildi ancak bugün ciddi anlamda biz bu konuya önem verdik ve hem Ankara-Eskişehir, Ankara-Eskişehir-Bursa-İstanbul hem de Konya hızlı tren seferleriyle hizmet verir hâle getirildi. Sivas hızlı tren çalışmaları da devam ediyor, inşallah yakın gelecekte onu da hizmete alacağız. Bu dev projelerin hayata geçmesinde emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Seçim bölgesi olan Osmaniye ilinin ekonomisi son yıllarda büyük bir ivme kazanmış olup verilen teşviklerin yatırıma dönüşmesi ve lokasyon olarak da liman bölgesine yakın olması nedeniyle ihracat potansiyeli de önemli ölçüde artmıştır. 2018 yılının Ağustos ve Eylül aylarında bir önceki yılın aynı aylarına oranla ihracatını en fazla artıran il olmayı başarmıştır. Bu başarılı ihracat performansını devam ettirmek, daha fazla yatırımcının bölgeye gelmesini sağlamak, sanayicilerimizi teşvik etmek, üretilen ürünlerin liman bölgesine daha ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılması amacıyla Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından yapımı planlanan Adana-İmamoğlu-Kozan-Kadirli-Osmaniye Demir Yolu Etüt Projesi tamamlanan hattının 47,1 kilometre uzunluğundaki Osmaniye-Kadirli Organize Sanayi Bölgesi hattının, ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapımı devam eden Ceyhan-Çukurköprü-Kozan-Kadirli yolunun Osmaniye il sınırları içerisinde yer alan

16 kilometrelik Çukurköprü-Kadirli Organize Sanayi Bölgesi yolunun; 8,5 kilometre uzunluğundaki Düziçi-Kanlıgeçit yolunun, 2 km uzunluğundaki Toprakkale- D400 bağlantı yolunun 2020 yatırım programına alınması hususunu özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızdan istirham ediyorum.

Bir de İstanbul, Ankara, Konya'dan Karaman, Mersin, Adana, İçirlik, Osmaniye ve Gaziantep illerine hızlı trenle ulaşım sağlamak için şu anda devam eden bir proje var. İnşallah, bu projenin de bir an önce hayata geçirilmesini talep ediyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Toparlayalım Sayın Vekilim.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) - Ben tekrar toplantımızın hayırlara vesile olmasını diliyor, bu vesileyle bu hizmetlerin ülkemize ve bölgemize yapılmasında emeği geçen başta Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere AK PARTİ hükümetlerine, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yapan bakanlarımız başta Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım olmak üzere Sayın Lütfi Elvan Bey'e, Sayın Ahmet Arslan Bey'e ve hâlen görev yapan Sayın Bakanımız Mehmet Cahit Turhan Bey'e özverili çalışmalarından dolayı şükranlarımı arz ediyorum.

2020 yılı bütçesinin hayırlı olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Teşekkür ederim Sayın Vekilim.

Sayın Girgin...

SÜLEYMAN GİRGIN (Muğla) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri, sevgili bürokratlar, Meclisimizin ve basınımızın değerli emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, ben doğrudan sorulara girmek istiyorum, bir teşekkürüm de var ama onu en sona bırakayım müsaadenizle.

Geçtiğimiz aylarda Ankara'nın merkezi konumunda yer alan tarihî Ankara Gar binası hiçbir şekilde ihaleye çıkılmadan Sağlık Bakanının şirketine yirmi dokuz yıllığına tahsis edildi. Bu kadar önemli bir konumda yer alan tarihî özelliklere sahip bir bina neden ihalesiz olarak Sağlık Bakanının şirketine devredilmiştir? Devlet Demiryolları neden bu firmaya tahsis yapma kararı almıştır?

Diğer soru: 2018 yılı Temmuz ayında Çorlu'da meydana gelen elim olayda 25 vatandaşımız, aralık ayında Ankara'nın göbeğinde 2 trenin çarpışması sonucu 9 vatandaşımız, iki ay önce ise Bilecik'in Bozüyük ilçesinde yüksek hızlı tren hattını kontrol eden kılavuz trenin tünel içinde raydan çıkması sonucu da 2 makinistimiz hayatını kaybetti. Güvenilir bir seyahat aracı olarak bilinen trenler özellikle son aylarda neden insanlarımızın ölümüne sebep olmaktadır? Çorlu'da yaşanan olay neden hâlâ tam olarak aydınlatılamamıştır? Konu hakkında bilirkişi olarak seçilen kişilerin Devlet Demiryollarıyla ticari ilişkilerinin olduğu söyleniyor, bu iddialar doğru mudur?

Diğer bir sorumuz: Muğla Milletvekilimiz Sayın Suat Özcan Milas-Bodrum Havalimanı ana pistinin ne zaman açılacağını sorduğunda “Önümüzdeki günlerde ihalesi yapılacaktır.” şeklinde cevap verdiniz. “Önümüzdeki günlerde” diyerek ihale süreci takvimi hakkında bilgi vermediniz ancak turizm bölgesi olan ilimizin bu büyük sorununun acilen çözülmesini hemşehrilerimiz adına bir kez daha iletmek istiyoruz. Bu konuda bir tarih verebilir misiniz?

Sayın Bakan, Türk Telekomun özelleştirilmesi tam anlamıyla fiyaskodur. Özellikle Telekomu konuşmak istiyorum. OGER Telekomun verimliliğini düşürmüş ve finansal yapısını oldukça kırılgan hâle getirmiştir. Hisse değerini 12 milyar dolardan 3,3 milyar dolara geriletmiş ve bu yüzden Hazinesinin ve Varlık Fonu'nun elindeki hisseleri yaklaşık 4 milyar dolar erozyona uğratmıştır. 3 Türk bankasından

alınan 4,5 milyar dolarlık krediye karşı rehedilen hisselerin değeri bugün sadece 1,8 milyar dolardır. Bu vesileyle bankalar da önemli bir zararla karşı karşıya kalmışlardır. Türk Telekom OGER eliyle verimsizleştirilirken, borca batırılırken ve varlıkları satılırken yönetimdeki Hazine temsilcileri bunu izlemişlerdir. Bu Hazine temsilcilerinin karşılaşılan bu durum nedeniyle sorumlulukları vardır. Türk Telekom OGER yönetiminde yeni yatırımlarda verdiği sözleri tutmayarak tüketicileri eski teknolojilere mahkûm etmiştir, keza sesli sabit ücret ve internetteki yüksek tarifeler nedeniyle tüketiciler soyulurken hem yönetimdeki Hazine üyeleri hem de Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu gözlerini yummuşlar ve hatta bu konularda Türk Telekomun önünü açacak önemli kararlar alarak suça ortak olmuşlardır. Konuyla ilgili Bakanlığınızın yeni yol haritası nedir Sayın Bakan?

Sayın Bakan, taşımacılık iş kolu çalışma hayatında yaygınlaşan esnek çalışma ilişkilerinden fazlasıyla nasibini almaktadır. Özelleştirmelerle birlikte yaygınlaşan taşeronlaştırma, kayıt dışı çalışma gibi farklı esnek çalışma biçimleri diğer pek çok sektöre göre daha sık görülmektedir. TÜİK verilerine göre sektörde kayıt dışı çalışan işçilerin oranı yüzde 20'dir. Diğer yandan, kargo ve lojistik sektöründe asıl işlerin alt işverene verildiği de bilinmektedir. Asıl işler sadece bir taşerona değil, birçok taşerona verilerek örgütlenme de engellenmektedir. İş Kanunu'na aykırı bir şekilde asıl işlerin alt işverenlere verilmesinin önlenmesi için taşımacılık iş kolu ve diğer iş kollarında bir denetim yapılmakta mıdır Sayın Bakan? 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili yönetmelikte uluslararası norm ve standartlar da göz önünde bulundurularak taşıma hizmetleri esasları belirlenmiştir. Ancak bu esaslara uyulmaması ve bu konuda yeterli denetimlerin yapılmaması önemli sorunları beraberinde getirmektedir. Örneğin, şoförlere uluslararası standartların üzerinde araç kullanılmakta, dinlenme ve yolda geçen süreleri gibi çalışma koşullarına ilişkin denetimler yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle bu iş kolu iş kazalarının yaşandığı sektörlerin başında gelmektedir. Bu konuda takometre uygulaması getirilmiştir ancak bu uygulamanın sağlıklı yapılabilmesi için altyapıdaki eksikliklerin giderilmesi ve denetimlerin muhakkak yapılması gerekmektedir. TÜMTİS sendikasının da talebi de bu noktadadır. Bu yönde yapılan bir çalışmanız var mıdır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Tamamlayalım Sayın Vekilim.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Tabii.

Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri; biliyorsunuz, ülkemizde emekçilerin en sık yaşadığı sorunlardan biri ücretlerini alamamaları. Bu durum krizle birlikte daha da artmış durumda. Krizin etkileri her ne kadar iktidar tarafından reddediliyor olsa da gerçekler çuvala sığmıyor. Başta inşaat sektöründe olmak üzere pek çok iş kolunda işçiler alın terinin karşılığı olan ücretleri alamıyor. En son örnek GENTES firmasının işçilerinin yaşadığı örnek. GENTES şirketler grubunun Cezayir'deki otel projesinde çalışmaya giden inşaat işçileri büyük bir inşaatı tamamladılar ve birikmiş ücretlerinin ödeneceği sözü verilerek Cezayir'den memleketlerine altı ay önce döndüler. Ancak ne yazık ki işçilerimiz aylarca maaşlarını alamadılar, seslerini her yere duyurmak isteyen bu işçiler şimdi İnşaat ve Yapı İşçileri Sendikasının öncülüğünde GENTES şirketler grubunun genel merkezi önünde direnişler. İşçiler mağduriyetlerinin giderilmesi için GENTES iş verenine çağrıda bulunuyorum ve konuyu Komisyon üyelerimizin dikkatine sunuyorum.

Son bir teşekkür için söz istiyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, biraz önce de size ilettim. Sabahtan beri hemen hemen bütün vekillerimiz de bunu söylüyor. Özellikle sorulara, yazılı soru önergelerimize sanırım en kısa sürede cevap veren bir bakanlıksınız. Bu konuda çünkü çok mağduruz biz. Muğla'yla ilgili 3 soru önergesi vermiştik iki ay önce, hemen hemen hepsinin cevabı geldi. Birincisi, orta refüjlerin bakımları, biliyorsunuz Karayollarına ait, turizm bölgesi Muğla bu konuyla ilgili daha dikkatli olalım şeklinde bir yazılı soru önergemiz vardı...

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Girgin, tamamlayalım lütfen.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Tamamlıyorum.

Bu konuda gerekli çalışmaları başlattığınızı söylediniz.

Diğer bir konu, uzun zamandır bitmeyen Denizli-Kale-Muğla yolu vardı turizm sektörümüz açısından çok önemli, bu konuda çalışmalar devam etmekte. Ne zaman biteceği şeklinde bir tarih verebilir misiniz?

Üçüncü de, Sayın Bakan, Menteş'e dönel kavşak... Kışın öğrenci yoğunluğu, kış nüfusu, yazın da turizm bölgesi olması nedeniyle biz, AK PARTİ'li Muğla milletvekillerimizle de görüştük, hepimiz bu konuda derliyoruz.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Teşekkür ederim Sayın Vekilim.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Bitiriyorum, son cümlem Başkanım.

Hem Aydın yolu hem de Denizli yolu hem üniversitenin orada olması hem de hastanenin orada olması nedeniyle mutlaka ve mutlaka katlı kavşak tasarlanması gerekmektedir. Bu konuda desteğinizi istiyorum.

Teşekkür ediyorum. Saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sağ olun Sayın Vekilim.

Sayın Osmanağaoğlu...

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın kıymetli bürokratları ve basınımızın saygıdeğer temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Seçim bölgem olan İzmir'imizi de yakından ilgilendiren bazı hususları dile getirmek ve çözüm bekleyen bazı sorunları takdirlerinize sunmak istiyorum.

Son yıllarda dünyada yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasi gelişmeler ülkemizi de etkilemiş ve her ne kadar devletler arası bağımlılık artsa da bu bağımlılık yer yer silah olarak kullanılır bir hâl almıştır. Bu minvalde coğrafyamızda yaşanan askerî, siyasi ve toplumsal gelişmelerin doğrudan muhatabı olan Türkiye'nin bekasını tehdit eden organizasyonlara karşı aldığı tavır ülkemizi karanlık ittifakların hedefi hâline getirmiştir. Ekonomik dalgalanmalar bazı yatırımların aksamasına, gecikmesine sebep olsa da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile diğer bakanlıklarımızın zaruri olan ihtiyaçları karşılanma gayretleri de sergilenmiştir.

Önümüzdeki süreçte İzmir'imizi ve vatandaşlarımızı doğrudan ilgilendiren ve çözüm bekleyen sorunlar da yok değildir. Bu kapsamda geçtiğimiz aylarda faaliyete geçen İzmir-İstanbul duble yolu güzergâhında bulunan Dikili ilçemize bağlı Bahçeli Mahallemizin ihtiyacı olan kavşak ve güzergahta ışıkdandırma yapılmasıyla ilgili talepler, 2013 yılında kamu yatırımları programına alınan İzmir Limanı Yaklaşım Kanalı'nın Taranması Projesi'nin bir an önce hayata geçirilmesi, yine 2013 yılında Kamu Yatırımları Programı'na alınan İzmir Limanı Konteyner Molü İnşaatı Projesi'ne başlanılmamıştır. Söz konusu projeye bir an önce başlanılmalıdır. 2018 yılı kamu yatırımları Ödemiş- Kiraz Hızlı Tren Demiryolu Yapımı Projesi'ndeki son durum da kamuoyunun merak ettiği konular arasındadır.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri; 2014 yılı Kamu Yatırımları Programı'na göre Halkapınar-Otogar Demiryolu Bağlantısı Projesi'nin bedeli 383 milyon 317 bin Türk lirasıdır. Ancak malum sebeplerden dolayı 2017 yılında bu projeye hiç ödenek ayrılmamış, 2018 yılında ise sadece 21 milyon 500 bin TL ödenek ayrılmıştır. Bu projenin Bakanlığımızın öncelikleri arasına alınarak bitirilmesi vatandaşlarımız için oldukça faydalı olacaktır.

2018 Yılı Kamu Yatırımları Programı'na göre bedeli 830 milyon 285 bin Türk lirası olarak açıklanan Aliğa-Çandarlı-Bergama Yeni Demiryolu Yapımı Projesi ve Çandarlı Limanı Demiryolu Bağlantısı Projesi'nin akıbeti ile ilgili soru işaretlerini ortadan kaldıracak bir açıklamanız da vatandaşlarımızı sevindirecektir.

Aliğa'da liman, liman geri sahaları ve endüstri tesislerinin bulunduğu bölgedeki ulaşım aksında yolların durumu içler acısı durumdadır. Ülkemizin ekonomisine milyarlarca dolar katkı yapan böyle bir alana yakışmayan yolların düzenlenmesi çok yerinde olacaktır.

2013 yılında Kamu Yatırımları Programı'na alınan 10-19 numaralı rıhtımların bakım ve onarım projesine hâlen başlanılamamıştır. Söz konusu projenin hayata geçirilmesi için gerekli kaynakla ilgili önümüzdeki süreçte alakalarınızı ayrıca beklemektedir.

Torbalı-Ödemiş-Çatal-Tire Demiryolu Projesi'nin bitirilmesi vatandaşlarımızın beklentileri arasındadır.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Ayaktaki arkadaşlarımızın oturmalarını rica ediyorum.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) - Bunların yanında Urla-Çeşme Devlet Yolu Projesi, İzmir Turgutlu Ayrımı Kemalpaşa-Torbalı Yolu Projesi, Otoyol Kavşağı, Torbalı-Belevi Devlet Yolu Projesi, 47 kilometrelik bir proje olan Selçuk-Ortaklar-Aydın Karayolu Projesi, 40 kilometrelik Aliğa-İzmir Bölünmüş Yol Projesi de bitirilmeyi bekleyen projeler arasındadır.

Sayın Bakanım, çalışkanlığınızdan ve dürüstlüğünüzden hiç şüphem yoktur. Geçmişten beri sizi tanıyorum. Bütün bu problemlerin altından gönül rahatlığıyla kalkacağınıza da inancım tamdır. Ülkemizin birçok alanda, çok yönlü bir mücadele içinde olduğunun farkında ve bilincindeyiz. Bakanlığınız bünyesinde gerçekleştirilmesi düşünülen birçok projenin bir an evvel bitirilmesi için çaba sarf ettiğinizi de biliyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Tamamlayalım Sayın Vekilim.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Bitiriyorum Başkanım.

Ancak önümüzdeki süreçte en azından bitirilmesi zaruri olan ve şimdiye kadar yapılan yatırımlardan zayıf olma ihtimali olan bazı projeleri öncelikler arasına almanızın yerinde olacağını düşünüyorum. Bu manada alakalarınızı, arz ettiğim projelerle ilgili hassasiyetinizi beklediğimi de ifade etmek istiyorum.

Bu vesileyle 2020 bütçesinin ülkemiz ve milletimiz için hayırlar getirmesine vesile olmasını diliyorum, beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sağ olun Sayın Vekilim.

Sayın Keşir...

AYŞE KEŞİR (Düzce) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan ve ekibine de hoş geldiniz diyorum.

Aslında on yedi yıllık Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili söylenecek çok söz var ve herkes burada söyledi ve benim sürem yetmez bunları anlatmaya, onun için o kısmına girmeyeceğim. Ama ben bir Anadolu ili vekiliyim. İlimizle ilgili bazı hususları buradan size ifade etmek istiyorum.

Öncelikle teşekkürüm var, gene, ilime on yedi yıldır yapılanları burada tek tek anlatamam, çok hizmet geldi ama özellikle son birkaç yıl içinde Kaynaşlı yolu kavşak yapımı vardı, orayı hizmete açtık, teşekkür ediyorum size ve Karayolları ekibinize. Aynı zamanda otogar-otoban bağlantı yolunu da yine siz ve ekibinizin desteğiyle, yani Bakanlık desteğiyle orayı açtık. Onun için de teşekkür ediyorum, son yıllarda yaptığınız önemli hizmetler bunlar.

Bir de Gölyaka kavşağımız heyelana maruz kalan bir yer. Orayı da trafiğe açtık ama orada şöyle bir sorunumuz var Sayın Bakanım: Oraya bir kavşak koymadık ve orası bir üçlü yol ağzı. Oradan -Düzce Meslek Yüksekokulunun olduğu bir bölge- yüksekokula giden şehre gelemiyor, Düzce merkeze, ilçeden gelen de yüksekokula çıkamıyor. Oraya bir kavşak ihtiyacı var. Mümkün değil, imkân yok onu biz belediye imkânlarıyla, yerel yönetim imkânlarıyla yapamayız, çok küçük bir ilçemiz orası. Hem maliyet açısından hem güvenlik açısından öyle bir ihtiyaç var. Ben size birazdan takdim edeceğim.

Yine, otoban bağlantı yolumuz şehri ikiye bölüyor bağlandığında ama sayın genel müdürümüzün bu konuda bilgisi var, yakın zamanda da ilimize gelecek, bu konuda bir çalışmayla ilgili hazırlıkları var, onun için onun detayına girmiyorum. Ama birkaç hususu söylemem lazım trafik güvenliğiyle ilgili. Malumunuz, Düzce çok hızlı göç alan bir il. Yüzölçümümüz çok küçük hem doğurganlık hızı da çok düşük ilin, Türkiye ortalamasının altında ama buna rağmen son on yılda yüzde 100'den fazla büyüyen bir il, çok göç alıyoruz ve çok hızlı büyütüyoruz. Yaklaşık 380 bini aşan bin nüfusumuz var şu an, bunun 40 bini hariç yani 340 binlik kısmı birbirine 8-10 kilometre mesafedeki havzanın içinde, merkez ve merkeze çok yakın 6-7 ilçe. Onun için, merkezdeki D100 ve D655 kara yollarının yan yol bağlantıları eksik ve şehir içi trafiği ile şehir dışı geçiş trafiği birbirine karışıyor ve ciddi trafik güvenliği sorunu orada oluşuyor. Buna dikkatinizi çekmek istiyorum.

Bir diğer konu, olimpiyat kavşağı şehrin merkezinde, yetkililer, bölgedeki arkadaşlar burayı biliyor ve şehrin en yoğun trafiğinin olduğu yer, henüz buradaki çalışma bitmedi. Az önce Gölyaka kavşağındaki sorunu söyledim size. Bir de Boğaziçi beldemizdeki proje henüz tamamlanmadı, bunların ileri yıllara bırakılmadan ivedilikle tamamlanması hususuna dikkatinizi çekmek istiyorum.

Bir de Kaynaşlı Kaçış Rampası Projesi gelecek yıllara ne olur ertelenmesin.

Bir başka konu, Gümüşova rampamızda yoğun sis nedeniyle trafik kazaları çok oluyor. Bu, bilgisi dâhilinde sizin arkadaşlarınızın. Buranın ıskılandırma projesinin hızlandırılması ve VTS ile VMS yol üstü dijital uyarılarına burada ihtiyaç var, bunu daha önce bildirdik.

Bir de Bolu Dağı tünel çıkışında dikkatli olunması, özellikle buzlu havalarda çok ciddi sorun yaşıyoruz. Bolu Dağı tünel içi radyo anonsu konusu önemli bir konu.

Bir diğer konu da vatandaşlar hız sınırı cezalarına takılmamak için HGS'den girip OGS'den çıkıyor. En uzak mesafeyi ödeyerek böyle bir yol geliştirmişler ya da OGS'den girip HGS'den çıkıyorlar. OGS ve HGS sistemlerinin birbirine tanımlanması önemli bir ihtiyaç.

Bir başka konu da ilimiz geçiş güzergâhında, ciddi bir trafik yoğunluğu olan bir il. O anlamda, Polis Vazife ve Salâhiyetleri Kanunu ek 7'nci maddesi uyarınca özellikle Ankara-İstanbul arası plaka tanıma sistemine ihtiyaç var. Emniyet Genel Müdürlüğü görevlendirilecek personel için bir TAG treni ihtiyacı var, bu da valiliğimiz tarafından yazıldı.

Büyük projelerimiz var sizlerin de bildiği ama onlardan, hem bütçe imkânlarını da bildiğimiz için, ivedilikli olan, acil olan sorunlarımızı burada size ilettim. Diğerleri hususuna şu an girmiyorum. Özellikle kuzeybatı çevreyolumuzun aslında birinci etabını bitirdik ama ikinci etabının projelendirmesi bitmiş olmasına rağmen o da bekliyor ve diğer, devam eden başka projelerimiz var, onları da bilahare inşallah sizlerle istişare ederiz.

Ben tekrar bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, heyetinize ve size iyi akşamlar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Teşekkür ederim Sayın Vekilim.

Sayın Ari...

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; ben de hepinizi saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

Sayın Bakan, öncelikle sormak istediğim husus şu: Bir bütçe yapıyorsunuz, örneğin 2018 yılı bütçesi. Bütçe başlangıç ödeneği belirliyorsunuz ve yıl sonunda bu ödeneği yaklaşık yüzde 50’i seviyesinde aşıyorsunuz. Ertesi yıl yine bir bütçe yapıyorsunuz, yaparken bir önceki yıl harcamayı hiç dikkate almadan, sadece başlangıç ödeneği üzerinden bir bütçe önerisinde bulunuyorsunuz. Kaldı ki örneğin Ulaştırma Bakanlığı bütçesinde başlangıç ödeneği 2018 yılında 31 milyar 338 milyonken 2019 yılında daha da aşağıya düşerek 27 milyar 770 milyon liralık bir bütçe teklifinde bulundunuz. Yıl sonunda 32 milyar 819 milyon lira harcama yapılmış. Şimdi, 2020 yılı içinde yine 29 milyar 26 milyon gibi bir teklifte bulunmaktasınız. Yani burada -bütçe yöntemi yönünden söylüyorum- bir öngörülemezlik mi var?

Aynı durum Karayolları için geçerli. Karayolları da yine bütçe başlangıç teklifi ile yıl sonundaki harcamaları dikkate aldığımızda bir önceki yılda yapılan harcamalar dikkate hiç alınmadan daha düşük rakamlı bütçe başlangıçlarıyla başlayan bir Ulaştırma Bakanlığı bütçesi ve özellikle Karayolları bütçesi bulunmakta. Yani ben bu anlamda bütçe yapış şekli itibarıyla –adına tutarsızlık demek istemiyorum ama- farklı bir başlangıçla yol aldığınızı görebiliyorum.

Değerli arkadaşlar, iktidara mensup arkadaşlarımız diyorlar ki: “Efendim, yol yaptık, işte köprü yaptık, şunu yaptık, bunu yaptık.” Değerli arkadaşlar iktidarın görevi bunları yapmaktır, iktidar zaten yapacak. İktidar “Bunları yaptık.” diye tek başına bununla övünemez. Önemli olan, milletin alın terinden toplanmış olan vergilerden oluşan bütçenin nasıl kullanıldığıdır, siz onunla ilgili cevap verin. Bakın, milletin vergisiyle yapılır bu hizmet, kimse babasının parasıyla yapmaz. Önemli olan millî kaynağımızın verimli kullanılmasıdır, en iyi şekilde kullanılmasıdır ve en küçük şekilde kafalarda soru işareti bırakmadan yapılmasıdır, esas olan bunlardır. İktidardaysanız tabii ki yapacaksınız, önemli olan bunları dediğimiz şekilde yapmaktır değerli arkadaşlarım.

Bakın, sabahtan bu yana konuşulmakta, özellikle...

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Yetmiş yıldır neredeydi?

CAVİT ARI (Antalya) – Daha önce nerede yürüyordunuz Beyefendi? Daha önce de bu ülkede asfalt vardı, yol vardı, otoban vardı; neyle geziyordun?

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Erim, lütfen ya...

CAVİT ARI (Antalya) – Değerli arkadaşlar, bakın, kamu-özel iş birliği denilen bir konu burada çok eleştirildi. En çok Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kamu-özel iş birliği yapıldığı da verilerden anlaşılıyor. Örneğin, bizi izleyen, dinleyen vatandaşlarımız daha iyi anlasın diye söylüyorum: İktidarımız “Üçüncü Boğaz köprüsünü yaptım.” diye bundan siyasi nema elde etmeye çalıştı. Avrasya Tüneli, işte Osmangazi Köprüsü. Bunlar da işte kamuoyunda en çok bilinen 3 tanesine örnek veriyorum. Üçüncü

Boğaz Köprüsü'yle ilgili 135 bin araç geçiş garantisi verildiğini ifade ettiniz. Yine Avrasya Tüneli'nde 26.500, Osmangazi Köprüsünde 40 bin araç. Bunun anlamı şu: "Bu kadar aracın bu köprüden geçmesini biz garanti ediyoruz, onun karşılığında yıllarca gerek geçenden, eğer geçemezse de devlet olarak bunu bizim vatandaşımızdan toplanan vergiden biz ödeyeceğiz." demektir. İşte benim vatandaşım, şimdi Anadolu'nun herhangi bir yerinde, kahvede oturan vatandaşım, söğüt ağacının gölgesinde oturan vatandaşım diyor ki: "Ya üçüncü köprü yapıldı, ne güzel. Ben geçmiyorum ki bana ne zararı var?" Değil. İşte eğer garanti kapsamında rakamlar, hedefler tutturulamamışsa hayatında o köprüyü görmemiş, belki de geçmeyecek olan vatandaşımız bunun ceremesini çekmekte. Bin kilometre, iki bin kilometre ötedeki köyünün kahvesinde otururken bu ceremeyi ödemekte.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hiç alakası yok ya, yapmayın!

CAVİT ARI (Antalya) – Dinleyin efendim.

Şimdi, köprü geçiş garantileri için 2019 yılında ayrılan ödenek 3,55 milyar iken 2019 Ağustos ayı sonu 5,11 milyar yani yüzde 40 seviyesinde bir artışla ödeme yapılmış. 2020 yılı için de yaklaşık 7,87 milyar TL'lik bir ödeme yükümlülüğü bizi beklemekte. Yani bu kamu-özel iş birliği her geçen gün devletin üzerine bir yük olarak kendini göstermekte.

Şimdi, değerli arkadaşlar, tabii çok enteresan bir konu olduğu için ben de kısaca değinip geçmek istiyorum. Özellikle Kütahya Vekilimiz ve Sayın Bülent Kuşoğlu Başkanımız da bunu örnek olarak verdi; Kütahya Havaalanı. Sayın Bakan, bakın, burada 50 milyon euroluk iş ihale edildiği -resmî rakamlara göre söylüyorum- 2044 yılına kadar yolcu garantisi verildiği... Hâlihazırda 4 milyon 73 bin 18 yolcu garantisi kapsamında bir sorumluluğumuz var ancak bugüne kadar 170.534 yolcu burayı kullanmış. Yani bu ne demektir Sayın Bakan? Taahhüt edilenin neredeyse yüzde 5'i oranında bir yolcu geçmiş eğer bu rakamlar doğruysa. Şimdi, benim düşüncem şu: Kütahya bizim de bir ilimiz, oraya böyle bir havaalanı yapılmış olması tabii ki önemlidir ancak bu yatırım rantabl mı değil mi, bunlar araştırıldı mı? Orada havaalanı ihtiyacı başka bir yöntemle çözülemez miydi? Şimdi, bakın, bu kadar ciddi bir yük altına girilirken, bu kadar ciddi bir maliyet ödenirken yolcuya bakın, yolcu yok çünkü Kütahya konum itibarıyla hemen hemen birçok yere yakın bir şehrimiz. O nedenle burada hesapsız kitapsız iş yapan kimse hukuken suç işlemiştir. O kişi veya kişiler hakkında böyle yanlış bir yatırımın yapılmasına yol açtı diye esasen soruşturma açılmalı

Hep övünüyorsunuz sayın iktidar "Büyük ülkeyiz, güçlü devletiz." diye.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Değil miyiz?

CAVİT ARI (Antalya) – Evet, gerçekten Türkiye güçlüdür, Türkiye'nin kaynakları, doğru, güçlü ancak doğru kullanırsak. Bakın, bu ülke 1970 yılında birinci köprüyü yaptı, bu ülke sizin o zaman zaman eleştirdiğiniz dönemlerde 1986 yılında ikinci köprüyü yaptı ve tamamını devletin kendi kaynaklarıyla yaptı. Şimdi, özellikle belediyelerle ilgili de şunu söyleyerek devam etmek istiyorum.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Toparlayalım Sayın Ari.

CAVİT ARI (Antalya) – Bir dakika Başkanım, devam ediyorum.

AK PARTİ'li belediyelere önce 2004 ve sonrası alt geçitlerle destek verdiniz, birçok ile alt geçit projeleri yaptınız. Birçok yerde var, bakın, kara yolları... Sonra, yetmedi, yöntem değiştirdiniz, şimdi üst geçitlerle hem belediyelere destek hem de gereksiz harcamalar. Bakın, öyle yerlere üst geçitler yaptınız ki Sayın Bakan, bunlar hem gereksiz yerlere yapıldı hem de o şehirlerin, ilçelerin kimliğini bozdunuz resmen yani o kentin kimliği bozuldu.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Antalya'ya yapılan nasıl?

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Çelebi, lütfen...

CAVİT ARI (Antalya) – Bakın, Antalya’ya da çok sayıda yanlış üst geçitler yapıldı, doğru yapılanlar da var. Örneğin, Manavgat’ta yeni bitti, sizin resmî verilerinizde de var, gidin bir görün Sayın Bakanım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Ek süre veriyorum, tamamlayalım lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) – Antalya’dan Alanya istikametine giden yolcu bu üst geçidi kullanır ama Manavgatlı vatandaşın altından, neredeyse labirentlerden geçerek ilçeye girmek zorunda olduğu düzensiz bir alt geçit bulunuyor.

Bakanlığınızı kutluyorum Sayın Bakan. Niye kutladığımı söyleyeyim: Bakın, ÖTV’siz yakıtla yolcu gemilerine yakıt temin ediyorsunuz, ticari yatlara, balıkçı gemilerine yakıt temin ediyorsunuz ve bu anlamda 7,62 milyar teşvik kullanıldı ve 5,26 milyon ton yakıt desteği sağlandı, sizin açıklamanız da var. Niye destekliyorum? Perişan vaziyette olan çiftçimize yakıt desteği veremeyenlerin yatlara destek verdiğini sizin açıklamalarınızdan görüyorum. Bakanlığınızı bu anlamda kutluyorum.

Yine, bir talebimizi de iletelim, vatandaşlarımızın talebi: Taşağıl- İbradı- Derebucak-Beyşehir yolu da durma noktasına geldi, buranın tamamlanması için gayretlerinizi bekliyoruz.

Son olarak Sayıştayla ilgili birkaç ifadede bulunup bitireceğim. Köprü ve otoyollarda meydana gelen kaçak geçişlerin tahakkukuna ilişkin muhasebe kayıtlarının yapılamamasını ifade eden Sayıştay raporu var, bu çok önemli bir konu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Vekilim, bitirelim lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) – Yapım işi kapsamında yüklenicilere yüklenen, yapılan ödemelerin hatalı muhasebeleştirilmesi var Sayıştay raporunda. İhalelerde kullanılan fiyat dışı unsurların mevzuata uygun belirlenmemesi nedeniyle geçerli en düşük teklifin üzerinde fiyatlarla ihaleye verilmesi var. Son olarak, yaklaşık maliyet hesabında iş miktarlarının olması gerekenden daha az belirlenmesi ve yüklenicilerin yaklaşık maliyete göre yüksek fiyat teklif ettiği iş kalemlerinin öncelikle yaptırılması nedeniyle işlerin planlananın üzerinde bedellere yaptırılması gibi tespitler var Sayıştay raporunda. Bu hususları da dikkatinize sunuyorum.

Bakanlığınızın çalışmalarından başarılar diliyorum.

Çok teşekkürler.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sağ ol Sayın Vekilim.

Sayın Erim...

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Sayın Başkanım, sayın milletvekillerim, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, kıymetli bürokratlar, çok değerli basın; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben biraz geriye gitmek istiyorum, bir hikâye anlatmak istiyorum. 2004 yılında çiçeği burnunda belediye başkanınız, bir Doğan arabamız var, makam arabası. Şoförümüz yoktu, zabıta bir arkadaş araba kullanıyor. “Hadi gidelim İzmir’e.” dedik, işlerimiz vardı DSİ, Karayolları, özel idare, bölge müdürlüklerinde. Neyse, dur kalk, dur kalk, dur kalk; bir baktık, bizim şoför ışıklarda geçmeye başladı yolun ortasından. “Ne oluyor?” dedim, meğerse tansiyonu düşmüş. Yani demek istediğim yol git git bitmiyordu, İzmir ne kadar bir yer ama git git bitmiyor, adam da hasta oldu. “Çekil kenara. “dedik, biz geçtik direksiyona.

CAVİT ARI (Antalya) – Şoförü değiştirseydin.

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) – Allah korumuş.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Sonra bir baktık Konak Tüneli. Bugün İzmir’de nereye gidersen yarım saatte, istediğin yere git, en uzak yere yarım saatte git. Vizyon meselesi, bazı şeylerin parayla pulla alakası yok. Yani, bakın, şu Ovit Tüneli; neleri birleştiriyor, ne kadar iş başarıyor? Bakın, Sayın Cumhurbaşkanımız Erdoğan’ın hakkını ödeyemezsiniz, hakkını ödeyemeyiz; vizyon meselesi.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Özal’ın yaptığı otoyolları unuttunuz mu?

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Bak, Ovit Tüneli, ondan sonra Sabuncubeli. Ben ralliciyim, Sabuncubeli virajları bana vız gelir tırıs gider, virajları, yokuşları severim, benim için tünelden de on dakika, oradan da on dakika İzmir-Manisa ama öyle değil işte.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Herkes rallici değil ya.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ne zaman oradan geçsem böyle kazalarla karşılaşıyorum, böyle değil yani, bakın. Ne zaman geçsek böyle kazalar... Allah razı olsun, bak, burası Manisa Sabuncubeli Tüneli, şimdi on dakikaya git gel, günübirlik git.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Neresi orası?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sabuncubeli Tüneli.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Aynı şekilde Marmaray, Avrasya Tüneli.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Daha önce planlanmıştı o.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – “Cruise”la arabayı 70’e ayarladım.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Vizyonsa, planlanmış tüneldi.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Bir dakika, 70’e ayarladım, tıkr tıkr tıkr geçtim, böyle, keyif ala ala geçtim. Allah razı olsun. Hadi üç gün kapansın bakalım.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Kastamonulu ödüyor parasını.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın milletvekilleri, lütfen dinleyelim.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ortalgı ayağa kaldırırsınız.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Kaç dakikada geçtin?

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ya 70’e ayarladım, sabit, böyle yavaş yavaş, keyif ala ala geçtim. Şimdi, Marmaray da öyle, hadi iki gün kapansın bakalım, hadi kapatalım.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – 400 bin kişi geçmiş o Marmaray’dan.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Sayın Arı, Korkuteli’ne bak. Senelerce ben gittim geldim Antalya Korkuteli yolundan kestirme diye ama böyle l’e düşerdi araba yokuşlarda. O Kemer, Kumluca, Alanya...

CAVİT ARI (Antalya) – 90 yılında yapıldı orası, bilmeden konuşma. Sen yoktun o zaman, sen yoktun.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Milattan önce mi yaşıyorsunuz?

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Nasıl yoktum?

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Milattan önce mi yaşadınız orada?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Ya bu tüneller, köprüler kapansa millet şey mi kalacak, hiç mi yol yoktu?

(Oturum Başkanlığına Başkan Lutfi Elvan Geçti)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, yok böyle bir usul ya!

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Bakın, Bolu Dağı...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Bir saniye ya, böyle bir usul yok.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) - Marmaray inşaatı gibi.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın Şahin, sakın olun.

CAVİT ARI (Antalya) - Niye yapıldı diyen var mı?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın Arı, sakın olun.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Bolu Dağı Tüneli, bak. On altı yıl sürdü, on altı.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Ortaya konuşun.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Ben ortaya söylüyorum.

Bolu Dağı Tüneli on altı yıl sürdü, 17 bakan eskitti.

Selatin Tüneli, yanından geçerdik İzmir’e gidip gelirken, normal, tekli yoldan. Biz ona bakardık, inşaat. Ne zaman bitecek, ne olacak, biz bunu görecek miyiz? Böyle değil.

Yavuz Sultan kaç yılda yapıldı, o ne yapıldı? Bizim çocuklarımız rahat edecek. Bak, bizim yollarımız şimdi kaymak gibi Sayın Paylan. Böyle salonda gider gibi gidiyorsun...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Arı’ya söyle, Arı’ya...

ALİ ŞEKER (İstanbul) - Kaymak, kaymak...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Arkadaşlar, lütfen...

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Bak, Amerika’nın, Avrupa’nın, birçok ülkenin yollarından çok çok daha iyi. Yollarımızın hepsi kaymak gibi.

Bak, bu yollar şimdi yap-işlet-devret ya, bittiği zaman hepimizin çocukları rahat edecek.

CAVİT ARI (Antalya) - Ne zaman devredecekler, onu söyleyin.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın Arı... Arkadaşlar, sakın bir şekilde dinleyelim.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Türkiye çağ atladı, daha da çağ atlayacak.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) - Kim malı götürüyor bu yollarda? Malı götürenleri anlat, komisyonları anlat.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Havalimanları... Bak, uçakları var ya. Ben hâli vakti yerinde olan bir aileden geliyorum az çok, kendimize göre.

ALİ ŞEKER (İstanbul) - Allah daha çok versin.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Ben böyle bakardım affedersin öküzün trene baktığı gibi uçaklara. (Gülüşmeler) “Ben bu uçağa binebilir miyim acaba?” derdik. O da böyle kırk yılda bir geçerdi. Ayda yılda bir geçerdi, böyle bakardık.

Siz bakmıyor muydunuz? Hepimiz bakıyorduk böyle. (Muhalefet sıralarından “Estağfurullah” sesleri)

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) - Biz normal bakıyorduk, normal.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Şimdi, Topçular İskelesi. Unutuyorsunuz, hemen unutuyorsunuz bak. Topçular İskelesi'nde taa Yalova'dan dertlenirdiniz değil mi "Ne kadar kuyruk bekleyeceğim acaba, ne kadar bekleyeceğim acaba?" derken öbür taraftan da Gebze'nin içinden itibaren kuyruk, sıra "Sağından mı geçeceğim, solundan mı geçeceğim kamyonların?" diye kafa yorardınız değil mi?

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) - Yo, basıp geçip gidiyorduk.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Şimdi beş dakikada.

Hadi Orhangazi üç gün kapansın.

ALİ ŞEKER (İstanbul) - Kaç paraya geçiyorsun?

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Her şey para değil. Bak, her şey para değil, ufuk meselesi.

CAVİT ARI (Antalya) - Niye kapansın niye? Çalışsın.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın Arı... Arkadaşlar, sakın olun.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Bak, şimdi, faizler... Ben çiftçi bir adamdım. Dedik ki: Ya bu faizler ne zaman olacak? Aylık yüzde 10. Her ay yüzde 10'du. Yüzde 10'dan yüzde 120 yapardı faizler. Yapmayın Allah aşkına ya! Yiğidi öldür, hakkını yeme!

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) - Sayın Vekilim, Göcek Tüneli paralı. Ondan da bahset biraz.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Sayın Arı "O zaman da gidiyorduk." diyor. Gidiyorduk ama kaç saatte gidiyorduk? Ne zaman gidiyorduk? Ben 75 yılında Ankara Üniversitesinde okurken yarım bırakmak zorunda kaldık sırf yollar yüzünden ya.

ALİ ŞEKER (İstanbul) - Yolu siz icat ettiniz!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Sayın Şeker doğru söylüyor, yolu biz icat ettik. Kayıtlara geçsin.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) - Sayın Vekilim, Göcek Tüneli'nden kişiler 7,5 liraya, kamyon, tırlar 14 liraya geçiyor.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Sayın Bakanım, şimdi benim sözümü kesecekler. Ne yapalım, ne yapalım? Aydın'a bir başlayalım, arkasını getireceğiz inşallah. Şu muhalefete karşı şöyle bir şapkayı çıkaralım, atalım.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) - Paralı tüneli sizler icat ettiniz, paralı tüneli. Göcek Tüneli 10 lira, 14 lira.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Çok teşekkür ediyorum. Bundan sonra yapacaklarınız için de peşin peşin teşekkür ediyorum. Şu an bu işi bitirelim Sayın Bakanım.

Allah razı olsun.

CAVİT ARI (Antalya) - Helal olsun...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Vekilim, Aydın'a gel, Aydın'a. Havaalanına gel...

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Havaalanı da yapılacak inşallah. Havaalanı da yapılacak. Sabredeceğiz. Daha dört senemiz var dolu dolu.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - On yedi yıldır sabrediyoruz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Arkadaşlar, sakın olun ya...

Çok teşekkür ediyorum Sayın Erim.

CAVİT ARI (Antalya) - Çok sataştı Başkanım ya.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Bu arada söyleyeyim, bakın, biliyor musunuz bilmiyorum, Sayın Erim rallıcı aynı zamanda. Yani Türkiye'nin her tarafına gitmiş olan birisi. Evet.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Yol demek, Bekir demek!

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Yolları çok iyi bilir.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) - Sayın Başkan, 70'le gidiyor yalnız.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Arkadaşlar...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) - Kurallara uyuyordur.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Üç dakika sürüyor yol, biraz daha uzun uzun kalmak için yapıyor.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın Çelebi, buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Teşekkür ediyorum.

Çok Değerli Başkanım, Saygıdeğer Bakanım, Bakan Yardımcılarım, Ulaştırma Bakanlığının çok değerli bürokratları, basın mensupları; ben de 2020 yılı Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyor, bu vesileyle hepinize saygılar sunuyorum.

Sayın Bakanım, sabahtan beri siz zaten kitapçığınızla kendi donanımınızı, Bakanlığımızın, özellikle on sekiz yıldır AK PARTİ hükümetlerimizin yapmış olduğu icraatlarınızı anlattınız. Ben hassaten, huzurlarınızda, özellikle dozerciden, işçiden başlayıp da en üst bükratına kadar hepinize huzurlarınızda zatalilerinizden dolayı teşekkürlerimi sunuyorum.

Ama Türkiye on sekiz yılda gerçekten çağ atladı ulaşım anlamında. Demin arkadaşlar konuşuyorlardı. Bir dönem, beş sene öncesinde herkes bu ülkede sadece bir ev telefonuna yazılırdı, acaba kaç sene sonra çıkar. Bazılarımız beş, on sene bekledik. Şehirler arası manyetolu bir telefon verirdik, saatlerce herkes o telefonun başında beklerdi.

ALİ ŞEKER (İstanbul) - Dumanla haberleşirdik, dumanla!

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Arkadaşlar, lütfen ya...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Üstadım, saygıdeğer vekillerim, bakın, şöyle arz edeyim. Şimdi...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Cep telefonu icat edilmemişti.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) - Mağarada yaşıyorduk o zamanlar!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Değerli Vekilim, Aydın Vekilim, sizin demin söylediğinize ben size rakamlarla cevap verdim, AK PARTİ Hükümetinin Aydın'a ne kadar yatırım yaptığını.

2002 yılından önceki Türkiye'de, bakın, 7 coğrafi bölgede, birçok insan Doğu Anadolu Bölgesi'ne gelemiyordu. Geldiğini zaman gerçekten yol yoktu ki köylere veya şehirler arasındaki ilçelere gidebilseydiniz. Demin Bekir Bey de söyledi.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) - İnsanların karnı toktu.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Bu ülkede gerçekten Türk Hava Yollarıyla veya uçağa binen bir insan olduğu zaman bizim bölgelerimizde -bunu samimiyetle söylüyorum- herkes parmakla gösteriyordu. Dolayısıyla AK PARTİ hükümetleri bu ülkeye fiber optikten ulaşım, deniz ulaşımından kara yollarına kadar her tarafa çağ atlattı.

Bakın, ben bir şeyi daha arz etmek istiyorum. Ben Ağrı Milletvekiliyim. Bakın, Ağrı'da 2011'de -yani 24'üncü Dönemde ben milletvekiliydim- Ağrı'ya geldiğim zaman köy yollarında bir karış sıcak asfalt yoktu. Sayın Bakanımız burada, hepiniz buradasınız. İnşallah, ilkbaharda -biz, Sayın Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanımıza da söyledik- Ağrı'ya gidelim. Şu anda sıcak asfaltlı Ağrı'da 1.000

kilometre yol var ve şu anda Türkiye’de köy yolları açısından biz birinci sıradayız. Dolayısıyla hani şunu söylüyorsunuz ya en çok yatırımlar farklı bir yere geliyor. Bu sadece kara yollarında, bunu arz etmek istiyorum.

Dolayısıyla AK PARTİ hükûmetlerini eleştirebilirsin, hiçbir şey demiyorum ama eleştirdiğiniz zaman da gerçekten hakkını yemeyin. Biraz önce bir sayın milletvekilimiz söyledi, şehirler arasındaki özellikle Ulaştırma Bakanlığımızın yaptığı üst geçitler, alt geçitler. Ya bu devlet hepimizin. Hepimiz belli merhalede geliriz, iki dönem, üç dönem milletvekilliği yapar gideriz. Ömür gider, siyaset gider ama hayatta gitmeyen tek bir şey var, o da vatandır. AK PARTİ, bakın, geldiği günden beri...

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) - Ne ilgisi var?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Sayın Vekilim, bakın, ben sizi dinledim. Değerli ağabeyim, sizin şahsınıza karşı saygım var ama lütfen, istirahat ediyorum.

Dolayısıyla şudur: Yapılan her şey Türkiye Cumhuriyeti devletinin geleceğinedir. Sayın Bakanım önce de Karayolları Genel Müdürü idi. Gerçekten kendi ilim için, daha önceki süreçte de -burada yine teşekkür ediyorum- yapmadığı bir hizmet yok. Devlet bütçesi anlamında yapabileceğimiz bir kriter varsa gerçekten bunu veriyordu.

Ama şunu arz edeyim: Türkiye’de bizim bazı şeylere teşekkür etmemiz lazım. Eğer bakanlık, bakan yaptıysa elbette gidecektir. Kara yolları... Vergi veriyoruz, elbette ki vereceğiz. Batı’ya gittiğiniz zaman vermiyor musunuz? Bunun bir bedeli var geçtiğini zaman.

ALİ ŞEKER (İstanbul) - Geçmediğimiz zaman...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Bir hizmet geliyorsa devlette elbette ki bir bedeli var. Vatandaşa da bir bedeli olacak. Bu gayet doğaldır.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) - Vergiyi niye veriyoruz?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Siz bir şirket kurduğunuzda, işçiyi çalıştırdığınızda bunun ücretini vermiyor musunuz? Veriyorsunuz. Hastane yapıyoruz, elbette ki bir ücreti olmayacak mı? Olacak.

Sayın Bakanım, ben...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Lütfen... Lütfen...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Sayın Bakanım, ben bütçenizin hayırlara vesile olmasını diliyorum ama her şeyden önce de yine kendi ilimle ilgili sizden iki üç tane de istirahatım olacak.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Onu söylemişsindir sen herhâlde ya.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - Sayın Başkanım, izniniz olursa, 2014 yılında Ağrı Havaalanı’na sis ışıkları yapıldı o zaman. Tabii, şu anda bizim gerçekten havaalanımızın yapıldığı yerde bazen kışın, özellikle bir buçuk ayda çok şiddetli bir sis oluyor. Dolayısıyla uçak sefer sayımız her gün Ankara’dan Ağrı’ya 2’ye en fazla 1’e düştü. Ben huzurlarınızda Genel Müdürlüğümüze de teşekkür ediyorum; aradılar, onu da biz istişare ettik.

Yine bunun yanı sıra bizim Hamur-Patnos arası viyadüğümüz vardı. Sabah da görüştük, ben çok da teşekkür ediyorum, söylediniz yapılacağını. Yine, aynı şekilde yeni yapmış olduğumuz 450 yataklı Ağrı Devlet Hastanesinin kavşağını... Bunu da söylediniz, ona da teşekkür ediyorum.

Yine sizlerden özellikle hassaten bütün Plan ve Bütçe Komisyonu dâhil olmak üzere, Sayın Başkanımıza da öğleden sonra yine arz ettim; bizim şöyle bir talebimiz var. Burada bir Bakan Yardımcımızın annesinin Ağrılı olması hasebiyle de onun da payına düşüyor, 2020 yılının Ağrı İshak Paşa yılının olması konusunda sizin de yardımlarınızı istirahat ediyoruz.

Yine, bizim Ağrı ilimiz kara yolları anlamında bölge müdürlüğü değil, dolayısıyla 25'inci Dönemde yanlış hatırlamıyorsam, o zamanki Bakanımız Ahmet Arslan Bey Kars'ı ayırdı Erzurum'dan ve biz de bir Karayolları Bölge Müdürlüğünün Ağrı'da olmasını istiyoruz çünkü yıllardır gerçekten Ağrı, Erzurum ile Van arasında kaldı. Kara yolları anlamında ya bölge müdürlüklerini kaldırın veya her ili aynı statüye koyun. Yani biz şunu yapabiliriz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Çelebi, teşekkür edelim lütfen, buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bir şey daha arz etmek istiyorum ama istirhamınıza sığınıyorum.

Sayın Bakanım, Ankara'dan Erzurum'a kadar gelen, Horasan'a kadar gelen bir demir yolu var. Bu demir yolunun bizim özellikle ilimizin gelişmesi anlamında İran sınırına kadar devam ettirme imkânımız olur mu?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın İpekyüz.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; hepiniz hoş gelmişsiniz ve sabırla dinledik, dinliyorsunuz ve birçok arkadaşımız da aslında olması gerekeni söyledi. Burada daha çok bizim eleştirilerimiz daha iyi bir Türkiye için, daha iyi bir gelecek için. Mutlaka yapılan şeyler var ve sadece sizin döneminizde de değil yani Türkiye Cumhuriyeti kurulduğundan beri birçok insan burada çaba harcıyor. Şu anda Komisyonumuzun Başkanı da daha önce Ulaştırma Bakanlığı yaptı, bilmiyorum o dönem kısa dönemdi, Plan ve Bütçe Komisyonuna katıldınız mı? Muhtemelen yine size de çok büyük övgüler de vardı o dönem, şimdi böyle oluyor.

Şimdi, birçok bütçeye baktığımızda... Yani büyük bir bütçe ve gerçekten ağır bir yükümlülük var sizde. Kara yollarına yüzde 62, demir yollarına yüzde 18, hava yollarına yüzde 10 ve haberleşme yüzde 9, deniz yollarına yüzde 1'lik bir bütçe ayrılıyor. Bu bütçenin büyük bir kısmına da baktığımızda aslında kamu-özel iş birliğiyle yürütülüyor. Kamu-özel iş birliği dediğimizde de sadece bu son havaalanları meselesi değil, yap-işlet-devret modelleri, yap-işlet-kirala modelleri, birçok böyle işte deyim yerindeyse cebimizden beş kuruş çıkmadan ama geleceğimizi ipotek altına alan, çocuklarımızı, torunlarımızı borçlandıran bir sistemle gidiyoruz. Bunu niçin söylüyorum? Çünkü yapılan hesaplamalara baktığımızda ilk kurulandan bugüne kadar hâlâ bunlar daha artıya geçmedi ve nitekim birçok arkadaşımız da bunu dile getirdi. Aslında vatandaş kullanamadığı... Diyelim ki Batman'daki yurttaş gitmediği havaalanından, geçmediği yoldan, geçmediği köprüden bir şekilde borçlandı, para vermiş oluyor ve geçenler de üstüne bir ek para ödemiş oluyor. Burada en çok tartışılan konulardan biri sadece sizin Bakanlık değil birçok bakanlık da, nedense aynı şirketler yani haritalar aynı şirketlere denk geliyor. Ve işte bu, değil mi ki bu birden veriliyor, kimi düzenlemeler var. Ne deniyor? İşte, ihale yapılıyor açık veya kapalı. Ama biz biliyoruz ki arkadaşlarımızın çoğu dile getirdi, İhale Kanunu şu ana kadar 190 kez değişti ve bu değişimler hiçbir zaman bizlerin lehine değil de daha çok firmaların lehine ve son dönemde bu Mecliste ne yapıyoruz biliyor musunuz Plan ve Bütçe Komisyonunda ve Genel Kurulda? Yavaş yavaş çeşitli sözleşmelerde ajans kurarken diyoruz ki: “Şu kurumlar Sayıştaydan muafır, Kamu İhale Kanunu'ndan muafır.” Bu duruma geldi. Şimdi, bu duruma geldiğimizde şeffaflık, saydamlık olmadığı zaman olmuyor.

Şimdi, ekonomi dediğimiz ulaşım yapılabilir, haberleşme, birçok ağ örülebilir; bunlar olması gereken hak fakat dengede terazi şeklinde gitmediği zaman siz bir şeyi geliştirseniz diğer yerde olumsuz arızalar çıkarır. Siz bir taraftan altyapılar, otoyollar, havaalanları, bunlar ihtiyaç ama bunu

yaparken bizi borçlandırıp daha da yoksullaşıyorsanız, eğer vatandaş yoksul olduğu hâlde zaten onu tüketimde de zorlanacak. O köprüyü geçerken de zorlanacak, o hastaneye giderken de zorlanacak. Yani ileride öyle bir sıkıntı çıkacak. Normalde dengede gitmesi lazım. Siz bunu dengede götürmediğiniz sürece hepimizin geleceği sıkıntıya düşüyor. Belli firmalar, bizim yandaş diye tanımladığımız daha da zengin oluyor ve giderek onlar bizi yönetmeye kalkıyor. Ve şu andaki durum da o. Hiç ayrıntılara girmeyeceğim “Şu firma, şu firma.” diye girmeyeceğim ama Sayın Bakan, lütfen -şunu bir dinleyelim- arkadaşlarımız sabah söyledi. Hatta ilk sunumda Sayın Kuşoğlu da belirtti. Bölgeler arası eşitsizlik, özellikle mesela demir yolu ağı açısından baktığımızda gidermediğimizde şey yok. Türkiye’nin belli bir kesimi, zaten sermaye de oraya yatırım yapmayı istiyor.

Bakın şimdi Cengiz Holding, Mardin Mazıdağı’nda Eti Fosfat -geçenlerde de söyledim- işletmeye açtı. Oraya otoyol da yapıldı. Şimdi orayı işletiyor. Gübre üretecek, kimyasal kısımlar üretecek. Devasa bir proje. Geçenlerde burada ben bir muhtarın şeyini de okudum, köylüler şikâyetçi. Şimdi, üreteceği şeyi pazarlaması lazım. Otoyol yetmiyor demir yolu da yapması lazım. Demir yolunu kim yapıyor? Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. İhale açıyor. İhaleyi kim alıyor? Kendisine demir yolu yaptırıyor, ihaleyi tekrar Cengiz Holding alıyor. Nasıl alıyor? 109 milyon fazla verdiği hâlde alıyor ve soruyor. Sizin demeciniz de var. Demecinizde diyorsunuz ki: “Bu ihaleyi almasının gereği...”

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN - Fiyat dışı unsur.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Fiyat dışı unsur.

Şimdi, ne olursa olsun, Sayın Bakan, zaten firma ayrıcalıklı almış... Ben şey için diyorum, dinlemeniz lazım. Cengiz Holding geliyor orada devasa bir şey, kendisine ait özel güvenlik kurmuş, özel şartlarda almış, bir yıl vergi muafiyeti var, hazine garantisi vermiş vs. bir yığın şey, üstüne demir yolu lazım, demir yolu ihalesini de kendisi alıyor. Fiyat dışı unsur... Hakikaten kamu-özel iş birliği, işletme dediğimiz budur yani tırnak içinde ancak böyle işletilebiliriz.

Şimdi, bir taraftan bu köprülere filan hiç uzatmayalım çünkü arkadaşlarımızın çoğu değindi, havaalanlarına, yollara, tünellere. Nedense bu büyük, devasa dediğimiz şeyler normalde bizi büyütüyor, dezavantajlı kesimleri daha da küçültüyor. Nasıl küçülüyor? Çünkü insanlar daha da yoksullaşıyor, daha da perişan oluyor. İnsanlar markete giderken, kirasını öderken, çocuğun okul taksitini öderken zorlanıyor.

Şimdi, uçak meselesine gelince... Ha, denizcilikte Sayın Bakan, ben Bingöl’de bir demir üreten maden sahibiyle konuştum. Madeni İskenderun Limanı’na tonunu kaçtan götürüyor? Devlet Demiryolları Genel Müdürü burada. Tonunu 9 ile 10 dolar arasında götürüyor. Brezilya’dan gemiyle geliyor 12 dolar ve daha ucuza İskenderun’a. Bingöl’den İskenderun’a. Şimdi, bir taraftan da bölgede üretim yapanları siz korumadığınız sürece daha beter sıkıntılar çıkıyor.

Şimdi, demir yolu konusunda Batman... Mesela, Kurtalan Ekspres dediğimizde hep aklımıza gelir, şu anda Batman merkezin içinden geçiyor, birçok kez, yani bizler, başka insanlar da, başka partideki arkadaşlar da hep şunu söylüyor: “O demir yolunun düzenlenmesi lazım. Kent büyüdü, taşınması lazım.” Yok. Batman ile Diyarbakır arasında... Mesela, üniversite merkezi var, hastane var, okullar var, birçok şey var yani bir kısa gidiş geliş olabilir. Hep hızlı treni batıya düşünmüşüz, oradaki demir yollarında onarım olmadığı gibi saatte 160 gitsin, 250 gitmesin, 100’le gitsin ama siz şu anda bindiğiniz, bizim orada ara tren dediğimiz, yoğurtçu treni dediğimiz hâlâ iki buçuk saatte Diyarbakır’a gidiyorsa problem var. Biraz da buna bakmak lazım.

Kara yolları meselesini söyledim. Havacılık meselesi... Havacılıkta bu meseleleri uzatmamak kaydıyla, gerçekten arkadaşlarımızın bir kısmı değindi, Ordu için de değindi, başka küçük iller için de değindi veya küçük demeyelim, kendine ait, Türkiye'nin muhtelif yerlerinde ama bölge illerinde, Van'da, Mardin'de, Batman'da, Siirt'te, Diyarbakır'da... Mesela Diyarbakır'da devasa bir havaalanı yapıldı, uçak sefer sayıları düştü, fiyatlar yükseldi. Bir taraftan diyoruz ki: Turizm gelişsin, cazibeye dönüşsün, bilmem ne olsun; vatandaş korkunç fiyatlardan uçak bileti almaya kalkıyor ve uçak seferleri düştü, yurt içi seferleri yok.

Şimdi, buna gelmişken Sayın Bakan birçok açılımdan söz etti. Biz söz ettiğimizde de kıyamet koparcasına... Ya, hâlâ Kürtçe anons yapılmıyor ya. Bir uçağa binildiğinde “...”(*) dese kıyamet mi kopacak? Erbil'e giderken, Diyarbakır'a giderken, Van'a giderken, ya kıyamet mi kopacak? Arapça söylese kıyamet mi kopacak Mardin'e, Siirt'e gittiğinizde? Çok mu zor? Yani İngilizce, Türkçe söyleniyor. Yani birlik, bütünlük diyorsak, bunları biz bu adımlarla yapamazsak... Sizin bir talimatınızla olabilecek bir şey. Eminim birçok kişi de bunu destekleyecek, bunun için bir engel de yok. Üniversitelerde eğitim var, televizyon yayın yapıyor diyoruz ama bunu yapmadığımız zaman sıkıntılar çıkıyor. Nitekim mesela dağıtılan gazeteler... Bütün gazeteler dağıtılsın, tek seslilik olmasın, havada uçuyorsun yani bunun şeyi olmaz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN - Sayın İpekyüz...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

Habercilik konusunda... Ben depremde İstanbul'daydım, kızımınla beraberdim, bütün her şey kilitlendi. Yani şimdi, bir megakent diyoruz, havaalanı yapıyoruz, üçüncü köprü diyoruz, bir yığın yol yapıyoruz, hep devasa şeyler ama büyük bir felaket olduğunda ulaşımı problem, haberleşmesi problem. Biz bunu yapmadığımızda ne olacak?

Şimdi, bilgi kısmına gelince, e-devlete gelince, Sayın Bakan, şurada, 144'üncü sayfada e-devleti göstermişsiniz. Ben baktım arkadaşlar, en çok başvuru nereye var biliyor musunuz? “A4 hizmet dökümü” dediğimiz şeye. İnsanlar sigortasını merak ediyor, mahkeme dosyalarını merak ediyor çünkü insanların son dönemde ya icra takibi var ya hakkında bir işlem var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Buyurun, tamamlayınız efendim.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Bir de vergi borcunu sorguluyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Mahkeme değil, güvenlik şeyini yapmak için...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ya, ne olursa olsun, sonuçta insanlar... İnsanların en çok başvurduğu ikametgâh dışında bu ve daha sonra da elektrik ve doğal gaz; en çok zam gelen şeyler. Bu bile aslında bizim biraz önce söylediğim dezavantajlı şeyimizi gösteriyor.

Toparlarsam, bir de sizin çalışanlarla ilgili... Sabahleyin arkadaşımız Sayın Paylan da söyledi, 240 bine yakın çalışan var, 100 bini sizin, 40 bini hizmet, 100 bini müteahhit elemanı, müteahhitlerle beraber şantiyelerde çalışanlar yani taşeronlar. En büyük şey, giderek... Bunların işçi sağlığı güvenliğine baktığımızda, kazalara baktığımızda, ölümlere baktığımızda, bu konuda onların şartlarına, sendikacıları mı değiller mi, yeme koşulları nasıl, buna benzer şeylere de bakmamız lazım. Yani bunlar zayıf kaldığında orada bir rakama dönüşüyor.

(*) Bu bölümde hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın İpekyüz, lütfen...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Yani tek şey, kalkınma yaparken, yol yaparken, köprü yaparken, havaalanı yaparken birlikte kalkınmazsa ve adil olmazsa sağlıklı olmaz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Şevkin...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Adana metrosu 2010 yılında devreye girmiş olup Sayın Cumhurbaşkanını her seçim döneminde bunun Ulaştırma Bakanlığına devrolunacağına dair defalarca söz vermiş olmasına rağmen, yine, aynı şekilde Sayın Binali Yıldırım defalarca söz vermiş olmasına rağmen Adana Belediye gelirlerinin yüzde 40'ı metro borcu ödemesine giderken metro nedense bir türlü Ulaştırma Bakanlığına devrolmamıştır. Oysa Konya ve Ankara'nın devrolduğunu biliyoruz. Yani illa AK PARTİ'li mi olmak gerekiyor bu borçtan kurtulmak için, belediyelerin AK PARTİ'li mi olması gerekiyor diye Sayın Bakana sormak istiyorum.

İkinci olarak da Karataş Belediyesi Karataş-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti feribot seferlerinin gerçekleşmesine ilişkin başvuru yapmıştı, bu reddedildi. Bölge turizmine ve ekonomisine önemli katkıları olacak ve canlandıracak, Kültür ve Turizm Bakanlığıyla ortak bu projeyi gündeminize almayı düşünüyor musunuz diye sormak istiyorum.

Yine, 2017 yılı Nisan ayı öncesinde havacılık anlamında her şey yolunda giderken Adana'dan İstanbul'a 17'si Atatürk Havalimanı'na, 15'i de Sabiha Gökçen Havalimanı'na olmak üzere toplam 32 sefer düzenlenirken bu seferlerin 18'e düşmesinin sebebi nedir, bunu neye bağlıyorsunuz?

Yine, Türk Hava Yollarının uçak filosuna dâhil edilmesi gereken ve teslimatı gerçekleşmeyen uçak ya da uçaklar var mıdır? Hangi model ve markalarda, kaç adetdir? Havayollarının iç hat tüm gelirlerinin Türk lirası cinsinden ancak tüm giderlerinin Amerikan doları cinsinden gerçekleşmesi nedeniyle kur farkından doğan maliyetler zarara yol açmış mıdır? Açmışsa 2017-2019 yılları arasında gerçekleşen zarar Türk lirası olarak ne kadardır diye sormak istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Son sözünüzü alalım lütfen.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Yine, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde çalışan taşeron işçiler var mıdır?

Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde çalışan taşeron şoförlerin üç aydan bu yana maaş alamadığı öne sürülmektedir. Bu konuyla ilgili bilgi verirseniz çok memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kerestecioğlu, buyurun.

FİLİZ KERESTECİOĞLU DEMİR (Ankara) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Değerli üyeler, Sayın Bakan; ben mesleğe ilk olarak demir yolu yolcularının avukatlığını yaparak başlamıştım ve benim için o yüzden çok değerlidirler. Şimdi, ülkenin en köklü, yıllarca ülkenin en nitelikli teknik personellerini yetiştirmiş bir kurumun nasıl adım adım kamu hizmeti veren bir kurum olmaktan çıkarıldığı ve kâr amaçlı ticari bir kuruma dönüştürüldüğünden söz edeceğim.

Devlet Demiryolları altyapı ve üstyapı olarak ikiye bölünürken Demiryolları Meslek Lisesi, birçok atölye, basım ve dikimevleri kapatıldı. Nitelikli ve uzman personel yetiştirmek yerine pek çok hizmet taşeron eliyle gördürülmeye başlandı. Kurumda çalışan personel sayısı hızlı bir şekilde eritildi. Yeni işe alınan personel ise pek çok iş özel firmalar aracılığıyla yaptırıldığı için demir yolculuğu öğrenemedi maalesef, yalnızca ihale dosyası hazırlar hâle geldiler. Demiryollarında çok hayati kadrolar ortadan kaldırıldı. Örneğin Çorlu tren kazasında yolu kontrol etmekle görevli personel olan yol çavuşu kadrosu yok edildiği için toprak kayması olduğu fark edilmemişti.

Haydarpaşa Limanı dışında bütün limanlar özelleştirme kapsamına alındı, Mersin ve Samsun Limanlarının özel şirketlere devri tamamlandı. Haydarpaşa Limanı ve Garı hâlen kentin kültürel dokusuna, kent silüetine ve kentsel mirasa uymayan bir rant merkezine dönüştürülmeye çalışılıyor. Kent hafızasında çok önemli bir yere sahip olan Gar binası yıllarca kapatılarak tali hâle getirilmeye çalışıldı. Eleman yetersizliği nedeniyle birçok istasyon ya kapatıldı ya da günün belirli saatlerinde hizmet verebilir hâle geldi. Verimsiz oldukları gerekçesiyle onlarca yolcu treninin seferlerine son verildi, ben de işe bunlarla gider gelirdim. Kara yolu ulaşımı zorlukla yürütülen bazı yerleşim yerlerindeki yurtaşların demir yolu ulaşımından yararlanması engellendi ve aslında demir yollarını kullanan tüm yurtaşları etkileyen biçimde demir yolculuk kültürü, dayanışması ve birikimi yok edildi bu ülkede. Sayın Bakan, yıllardır Haydarpaşa gardır, gar kalacak diyoruz çünkü dünyanın neresinde olursa olsun, nereye giderseniz gidin, kentin en işlek bölgelerinde bulunan ve kentin hafızası olan gar binalarının korunduğunu görürsünüz. Haydarpaşa'ya hâlen tren gelmiyor ama Haydarpaşa'yı lütfen ranta teslim etmeyin. Bakın, hep bu şekilde alıştırma alıştırma ilerlemeye çalışıyorsunuz, biliyoruz. Rant girişimleri şimdi Haydarpaşa arazisinden başladı. Haydarpaşa'da Teslim Alma Müdürlüğü'nün bulunduğu 4 bin metrekairelik alan ihaleye çıktı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi de orada demir yolunun dokusunu korumak için ihaleye girdi fakat ihaleyi ne hikmetse eski belediye çalışanına ait olan birkaç bin lira sermayeyle kurulmuş, sonra birden büyük ihaleler almaya başlamış "Hezarfen" isimli bir şirket aldı. Aylık 350 bin lira kira ödeyecek fakat biliyorsunuz, demiryolu mevzuatına göre bu araziyi kiralayan şirket başkasına kiralayamaz ve ticari faaliyette kullanamaz. Peki, soruyorum: Kâr amacı gütmeyen bir kurum ayda nasıl olur da 350 bin lira kira verir? Devlet değil, belediye değil, kim bu hayırsever arkadaşlar? Amaç Haydarpaşa'yı adım adım ranta açmak mı, yoksa Kadıköy'ün sosyokültürel yapısını değiştirmek mi?

Başka sorularım var özellikle lojmanlarla ilgili. Ne kadar sürem var Başkan?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Bitiyor efendim. Soru-cevap kısmında alalım.

FİLİZ KERESTECİOĞLU DEMİR (Ankara) – Peki.

Bir başka konu, Türkiye'de internet hem pahalı hem yasaklı hem de yavaş çünkü artık bir kamu hizmeti değil. Bunda da en fazla iktidarınızın Telekomu özelleştirmesi gerçekten sorumlu ve bu korkunç tekelleşmeyle aslında kaliteye de önem vermek zorunda değiller çünkü bu internet hizmetleri sağlayıcılığı pazarında en büyük pay abonelerin yüzde 67'sine ve gelirin yüzde 66'sına sahip olan TTNET'e ait. O yüzden ister yavaş olsun ister olmasın kimin umurunda. Ama yıllarca kamu yatırımlarıyla geliştirilen erişim altyapısını yok pahasına mallarıyla, kasasındaki parayla OGER grubuna bıraktınız ve bir yandan da dediğim gibi, sadece yavaş değil, yasaklı. İnsanların bilgiye erişim hakkının bugün özgür ve sansürsüz internetten geçtiğini artık görmelisiniz çünkü bilgi çağında yaşıyoruz.

Teşekkür ediyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kerestecioğlu.

Sayın Cora, on dakika mı konuşacaksınız, beş mi?

SALİH CORA (Trabzon) - Başkanım, nasıl isterseniz yani duruma göre kısaltabiliriz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Takdir kendinizin.

Buyurun.

SALİH CORA (Trabzon) - Sayın Bakanım, çok kıymetli Başkanım ve günlerdir fedakârca çalışan kıymetli milletvekili arkadaşlarımız; 2020 yılı bütçesinin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Sayın Bakanımız bir mühendis olarak başladığı kurumda birçok merhaleyi katederek ve birçok başarılı işlere imza atarak bugün Bakan olarak milletimize, memleketimize hizmet etmektedir. Zor şartlarda şu anda hakikaten büyük bir mücadeleyi ortaya koymaktadır, Allah yardımcısı olsun.

Tabii, Sayın Bakanımızla beraber daha önce görev yapmış olan kıymetli eski Başbakanımız Binali Yıldırım Bey, yine, şu an Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanımız Lütfi Elvan Bey, Ahmet Arslan Bakanımız ve Faruk Nafiz Özak Bakanımız hakikaten güzel hizmetler yaptılar. Cumhurbaşkanımızın riyasetinde, onun önderliğinde ulaştırma alanında tarihî yatırımları milletimizle buluşturmuş olduk, âdeta son dönemler, on sekiz yıllık sürece baktığımızda çağ atladığımız, hayal denilen her şeyin gerçeğe dönüştüğü büyük yatırımları milletimize kazandırdık.

Tabii, muhalefet açısından zor bir gün, zor bir bakanlığın bütçesi çünkü gerçekten nereye bakılırsa her tarafta bir başarı hikâyesi var; hava yollarında öyle, demir yollarında öyle, deniz yollarında ve kara yolunda bir başarı hikâyesi ortaya koyduk. Değerli arkadaşlar, ayinesi iştir kişinin, lafa bakılmaz. Bunlar gerçekten... İş bilenindir, kılıç kuşananındır. Sultan Abdülhamit'in hayali olarak değerlendirilen Marmaray AK PARTİ döneminde gerçeğe dönüşmüştür ve bunun gibi, Avrasya Tüneli yine iktidarımız döneminde hayata geçirilmiştir. Şimdi de inşallah 1915 Çanakkale Köprüsü'yle beraber yeni bir başarı hikâyesini, yeni bir destanı yazacağız. Biz dünyanın en büyük havalimanı olan İstanbul Havalimanını bütün engellemelere rağmen çok şükür ki bitirdik, yaptık. Biz bu yatırımları yaparken birçok engellerle karşılaştık ama yılmadık. Sürekli olarak burada eleştiriler oluyor, havaalanı eleştirileri oldu. Milletvekili arkadaşlarımız gerekli cevapları verdi. Havayolunun artık halkın yolu olduğu, yolcu kapasitesinin arttığı, zamandan tasarruf edildiği gibi birçok avantajları bu dönemde yaşadık. Biz Hakkâri'ye de havalimanı yaptık ancak Hakkâri'ye havalimanı yaparken PKK'nın onlarca saldırısına maruz kaldı. Garo Paylan Bey şöyle söyledi: "Orada yapılan yatırımlarda insan odağı yoktur." diye bir ifade kullandı. Biz Hakkâri Havalimanı'nı yaparken PKK'nın onlarca saldırısı karşısında hiçbir şekilde sesi çıkmamıştı, PKK'ya yönelik bir eleştirisi dahi olmamıştı. Yani milletin parasını düşünürken orada yapılan yağmalara, orada yapılan yıkılıp yıkılma olaylarına karşı maalesef sesinizi çıkarmadınız. Bunları da milletimiz görüyor. Yapılanlar karşısında hakikaten anketlere baktığımız zaman milletimizin en fazla memnuniyet duyduğu hizmetlerin başında ulaşım yatırımları var, ardından sağlık yatırımları vardır. 27 bin kilometre civarında bölünmüş yol yaptık ve yolları sadece bir yerden bir yere ulaşımı sağlamak için değil, aynı zamanda yolu biz bir medeniyet olarak algılıyoruz. Gidemediğin yer senin değildir diyoruz. Bu manada yol yapmak zorundayız. Biz millet odaklı siyaset anlayışının temsilcileriyiz. Yol yapılan yerde turizm geliyor, ticaret geliyor, yol yapılan yerde tarım geliyor, kalkınma hamlesi başlıyor. Dolayısıyla, yıllardır ihmal edilen birçok yolu biz yaptık.

Burada şunu da ifade etmek istiyorum: CHP Trabzon Milletvekilimiz Sayın Ahmet Kaya burada bardağın boş tarafını değerlendirerek bir konuşma yapıp buradan ayrıldı. Üzüldüm gerçekten.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SALİH CORA (Trabzon) - Sayın Başkanım, onu da ifade etmek durumundayım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Beş dakika vermiştim belki farkında değilsin ama.

SALİH CORA (Trabzon) - On beş dakika lazımdı Sayın Başkanım, önemli konulara temas edeceğim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – İki dakika daha veriyorum, buyurun.

SALİH CORA (Trabzon) - Sayın Bakanımın her bir ile olduğu gibi Trabzon'a da özel bir hassasiyeti var. Her şeyden evvel AK PARTİ'nin Trabzon'a karşı özel bir hassasiyeti vardır. Şimdi Trabzon'a yapılanları görmemeyi cehalet olarak değerlendiriyorum. Trabzon'da Karadeniz Sahil Geçiş Yolu'nu biz tamamladık, Tanjant yolunu 2005 yılında açtık, Of-Çaykara yolunu, Trabzon-Maçka yolunu, Tonya-Beşikdüzü yolunu, Sürmene-Köprübaşı yolunu, yine Erdoğan yolunu biz bitirdik. Dünyanın en büyük tünelinin bulunduğu Zigana Tüneli ile Gümüşhane-Trabzon arasındaki mesafeyi kısaltacağız, mega bir projeyi hayata geçireceğiz. Trabzon şehir içi trafiğini rahatlatacak olan Kanuni Bulvarı'nda çalışmalarımız son sürat devam etmektedir. Akçabat-Düzköy yolunun duble yol olarak inşası devam etmektedir. Keza, Araklı-Bayburt Salmankaş Tüneli tamamlandı, bağlantı yolu için projesi devam ediyor, inşallah, Bakanımızdan ihalesini bekliyoruz. Yine, Kürtün-Tonya yolu Karayolları ağına alındı. İnşallah, bu yıl onun da ihalesini bekliyoruz.

Ayrıca, demir yoluyla alakalı bir konudan bahsetti. Evet, demir yolu Atatürk'ün hayaliydi, Trabzon için “İç demir yollarını Trabzon Limanı'yla buluşturmak en büyük nuhbeiamalimdir.” şeklinde bir ifadesi olmuştur. Bunu inşallah gerçekleştireceğiz. Sayın Bakanımın bu konuda titiz bir çalışması var ve şu anda projesi çiziliyor. Proje yapılmadan yapım ihalesinin yapılması mümkün değildir. İnşallah, projesi tamamlandığında yapım ihalesi de gerçekleşecektir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Başkanım, bir dakika...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Buyurun.

SALİH CORA (Trabzon) - Son olarak Sayın Bakanım, Trabzon Havalimanı'nın şu an yolcu kapasitesi her geçen gün artmaktadır. Trabzon Havalimanı'yla ilgili bizimle de paylaştığınız önemli ve güzel düşünceleriniz vardır, bu konuda dertli olduğunuzu, böyle bir yatırımı yapmak istediğinizi çok iyi biliyoruz. İnşallah, Trabzon Havalimanı pistinin yakın zamanda onarılacağını biliyoruz. Yeni bir havalimanına da Trabzon'un kavuşmak istediğini sizlerle paylaşmak istiyorum.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Erel, iki dakika süre veriyorum.

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

Sayın Bakanım, bütçeniz hayırlı uğurlu olsun. Geçen sene bu zamanlarda da yine Aksaray'ı Mersin İskenderun Limanı'na bağlayacak olan Ulukışla Çakmak İstasyonu'nu sormuştum. İhale aşamasında olduğunu, 2019'da ihale edileceğini söylemiştiniz ama sanırım ekonomik sıkıntılardan dolayı ihale edilemedi. Ne zaman ihale etmeyi düşünüyorsunuz?

Aksaray-Ortaköy yolumuz on senedir bir türlü yapılamadı, bir yığın trafik kazası meydana geliyor.

Gene, Ankara-Adana Otobanı'nın Niğde'yle Aksaray arasındaki kısmında kamulaştırmadan dolayı Aksaray ilinde taşınmaz sahiplerinin çok büyük bir mağduriyeti var. Bir de yüklenici firma kamulaştırılan yerlerin dışındaki taşınmazlara da büyük ölçüde zarar vermektedir hafriyatlarıyla ilgili, firmalar bu hususta tarafınızdan uyarılırsa iyi olur diyorum.

Havaalanlarına baktığımızda AK PARTİ’li arkadaşlarımız haklı olarak “Havayolu halk yolu oldu.” diyor. Aksaray’da da 400 bine yakın halk var ama oradaki havaalanının –daha önce de söylemiştim– yolcu yok diye yatırım planından çıkarıldığı şeklinde cevap verildi. Ama Aksaray’dan küçük olan yerlere baktığımızda yolcu kapasitesi az olan yerlerde havaalanı olmasına rağmen organize sanayisiyle parlayan bir yıldız olan Aksaray’da havaalanı eksikliği hissediliyor.

Çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Erel.

Buyurun Sayın Aydemir, kısa ama.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Hemen bir teşekkür edeceğim.

Çok Kıymetli Başkanım, çok Değerli Bakanım, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlarımız; ben de hepinizi saygıyla sevgiyle, muhabbetle selamlıyorum, çok değerli basınımızın temsilcilerini de ilave ediyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle bütçeniz hayırlı uğurlu olsun, Rabb’im her kuruşunu bereketlendirsın inşallah.

Sayın Bakanım, bizim dönemde, Allah’a hamdolsun ulaşılmayan, erişilmeyen hiçbir yer kalmadı. Hükümetlerimiz döneminde, Allah’a şükür, bölünmüş yollarla Türkiye’nin her bir tarafına ulaştık. Yetinmedik, otobanlar yaptık; yetinmedik, denizin altından yollar yaptık.

Tabii, milletvekili arkadaşşıma çok teşekkür ediyorum, Ali Şeker Bey’e özellikle, “Yolu siz mi icat ettiniz?” dedi, hakikaten kayıtlara geçti, bunun için teşekkür ediyorum. Denizin altından yolu hükümetlerimiz icat etti, bundan dolayı özellikle teşekkür ederim, Allah senden razı olsun.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Siz Mars’tan mı geldiniz, nereden geldiniz?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, evet, Türkiye’de biz icat ettik bunu.

Şimdi, mali müşavirim, vergiyi de iyi bilirim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – İcat edilen ne, ben anlamadım? Nedir icat edilen?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Denizin altından yolu biz yaptık sizinle beraber.

Bizim vekil konuşurken arkadaşımız “Yolu siz mi icat ettiniz Sayın Vekilim?” dedi de, evet, denizin altındaki yolu...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Şunu söyleyeyim arkadaşlar, ben de bir eski Ulaştırma Bakanı olarak: Teknolojisi tamamıyla Türk mühendislerine ait, tamamıyla Türk firmasına ait ve biz gurur duyuyoruz gerçekten, Türkiye’deki, bu kadar yüksek teknolojiyle çalışan firmalar gerçekten bizi gururlandırıyor. Bu teknolojinin öyle bir özelliği var ki herhangi bir deprem anında da esneme, daralıp genişleme özelliği var ve bu dünyada teknoloji anlamında, teknolojik olarak bir ilk, onu da söyleyeyim.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Fiyat manasında da en pahalı yapan sizsiniz.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Bunu da yapanlar Türk mühendisleri ve bir Türk firması, onu söyleyeyim.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet Sayın Bakanım, çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Estağfurullah, teknik bilgi.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Yani icat ettiğimizi teyit ettiniz Sayın Bakanım, evet.

Şimdi, değerli arkadaşlar, ben mali müşavirim, vergiyi de iyi bilirim. “2002 yılından önce Türkiye’de vergi toplanmıyor muydu?” diye bir soru soruyorum ben, üstat da burada, Bülent Bey de hesap uzmanıdır kendisi. Vergiler toplanıyordu, toplanmıyor muydu arkadaşlar? Merak ediyorum yani vergi bizim dönemde mi toplanmaya başlandı? Ondan sonra mı bölünmüş yollar yapıldı? Bizden önce vergi yoktu da onun için mi bölünmüş yollar yapılmadı?

Şimdi, değerli arkadaşlar, bakınız, Sayın Şeker, yol diyoruz, köprü diyoruz; diyorsunuz ki: “Kaç paraya yapıldı, maliyeti nedir?” Bakınız, insanın hayatını kolaylaştırmak için yapılacak olan yatırımlarda pahalılık ölçülmez. Ama en pahalı yatırım, K yapılamayan yatırımlardır.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Hastanelere 95 milyar dolar gitti, 95 milyar dolar.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Keşke bizden önce 27 bin kilometre bölünmüş yol yapılsaydı da, bütçenin yüzde 43,2’si faize gitmeseydi de bu yollar yapılsaydı.

CAVİT ARI (Antalya) – Yapıldı, yapıldı.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Biz de az önce Sayın Vekilimin istediği Aksaray havaalanını yapsaydık. Ama nerede?

Arkadaşlar, karşı çıkmanız ilk değil. Bakınız, elimde bir not var, yazılı çıkardım, isim vermeden söyleyeceğim. Birinci köprü yapılırken neler söylenmiş bakın arkadaşlar, siz söylemeden okuyacağım: Boğaz Köprüsü yapmak isteyince birileri “Köprü yıkılır.” diye karşı çıkmış, isim vermiyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Bugüne bak, bugüne.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Yine, ismini zikretmeyeyim, ismini zikredersem hop oturur hop kalkarsınız. İsmi zikretmeyim; yerinizde oturun, yorulunuz, hop oturup hop kalkmayın. (Gürültüler)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, sessiz olun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Arı, lütfen ya, köprüye karşı çıkanları söylüyorum, siz niye alınıyorsunuz? Birinci köprüye karşı çıkanları söylüyorum, dinleyelim arkadaşlar. Hayır, niye karşı çıkıyorsunuz? (Gürültüler)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, karşı çıkılmadıysa da mesele yok, o dönemde belki siz yoktunuz, öğrencyidiniz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Arı, Sayın Sındır, isim mi verdim ben? Niye karşı çıkıyorsunuz, niye alınıyorsunuz, hayırdır? Ben isim vermedim, isim vermiyorum Sayın Şeker. Birileri karşı çıkmış dedim, o birileri siz değilsiniz mutlaka.

Mesela, mitinglerde neler söylenmiş: “Köprüden zenginler geçecek, niye bu köprüler yapılıyor?” “İki yakada evleri olanlar birbirlerine rahat gidip gelsinler diye köprü istiyorlar.” Şimdi, o söylenenler ile şimdi söyledikleriniz arasında fark var mı arkadaşlar? (Gürültüler)

NİLGÜN ÖK (Denizli) – On sene sonra bu söylediğinden pişman olacaksın Sayın Sındır. Aynı sizin dediğiniz gibi, o zaman da öyle demişler, “Zenginler geçecek.” demişler. (Gürültüler)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, toparlayalım artık.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, değerli arkadaşlar, bakınız, Ulaştırma Bakanlığı Türkiye’nin –bütün bakanlıkların da olduğu gibi- yüz akı. Niye? Bir Avrupalı buraya geldiği zaman... Hem turizmi canlandırmaya çalışıyoruz hem de diyoruz ki: “Ya yollar niye yapılsın?” Hem diyoruz ki: “Sanayi üretimi artsın.” Bir de diyoruz ki: “Niye bu yollar yapıldı?” Az önce Bekir Kuvvet Erim söyledi, değerli arkadaşlar, eğer bu yollar yapılmıyorsa, bu trafikle -ben Manisa Milletvekiliyim- Ankara’dan Manisa’ya acaba kaç saatte giderdim, çok merak ediyorum.

Sayın Bakanım, parayı nereden bulursanız bulun, sizden rica ediyorum: İzmir-Ankara hızlı trenini bir an önce yapın Sayın Bakanım. Bakın arkadaşlar, biz bunu dile getirelim hep beraber. Sayın Bakanım, yap-işlet-devretle mi yapacaksınız, nasıl yapacaksınız Sayın Bakanım, finansmanını bulun, bu yüksek hızlı treni İzmir ve Ankara'yla buluşturun.

Değerli arkadaşlar, dolayısıyla yetmez ama evet deyin. Mesela, Kütahya Havaalanı'nı her konuşmacı diline aldı, değil mi? Her konuşmacı milletvekilimiz Kütahya Havaalanı'ndan bahsetti.

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) – Bahsetmesin mi?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Tamam, bir şey demiyorum, bahsetmeyin demedim, bahsettiniz. Bir de üçüncü havaalanını gündeminize alın, yapılanları söyleyin bir de.

Hava yolunu halkın yolu yaptık, teşekkür ediyoruz ama -Sayın Bakanım mutlaka açıklayacak Kütahya Havaalanı'nı- daha dikkatli olalım, bürokratlarımızı uyaralım, eksliğimiz varsa tamamlayalım. Ama marifet de iltifata tabidir arkadaşlar, ne olur yani... 27 bin kilometre bölünmüş yol yaptık, kullanmıyor musunuz siz bu yolları, ne yapıyorsunuz?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, buyurun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bitiriyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, aslında şehirlerin girişinde 5 kilometre tek şerit yol bırakmanız lazım, buradan hızlı bir gidelim, o tek şeritli yola geldiğimiz zaman bölünmüş yolun kıymetini anlayalım. Ben yıllarca kara yoluyla Ankara'dan Manisa'ya gittim geldim. Salihli-Akhisar arası bölünmüş yol yapılmamıştı, Allah sizi inandırсын arkadaşlar, buradan Salihli'ye kadar gidiyorum, sıkıntı çekmiyorum ama Salihli-Akhisar arasında anam ağlıyordu, bu kadar net. Ama Allah hiçbirinizin ilçesine bunu nasip etmesin diyeyim, her taraf bölünmüş yol olsun, bölünmemiş yol kalsın diyorum.

Sayın Bakanım, hayırlı uğurlu olsun; sizlerle gurur duyuyoruz, bütün bürokratlarınızla gurur duyuyoruz, hepinize teşekkür ediyoruz.

Artı, başta Binali Yıldırım Bakanımız olmak üzere, Lütfi Elvan Bakanımızla beraber bugüne kadar Ulaştırma Bakanlığı yapan bakanlarımıza ve bürokratlarımıza, huzurunuzda hepsine, her bir bakanıma çok teşekkür ediyorum. Dualarımız sizinle, Allah hepinizden razı olsun Sayın Bakanım, sağ olun.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, değerli arkadaşlar, tüm Komisyon üyelerimize, milletvekillerimize çok teşekkür ediyorum. Gerçekten, son derece verimli, yapıcı tartışmalarımız oldu. Elbette ara sıra birbirimize laf atmalar veya latife etmeler, sataşmalar olacak; bunlar işin doğası gereği. Ama biz hiç kimsenin samimiyetinden şüphe duymuyoruz, onu da özellikle ifade etmek isterim.

Her birinize çok teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu, söz talebiniz var, buyurun.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Uğur Bey'in sözü üzerine bir şey söylemek istiyorum: “Bürokratlarımızla gurur duyuyoruz.” dedi, sanırım bu AK PARTİ'li bürokratlar değil, devletin bürokratları anlamındadır. Biz de aynı şekilde, dürüst, düzgün bütün bürokratlarımızla gurur duyuyoruz tabii ki.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Bürokratlar hepimizin bürokratları, tüm Türkiye Cumhuriyeti devletin bürokratları, teşekkür ediyoruz.

Soru-cevap bölümüne geçiyoruz.

Sayın Kerestecioğlu, buyurun.

FİLİZ KERESTECİOĞLU DEMİR (Ankara) – Kanun hükmünde kararnameyle geçtiğimiz yıl Bakanlık kararıyla lojmanların satışının önü açılmış ama içinde yaşayan personeli daha fazla mağdur etmemek için satışta içinde oturan personele öncelik tanınması hükmü kanuna eklenmişti. Şimdi Erenköy’de lojmanlar depreme dayanıklı olmadığı gerekçesiyle boşaltılıyor. Böylece içinde oturan personel oradan çıkarılarak lojmanların rant amacıyla toplu olarak müteahhitlere satılacağı iddia ediliyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Lütfen tamamlayalım.

FİLİZ KERESTECİOĞLU DEMİR (Ankara) – Bu lojmanların satışına karşı olsak da satılması durumunda içinde oturan personele ayrıcalık tanınmasına dair hüküm neden ihlal ediliyor ve öncelik tanınmıyor?

Daha önce konuşmamda da bir soru sormuştum zaten.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Zaman kalırsa yine ben size vereceğim.

Sayın Şimşek...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, bir kamyoncu çocuğu olarak tabii, kamyoncuya mutlaka ucuz mazot istiyoruz. Bunu Maliye Bakanımızla da görüşerek 2020 yılı bütçesine koymanızı, belli bir oranda buna bir başlamanızı talep ediyoruz nakliyeciler ve kamyoncular için.

Bir de Mersin Tarsus’a -daha önce de söylemiştik size- bir araç muayene istasyonu istiyoruz. 350 bin nüfuslu bir kentte araç muayene istasyonu yok. Akdeniz’e bağlı Huzurkent diye bir belde var ama buraya da gidiş geliş... Orada da tamirhane, sanayi, hiçbir şey yok, küçük bir belde. Gerekirse oranın iptal edilerek Tarsus’a açılması için...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, teşekkür ederiz...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Bir de Sayın Bakanım, kara yollarındaki bu OGS, HGS cezalarıyla ilgili erken tebliğ yapılması. Benim kendi şahsımın traktörü vardı, hiç hayatında otobana çıkmamış, satışını vereceğim zaman gittim, traktörde ceza...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Kabukcuoğlu...

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Bilecik-İstanbul otoyolunun 0-20’nci kilometre arasında yol ondülindir, bunun sebebi nedir?

Eskişehir Havaalanı için yolcu garantisi istiyor musunuz?

Klasik tren istasyonunu Eskişehir’de kullanılmaz hâle getirip rutubetler içerisinde olan bir binayı istasyon olarak kullanmayı düşünüyor musunuz?

Batman’da pek çok kontrolsüz hemzemin geçitleri vardır. Bunlarla ilgili bir tedbir almayı düşünüyor musunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Tutdere...

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Teşekkürler Başkanım.

Gerger-Çelikhan-Sincik yolunu ne zaman yapmayı düşünüyorsunuz?

Adıyaman-Kahta-Gölbaşı Hızlı Tren Projesi ne zaman tamamlanacak?

Ayrıca, Menzil yolunda proje değişikliğine neden ihtiyaç duydunuz?

Adıyaman'daki uçak biletleri Türkiye ortalamasının neden üstünde?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Demirtaş...

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Zonguldak-Ereğli, Ereğli-Devrek, Filyos-Zonguldak, Zonguldak-Ankara yolları ve Mithatpaşa Tüneli için bugüne kadar toplamda ne kadar harcama yapılmıştır? 2020 bütçesinde bu yollar için ne kadar ödenek ayrılmıştır? Bu yolları ne zaman bitirmeyi planlıyorsunuz ve bu yolları hangi şirketler yapıyor?

Zonguldak Havaalanı pistinin uzatılması için 2020 bütçesinden bütçe ayrılmış mıdır, ne kadar ayrılmıştır?

Son sorum: Türkiye'nin değişik limanlarındaki kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri için açık ve şeffaf her şirketin gireceği ihaleler yapacak mısınız?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Bir cümlem kaldı Sayın Bakanım, onu da sorayım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, bir soru soramazsa o zaman ilave veriyorum yoksa kusura bakmayın, vakit olursa tekrar veririm.

Sayın Yıldız...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum.

Bir: Sayın Bakanım, Aydın Çıldır Havaalanı'nı 2020 yılında açacak mısınız?

İki: Aydın-Denizli otoyolunu açacak mısınız? Didim-Dalyan çevre yolunu yapmayı düşünüyor musunuz 2020'de? İzmir-Aydın-Denizli arasındaki hızlı trenle ilgili bir çalışmanız var mı?

Üç: Özellikle AKP milletvekili arkadaşlarıma söylüyorum...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Şevkin...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Teşekkür ederim.

Adana Karataş yolu âdeta ölüm yoluna dönüşmüş durumdadır. Ölümlü kazalara sebebiyet veren trafik ışıklandırmaları, kaldırım çalışmaları ne zaman tamamlanacaktır? Yol boyunca hayvan, insan, traktör çıkışı engelleyecek önlemler alınması düşünülmekte midir?

Ayrıca, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde deniz ulaşımından yeterince yararlanılmadığını düşünüyorum. Adana-Mersin-İskenderun körfezleri arasında deniz ulaşımı düşünülmüyor mu?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Şeker...

ALİ ŞEKER (İstanbul) – İstanbul Havalimanı’nın yapılmasından sonra Türk Hava Yollarının operasyon maliyeti ne kadar arttı? Malumunuz, Atlas Global bu operasyon maliyetlerine katlanamayıp uçuşları durdurmuştu. İhaleyi kim alırsa alsın işi Cengiz, Kalyon, Kolin yapıyor. Marmaray’da da bu böyle oldu. OHL firması almasına rağmen ihaleyi neden Cengiz İnşaat bitirdi?

Esenyurt-Beylikdüzü-Büyükçekmece üzerinde yoğun uçak gürültüleri var. Bu rota tespitlerini yeniden gözden geçirmeyi düşünüyor musunuz?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Şahin...

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Sayın Bakan, Haydarpaşa ve Sirkeci Tren İstasyonlarıyla ilgili ihale süreci kamuoyunda bir hayli tartışıldı. Bu ihaleyi iptal etmeyi düşünüyor musunuz? Daha doğrusu, bir milletvekili olarak iptal etmenizi talep edeceğim.

Diğer sorum da, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nden geçiş ücreti -şimdi internet sitenize baktım- 10 lira 50 kuruş, Osmangazi Köprüsü’nden 103 lira 5 kuruş yani çok bariz bir farklılık var, bunu gidermeyi düşünüyor musunuz, bu konuda bir çalışmanız var mı?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Zeybek...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün üzerinde yapılması düşünülen raylı sistemleri ne zaman yapmayı düşünüyorsunuz?

Gümüşhane Bayburt Havalimanı’nın üst yapı ihalesini ne zaman yapmayı düşünüyorsunuz?

Ulaştırma Bakanlığının 2018 ve 2019 yıllarından müteahhitlere hak edişleri yapılmış ne kadar borcu vardır?

Atlas Jetin yarattığı tahribatla ilgili vatandaşların zararlarını nereden karşılamayı düşünüyorsunuz?

Haydarpaşa...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ünver...

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Daha önce yatırım programlarında yer alan Karaman Havalimanı Çevre Yolu Çamlıca Viyadüğü, Bakanlığınızca hazırlanıp Plan ve Bütçe Komisyonuna sunduğunuz 832 sayfalık kitapta neden yer almamıştır? Bu projelerin akıbeti ne olacaktır?

Karaman ile Ermenek ilçemizi bağlayan Bucakkışla yolu ne zaman tamamlanacak?

Konya-Karaman arasındaki tren seferlerini gidiş ve geliş olarak mesai saatlerine uyumlu hâle getirmek çok mu zor ki yapmıyorsunuz?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Emecan...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, 19 Ağustos ve 9 Eylül tarihlerinde size göndermiş olduğum toplam 19 sorulu 2 soru önergesine cevap vermediniz ki bu konuda çok teşekkür aldınız aslında bugün. Birkaçını size soracağım.

PTT merkezleri önüne konulan Kargomatların her birinin kuruma maliyeti ne kadardır ve ortalama günlük işlem adetleri kaçtır? Bu Kargomatlar hangi firmaya yaptırılmıştır?

PTT AŞ’de dijital arşiv ihalesi nasıl yapılmıştır? Dijital arşiv işini yapan şirkete şu ana kadar kaç para ödenmiştir? Dijital arşiv işlerinde sayfa başı ücret ne kadardır? Genel Müdürlüğünüzce iştirak şirketlerine aktarılan para tutarı ne kadardır?

Genel Müdürlüğün Ekim 2019 itibarıyla kâr/zarar durumu nedir?

Anadolum Şirketi üzerinden işe başlatılan ve Pazarlama Daire Başkanlığında görevlendirilen personel sayısı kaçtır? Deneyimleri nedir ve bu kişilere ödenen ücret nedir?

PTT’nin maliyet muhasebesi sistemi kurulmuş mudur; kurulmadıysa, 2016 yılından beri bekletildiği iddia edilen sistemin ne zaman kurulması planlanmaktadır?

Son olarak: Çamlıca Kulesi yönetim kurulu kaç kişiden oluşmaktadır? Çalışan personel sayısı kaçtır? Çamlıca Kulesi’ndeki yönetim kurulu üyeleri ile çalışan personelin aldıkları ücret ne kadardır?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Şimdi, Sayın Şahin bana bakıyor, diyor ki, Sayın Emecan’a uzun zaman verdi, bize vermedi. Şimdi, Komisyon üyelerinin o kadar ayrıcalığı olacak.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Hayır, demiyorum, o sizin fikriniz, demiyorum kesinlikle. Tutanaklara geçsin, öyle bir bakışım yok Başkan.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Sındır...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Benim sorum Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanımıza. Sektörden gelen bazı soruları yöneltmek istiyorum. Birincisi, yetkilendirme rejiminde değişiklik yapılacağı duyuları alıyoruz. Ne tür değişiklikler yapılacak? Süresi biten yetkilendirmeler için işletmecilere bir yıllık uzatma verildi. Bunun sebebi nedir? Neden on beş yıllık uzatmalar verilmedi? 48 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’yle Dijital Dönüşüm Ofisinin görevleri tanımlandı. Buna göre siber güvenlik, büyük veri, bulut hizmetleri ve veri merkezleri gibi birçok konunun Dijital Dönüşüm Ofisinin sorumluluğunda olduğu GÖRÜLÜYOR. BTK bu konularla ilgili çalışmalarını durduracak mı? USOM, SOME gibi çalışmalar DDO’ya devredilecek mi?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Sayın Başkan, devam ediyorum.

24 Mayıs 2018 tarihinde imzalanan pasif sabit elektronik haberleşme altyapısının kiralanmasına ilişkin protokol konusunda BTK’nin herhangi bir çalışması oldu mu? Fiberin yaygınlaştırılması konusunda BTK’nin bir planı var mıdır? Türk Telekomun post transmisyon toptan fiyatlarında artış öngören teklifinin BTK’ye iletildiği bilinmektedir. Toptan fiyatlardaki artış BTK tarafından onaylanacak mı? Son olarak, TÜRK TELEKOM imtiyaz süresi uzatılacak mı? İmtiyaz süresi hakkında BTK’nin görüşü nedir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Girgin...

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, iki sorum olacak. Birincisi Muğla’yla ilgili. Daha önce seçimlerde “Göcek Tüneli ücretsiz olacak.” diye ilanlar asılmıştı ve ücretsiz olmadı. Sonra, yazılı soru önergesi verdik, vermiş olduğunuz cevapta 2032’ye kadar olan sürenin devlet tarafından yapılan ikinci tünelden sonra 2025’e çekildiğini, yedi yılın mahsup edildiğini söylemiştiniz ama devlette devamlılık esastır Sayın Bakan. Verilen sözlerin yerine getirilmesi noktasındaki düşünceniz nedir?

Diğer sorum: Bildiğiniz üzere İstanbul'da iki ay önce yaşanan depremde GSM şirketleri ve özellikle TÜRK TELEKOM GSM hat sahiplerinin depremin olduğu saatlerde, hatta ertesi gün bile telefonla iletişim kuramadıkları, bu sorunun İstanbul dışındaki birçok ilde de yaşandığı bilinmektedir. TÜRK TELEKOM'un böyle bir deprem durumuna teknik olarak hazır olmadığı açıkça ortaya çıkmıştır. TÜRK TELEKOM'u afet koşullarına hazır hâle getirecek tedbirler alınmakta mıdır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Arı...

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakan, kamu-özel iş birliği sözleşmelerinin çoğunluğunun yabancı para cinsinden, dolar ya da euro cinsinden yapıldığını daha önce öğrenmiştik. Özellikle dolar yönünden yapılan bu sözleşmelerin geçtiğimiz yıl dolardaki ani artış nedeniyle bilhassa Türk parasına çevrilmesi yönünde bir görüş oluşturduğunuzu ifade etmiştiniz. Bu konuda bir dönüşüm yaşandı mı, yapıldı mı sözleşmelerde, TL cinsine çevrildi mi? Bunu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çelebi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Saygıdeğer Bakanım, ilk önce Küpkıran Köprüsü'ne vermiş olduğunuz destekten dolayı sizlere ve Karayolları Genel Müdürlüğümüze çok teşekkür ediyorum, bunu demin unuttuğum.

Yine, bizim Ağrı-Hamur ve Patnos arasında şu anda Karayollarına ait olmayan bir güzergâhımız vardı. 24'üncü Dönemde de biz bunu sizlerle paylaşmıştık. Yaklaşık olarak 17 kilometre Hamur'dan Patnos'a yol kısalıyor. Bunu acaba 2020 Yılı Yatırım Projesi'nde veya proje dâhilinde ele alma imkânınız olabilir mi?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Yılmaz...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Kamu-özel iş birliği projelerinde yapımcı krediyi buluyor, yapıyor, anlaşılan süre boyunca da kamu oradan hizmet satın alıyor ve verilen birtakım garantiler var. Bu çerçevede, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün 22 çözüm ortağı varmış, bunların 16'sı yabancı, mimarı da Fransız, geriye kalanı sadece Türk. Bu projelerde Türk mühendisi, Türk mimarı ve Türk teknolojisi, Türk inşaat sanayisi firmaları nerede? Krediyi veren mi bu katılımcı firmaları belirliyor?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, Diyarbakır'da yapılan duble yollar hatalı imalatın dolaylı sürekli tamir ediliyor, bir yılda 3 kez, 4 kez. Bu hatalı imalatı yapan firmalarla ilgili soruşturma açıyor musunuz ve kamu zararı burada gideriliyor mu?

Diğer sorum BTK'ye ve size Sayın Bakan. Geçenlerde bir torba yasada bu Facebook, Twitter gibi sosyal medya platformlarına, eğer vergi mükellefi olmazlarsa erişimin durdurulabileceğini dair bir madde geçti. BTK'ye de soruyorum, size de soruyorum: Facebook ve Twitter'ı eğer vergi mükellefi olmazlarsa kapatmayı düşünüyor musunuz? Bu madde buna cevaz veriyor.

Diğer sorum: İstanbul Kınalıada'da 15 tane televizyon verici kulesi vardı, mücadelemizle 14'ünü yıktırdık. Bilin bakalım geriye kalan kimin kulesi? Turkuazın kulesi. Bu Turkuazın ayrıcalığı nedir ve onu sit alanı bölgede neden tekel olarak, bir yayıncı olarak Kınalıada'da tutuyorsunuz?

Diğer sorum: Marmara'da meydana gelebilecek olası bir depremde hem ulaşım hem de iletişim anlamında bir acil durum planınız var mı? Bütün Marmara bunu bekliyor yani olası bir depremde -Allah korusun, yakın zamanda, her an olabilir- bir test yaptınız mı bununla ilgili? 5,8'de rezil olduk -Allah korusun- 7,4'te bütün vatandaşlarımız hem ulaşamayacakları hem de birbirleriyle iletişim kuramayacakları korkusu içindeler. Bununla ilgili rahatlatıcı bir açıklama yapın lütfen.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın İpekyüz...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Bakan, Türkiye'de aslında son dönemde üniversitelerden, artık meslek yüksekokullarından denizcilikle ilgili epey bir mezun var ve bunlar mezun olduktan sonra da kamuda bir alan olmadığı gibi, aynı zamanda staj ve eğitimleriyle ilgili çok ciddi sıkıntılar yaşamaktalar. Deyim yerindeyse staj almadan mezun olmaktadır. Bunların hem stajları hem de istihdamları konusunda Bakanlığınızın bir çalışması var mı?

Bir diğeri de, özellikle Batman, Mardin ve Siirt çevresinde tali yolların yapılması, ana yollar dışında köylere giriş çıkış yollarının yapılması konusunda bir çalışma var mı? Batman-Bismil arasında her yıl yani onlarca diyebileceğimiz ölüm var çünkü köylere girişlerde herhangi bir düzenleme yapılmamış ve köyden birisi çıkıp girdiğinde çok ciddi trafik kazalarına neden olmakta, her yıl da tekrarlanmakta. Uzun bir süredir burada bir çalışma yok. Bu çalışma yapılacak mı?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çakır...

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Sayın Bakanım, bütçemiz hayırlı olsun.

Bilgi edinmek amaçlı 2 sorum var. Kandıra yolu ne aşamada, son durumu nedir? İkincisi: Köseköy-İzmit'in kuzeyi-üçüncü köprü-Halkalı hızlı tren projesi ne aşamada? Bilgi verirseniz sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyorum.

Süremiz doldu ama benim yine de içim rahat etmedi.

Sayın Demirtaş...

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan nezaketiniz için.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Estağfurullah, buyurun.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Sayın Bakan, Türkiye'nin değişik limanlarındaki kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri için açık ve şeffaf ve her şirketin gireceği ihaleler yapacak mısınız, yoksa dış cephe işinde uzmanlaşmış, üniversite mütevellî heyeti üyesi olan Hamdi Safi'nin kurucusu ve yöneticisi olduğu ve 8 Şubat 2019'de kurulan ve bu alanda hiçbir tecrübesi olmayan Anadolu Kılavuzluk Anonim Şirketini, bütün işleri adrese teslim olarak vererek kayıracak mısınız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Şahin.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, nakliyede, taşımacılıkta kara yollarını çok yüksek oranda kullanıyoruz ülke olarak. Yani bu kara yollarındaki nakliye oranını azaltmaya yönelik ne gibi çalışmalar yapıyorsunuz ki trafik kazalarının da büyük bir bölümü bunlardan kaynaklanıyor?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Kerestecioğlu...

FİLİZ KERESTECİOĞLU DEMİR (Ankara) – Sayın Bakan, konuşmamda söyledim, 4 bin metrekairelik araziyle ilgili Mimarlar Odası ve İBB suç duyurusunda bulundu. Yargı aşaması devam ederken yer teslimi yapılamaz, oysa ihalenin imzalandığı ve 700 bin lira kira ve damga pulu ücreti yatırıldığı iddia ediliyor. Bu konuda bilgi verir misiniz?

Bir de Haydarpaşa Garı'na ne zaman trenler girmeye başlayacak? Konvansiyonel trenler ile şehir içi yolcu trenlerinin de garı kullanmasını sağlayacak mısınız?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Çok teşekkür ediyorum arkadaşlar.

Şimdi değerli arkadaşlar, Komisyonumuzun değerli üyeleri; soru, görüş ve eleştirilere cevap vermek üzere Sayın Bakana söz veriyorum. Kırk dakika planladık ama tamamlayabilir miyiz Sayın Bakan?

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Başkan, şu ana kadar konuşmalar esnasında 235 soru geldi, onların cevaplarını arkadaşlarımız hazırladılar. Bu son fasılda gelen soruların cevaplarını da hazırlayıp getirdiklerinde, burada, müsaade ettiğiniz ölçüde cevaplamaya çalışacağım. Evet, zamanı da uygun kullanmak için ortak soruları da tek cevapta vermeye çalışacağım.

KÖİ yatırımları ve garanti ödemeleri bugüne damgasını vuran soru. Sayın Bülent Kuşoğlu, Cavit Arı, Emine Gülizar Emecan, Kamil Okyay Sındır, Mehmet Bekaroğlu, Selin Sayek Böke ve Süleyman Bülbül sayın vekillerimizin...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ben de sordum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sormayan yok aslında, belki isimleri atlamış olabilirim.

KÖİ yatırımları ve garanti ödemeleriyle ilgili soruların cevabını vermeye çalışacağım. Kamu-özel sektör iş birliğiyle yaptığımız yatırımlar, özel sektörün dinamizminden yararlanılarak bütçe kaynaklarına alternatif finansman sağlayan KÖİ modeli projeleri sayesinde bütçe olanakları, gerek güvenlik önceliği olan gerekse de sosyal statüdeki vatandaşlarımızın hizmetine sunulmak üzere planlanan diğer projelere aktarılabilmiştir. Böylece çok daha fazla yatırım daha kısa sürede vatandaşlarımızın hizmetine sunulmuş ve bundan sonra da sunulacaktır.

Kamu-özel sektör iş birliğiyle yaptığımız yatırımlar şöyle: Özellikle yüksek maliyetli ve bu hizmetlerden üretilen gelirlerle proje finansmanına destek sağladığımız yatırımlarda kamu-özel sektör iş birliğini kullanıyoruz. Özellikle otoyol projelerinde kullanıyoruz ve bu projelerin de önemi, önceliği, trafiği yoğun olan ve ulaşımda trafik hacminin mevcut yollardaki kapasiteyi karşılayamadığı güzergâhlarda kullanıyoruz. Örneğin Kuzey Marmara Otoyolu'nda olduğu gibi, İstanbul-İzmir Otoyolu'nda olduğu gibi, İzmir-Çandarlı Otoyolu'nda olduğu gibi, Ankara-Niğde Otoyolu'nda olduğu gibi.

Aslında şunu da özellikle belirtmek isterim: Kamu-özel sektör iş birliğiyle yani yap-işlet-devret yöntemiyle yaptığımız projeler, yaptırabildiğimiz projeler, ülkemizin özel sektör yatırım gücünün, kendi finansmanı ve finansman kuruluşlarından temin ettiği kredilerle finanse edebilme imkânına sahip bir ülke olduğumuzun da göstergesidir. Biz geçtiğimiz yıllarda, örneğin, 1990'lı yıllarda -az önce Muğla Milletvekili söyledi- bir Göcek Tüneli'ni yaptık, tek tünel, 935 metre uzunluğunda bir tünel ihalesi yaptık ve yirmi altı yılda bu işin işletme süresini, teklifi alabildik ve biz bunun yanına yeni tüneli yaptık, millî bütçeyle yaptık ve oranın işleticisiyle de yaptığımız anlaşmada tabii ki süreyi kısaltarak şu anda hizmet veriyoruz.

Şunu söylemek istiyorum: Yap-işlet-devret projeleri ülkenin ekonomik, yatırım yapılabilir güvenliği olması şartıyla finansmanın, yatırımın geldiği projelerdir. Biz bu projeleri uluslararası ve yurt dışından ülkemize sağladığımız finansmanla yapıyoruz. Yani 3996 sayılı Bazı Projelerin Yapı-İşlet-Devret Yöntemiyle Yapılması Hakkında Kanun'a ve onun uygulama yönetmeliğine göre bu işleri ihale ediyoruz ve bu işlerde yaptığımız ve elde ettiğimiz gelirlerle bu projelerin önemli bir kısmını da finanse ediyoruz. Hatta kara yolu projelerinde yüzde 50'den fazlası elde edilen gelirle finanse ediliyor. Bu projelerin yapılma gereğini, ihtiyacını tabii ki bizi, bu projelerin planlama aşamasında, fizibilite etüdü aşamasında, programlama aşamasında, projelendirdikten sonra da yapım maliyetleriyle ilgili bakanlıklarımızca, geçmişte Kalkınma Bakanlığı, daha önce Devlet Planlama Teşkilatı ve Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığımızın bürokratlarınca projelerin ekonomik analizi, ticari analizi, finansal analizi yapıldıktan sonra yap-işlet-devret yöntemiyle yapma yetkisini alarak yapıyoruz. Böyle "Şunu yap-işlet-devretle yapalım, bunu ticari krediyle yapalım, bunu efendim millî bütçeyle yapalım." meselesi değil. Bu projeler, kendi finansmanını elde edilen gelirlerle önemli bir oranda karşılayabilen projelerdir. Yani "Biz geleceğimizi, efendim, çocuklarımızı borçlandırıyoruz." diye bir şey yok.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Nasıl bir borçlanma?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN - Evet, bunlarla ilgili birtakım garanti ödemeleri yapıyoruz.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Garantiyi nasıl...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN - Dinleyin... Bir dakika, dinleyin arkadaşlar.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Müsaade edin...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN - Müsaade edin.

Bu projeleri ihale ederken, hizmete açtığımızda bu hizmete açıldığı gün elde edilecek olan gelirlerle bu garanti ödemelerinin tamamı sıfırlanacak diye bir şey yok. Bunu zaten yatırımcı bulmak için, risk paylaşımı adı altında... Sayın milletvekilimiz, bunun bir finansman modeli olduğunu ifade ettiler ve çok doğru söylediler.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Terk edilmiş projeler...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Dünyayı batıran projeler...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, müdahale etmeyin, dinleyelim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN - Bu projeler millî bütçeyle yapılmış olsaydı burada bizden talep ettiğiniz projelerin tamamını yapma imkânı bulamayacaktık çünkü bunlar öncelikli projeler çünkü bunlar sosyal amaçlıdan ziyade trafiğin hacminin yüksek olduğu, ülkedeki sanayinin, ekonominin gelişmiş olduğu, büyük şehirlerimizin yakın civarındaki projeler. Önümüzdeki günlerde Ankara civarında, Antalya'da, Mersin'de bu tür projeleri yine yap-işlet-devret

yöntemiyle ihale edeceğiz. Bunların görüşmeleri hâlen devam ediyor. Ülkemizin, devletimizin ilgili planlama kurumlarında, mali kurumlarında, hazinenin kurumlarında bu projelerimizin değerlendirmeleri yapılıyor. Ve bu projeler belirli bir yıl sonra bu ülkenin bir varlık değeri olacak, bir altyapı değeri olacak. Biz bu projeleri eğer millî bütçeyle yapmış olsaydık Hakkârî'deki yolları yapamayacaktık, Kırklareli'deki yolları yapamayacaktık. “Bu projelere ödenen garanti gelirler “geçmeyenlerden alınıyor.” diye bir ifade kullanıldı. İstanbul'da yapılan projelerin vergisi Kars'tan ödendiği gibi, Van'da yapılan projelerin vergisini de İzmirli vatandaşımız ödüyor. Bu ülkenin her tarafı bizim için bir. Orada sosyal amaçlı projeler yapıyoruz. Trafik hacmi yeterli olmayan yerlerde bölünmüş yollar yaptık ama bölgenin kalkınması hızlandı. Bunları şimdi birtakım...

Sayın Bülent Kuşoğlu sordu galiba. Yaptığımız yatırımların, bu projelerin zaten kendi fizibilitesi, iç kârlılık oranı... Yani bu projeler yapılmasaydı, mevcut güzergâhlarda, örneğin İstanbul-İzmir yolunda biz bu projeyi yapmasaydık diyoruz ki buradaki seyahat süresi üç buçuk saat yerine sekiz buçuk saatti, bu ileride on-on bir saate çıkacaktı. Buradaki projenin ihale edildiği tarihte, -2009'da ihale ettik- 600 milyon dolar akaryakıt ve zaman, iş gücü kaybı var yol kullanıcıları için. Bu yolu kullananların cebinden çıkıyordu bu para. Biz bu yolu parasız yol yapsaydık, millî bütçeyle yapsaydık... Nasıl İstanbul-Bursa-İzmir arasını, İstanbul-İzmir arasındaki yolu bölünmüş hâle getirdik ve bundan para almıyoruz. Bunu millî bütçe imkânlarıyla yaptık. Niçin yaptık? Çünkü orada ulaşım hizmet seviyesi yerlerde geziyordu, insanımıza yeterli hizmet seviyesinde bir ulaşım hizmeti vermek için yaptık.

Şimdi, Ankara ile Konya arası veya Adana arası. Ankara'dan çıkamıyorsunuz, belirli günlerde özellikle, hafta sonları, tatil günlerinde. Kuvvet Erim Bey çok güzel ifade ettiler, olayı güzelce yaşayarak anlattılar. Buraların sağladığı, otoyolun, yaptığımız yatırımların bölünmüş yollarda olsun, diğer yollarımızda olsun yol kullanıcılarına sağladığı ekonomik fayda yıllık 18 milyar TL. Biz bu yollara, bölünmüş yollara harcadığımız toplam para ne kadardı? 200 küsur milyar TL. Her yıl 18 milyar TL bundan, bu yol kullanıcıları tasarruf sağlıyor.

Şimdi, biz bu yolu belirli bir alternatif sunarak kullanıcılara... İşte “Efendim, zenginlere yol yapıyorsunuz.” diyorlar ya, diyorsunuz, “Efendim, yoksulluk edebiyatı yapıyorsunuz.” diyorsunuz, tercih, isteyen eski yolu kullanır. Kaldı ki bu yolu kullanan eski yoldaki hizmet seviyesini de yükseltmiş oldu çünkü oradaki trafiğin yüzde 50'sini buraya aldık. Şu anda Bursa ile Manisa arasında garantinin üzerinde trafik geçiyor. O bölgede, açtığımız gün, garantinin üzerinde trafik geçti. Bir bayram arifesinde açtık, yüzde 170 garanti üzerinde trafik geçti. Evet, biz Osmangazi Köprüsü'nde şu anda garantinin yüzde 25'i kadar para topluyoruz. Nedenini de soracak olursanız, aslında Osmangazi Köprüsü'nden de garanti ettiğimiz trafik kadar trafik geçiyor ama pahalı. İşte, döviz üzerinden yaptığımız için bunları, vatandaşımıza bu kadar yüksek miktarda para ödetmemek için ücreti üçte 1 seviyesine düşürdük. Yani şu anda 44,5 dolar almamız gereken köprüden geçiş ücreti olarak 15 dolar artı KDV alıyoruz. Bunun da nedeni bu ama böyle bir yapıya sahip olduk, vatandaşa böyle bir hizmet sunabiliyoruz. Bunu özellikle belirtmek istedim.

Bir de bu konuyla ilgili olarak bölgeler arasındaki yatırımlar ile gayrisafi yurt içi hasıladaki payı Bülent Kuşoğlu Bey sormuştu yani “Bazı gerek olmayan yerlere yatırımlar yapıldı.” diye. Akdeniz Bölgesi'nin ülkemizdeki gayrisafi yurt içi hasıladaki payı yüzde 9,91. Bizlerin ulaştırma altyapısına yaptığımız yatırımın payı yüzde 7.

Doğu Anadolu Bölgesi'nin gayrisafi yurt içi hasıladaki payı yüzde 3,59. Doğu Anadolu Bölgesi'ne 3 kat yatırım yaptık; bölgesel kalkınmışlık farklılıklarının giderilmesi için yaptık, göçü engellemek için yaptık. Şu anda o bölgedeki vilayetlerimizde ihracat, ticaret, üretim arttı. Yüzde 9,6 Doğu Anadolu Bölgesi'ne yatırım yaptık. Yaptığımız yatırımların 9,6'sı Doğu Anadolu Bölgesi'ne yapıldı bir başka ifadeyle.

Ege Bölgesi'nin gayrisafi yurt içi hasıladaki payı yüzde 12,5. Biz Ege Bölgesi'ne yüzde 9 yatırım yaptık çünkü Ege Bölgesi kalkınmış bir bölge.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin de gayrisafi yurt içi hasıladaki payı yüzde 5,6 ve biz yatırımlarımızın yüzde 5,5'ini oraya yaptık, hemen hemen dengeli vaziyette.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bunlar sadece bütçe imkânları mı Sayın Bakan? Yap-işlet-devretler...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bizim yaptığımız yatırımların... “754 milyar yatırım yaptık.” diyoruz ya Sayın Vekilim...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Evet, onlarla...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – ...onların oranlamasını yaptık.

İç Anadolu Bölgesi de dengeli. Yani bunlar kalkınmışlık oranlarıyla paralel olarak... Çünkü Marmara örneğini veriyoruz ya, yatırımlarımızın yüzde 36'sını Marmara Bölgesi'ne yaptık. Marmara Bölgesi gayrisafi millî hasılda yüzde 45-65 pay üretiyor.

Aslında, tabii, şöyle bir durum da var: Orada yapılmayan bazı imalatlar oraya yazılıyor biliyorsunuz, bu genelde hep tartışma konusudur.

Yatırımlarımızın yüzde 15'ini Karadeniz Bölgesi'ne yaptık. Karadeniz Bölgesi'ndeki yatırımlar, biliyorsunuz, pahalı yatırımlar. Karadeniz Bölgesi'nin gayrisafi yurt içi hasıladaki payı yüzde 6,5 civarında, 2 katı yatırım yaptık. Yani Doğu Anadolu Bölgesi'nde 3 kat.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Güneydoğu Anadolu...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Güneydoğu dengeli.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – İç Anadolu dengeli; Ege Bölgesi'nin alacağı var, Akdeniz'in, Marmara'nın alacağı var ama buralarda tabii ki yol altyapısı daha önceden yapılmıştı ve belirli bir gelir, sanayi var, istihdam var, üretim var.

Bunu ifade ettikten sonra, havaalanları yatırımlarında aslında hiç kaynak garanti ödemesi yapmadık bugüne kadar, havaalanlarında üretilen hizmetten elde edilen gelirlerle gelir sağladık. Yani biz hava yolu projelerinden bugüne kadar, hiç para harcamadık, yap-işlet-devretlerden 5 milyar 650 milyon dolar gelir elde ettik. İstanbul Havalimanı'nda işletmeci her yıl, yılda 882 milyon avro bize para ödüyor, kira ödüyor, hiç garanti ödememiz yok orada.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Atlas Global batıyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Atlas... O konuya da geleceğim, Atlası niye batırdığınıza da geleceğim.

Şöyle, genel rakamları bir ifade edeyim. Hükümetlerimiz döneminde 2019 yılı fiyatlarıyla 198,5 milyar TL yatırım tutarına sahip 58 projenin 45 tanesi tamamlanmış, devam eden 13 projenin de bir kısmı kısmen hizmete açılmış, diğerlerinde ise yatırımlar devam ediyor. KÖİ projeleri için bugüne

kadar yapılan, gerçekleştirilen yatırım: 198,5 milyarın 153 milyarı gerçekleşmiş ve 45,5 milyar TL daha yatırım ülkemize kazandırılacak. Bugüne kadar hizmete açılmış olan 153 milyar TL tutarındaki yatırımlar için toplam 10 milyar 80 milyon TL garanti ödemesi yapılmış. Kaçta 1'i? Yaklaşık on beş, on altıda 1'i. Özellikle hava yolu projelerinde 5 milyar 650 milyon TL de bugüne kadar gelir elde ettik.

Yine devam ediyorum, sorunun sahibi Sayın Bülent Kuşoğlu ve Sayın Mehmet Bekaroğlu. Avrasya Tüneli Projesi için sormuşlar. 2017 yılı garanti ödemesi 123 milyon 718 bin 819 TL, 2018 yılı için 173 milyon 309 bin 995 TL. 2019 yılında yapılan indirim kaynaklı ödeme. Burada aslında garanti seviyesini yakaladı, garanti ödemesi yapmamamız lazım ama vatandaşlarımız ucuz geçsin diye, biliyorsunuz, zam yapmadık. Bunun için bugüne kadar 107 milyon TL bir garanti ödemesi geçen vatandaşlarımız adına yaptık ve bugüne kadar toplam 404 milyon 483 bin 477 TL'lik garanti ödemesi yapılmıştır. 2022 yılı itibarıyla garanti araç sayısının aşılabacağını da öngörüyoruz. Bu projemizde aşılacak garantinin yüzde 30'u da bize gelir olarak gelecek. 2022-2042 yılları arasında garanti fazlası olarak toplam 3 milyar 480 milyon TL buradan gelir elde etmeyi düşünüyoruz. Evet, yani borçlandırmıyoruz, gelir elde edeceğiz bu projeden.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – 82 milyona gelir.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Evet.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – 5 aile zengin olur.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Hâlâ orada takıldık kaldık.

Yine, Sayın Bülent Kuşoğlu'nun sorusu var: "Kamu-özel sektör yatırımları çok mu maliyetli? Bütçeden yatırımların tutarı nedir?" Bunlar aynı, bunları cevaplandırmış olduk.

Zafer Havaalanı'yla ilgili olarak "Havaalanı yatırımlarında Zafer Havaalanı'nda elde edilen gelirler yatırımı karşılamıyor." Bu doğru. Bunu millî bütçe imkânlarıyla yapmış olsaydık aslında bütçemizden çok farklı bir ödeme çıkmış olmayacaktı, hemen hemen aynı ödemeleri, yatırımı da biz yapmış olacaktık. Havaalanları yatırım maliyeti çok yüksek olan projeler değil.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Bakanım, süreniz daralıyor. Daha seri bir şekilde isterseniz cevap verelim. Ben ek süre vereceğim ama zaman yetmeyecek gibi gözüküyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Bülent Bey'in çok sorusu var. "Bakanlıkta ve Karayolları Genel Müdürlüğünde yeterince iç denetim mekanizması çalışmıyor." diye bir sorusu var. Bakanlığımız ve Karayolları Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu Başkanlığı ve İç Denetim Birimi Başkanlığı ulusal ve uluslararası standartları da dikkate alarak hazırlanan program kapsamındaki yıllık denetimlerini gerçekleştirmektedir.

Yine Ordu-Ulubey Ayrımı-Kabadüz yoluyla ilgili Sayıştay bulgularında, belirlenen imalatlar için müteahhidin kârlı olarak teklif ettiği köprü imalatlarının yaptırılması, buna karşılık düşük fiyat teklif ettiği imalatların az olarak yaptırılması neticesinde kamu zararı olduğundan bahisle bir soru sordu Sayın Kuşoğlu. Ordu-Kabadüz yolunun ihalesi, fiyat dışı unsurların düzenlemesi uygulamasından önce yapılmıştır. Kamu İhale Kanunu'nda uygun bedelin tespitiyle ilgili bu fiyat dışı unsur uygulamasını getirdik, bu fiyatlardaki aşırı kârlılık ve aşırı tenzilatın ortadan kaldırılması için. Bu ihalemiz eski bir ihale. Burada işin gerçekleşmesi yüzde 84 seviyesinde. Sözleşme kapsamında yüzde 20 keşif artışı dâhil yaptırılacak düşük imalatların yapımı. Bu kesimi de bundan sonraki çalışma döneminde gerçekleştirilecektir.

Yine Sayın Bülent Kuşoğlu'nun sorusu: "Bakanlığınızın 2018 ve 2019 yılları cari ve sermaye transfer gerçekleştirmeleri nelerdir?" Sermaye transferleri tertibinde 2018 yılında hazine yardımı olarak yatırımların finansmanı için Karayolları Genel Müdürlüğüne ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet

Demiryolları Genel Müdürlüğüne aktarımda bulunulmuştur. Ayrıca sayısal yayıncılık kulesi yapımı için Çanakkale Valiliğine ve TÜRKSAT 6A uydusu için TÜBİTAK'a olmak üzere toplam 28,2 milyar TL ödeme yapılmıştır. Bahse konu sermaye transferleri, söz konusu kurumların yatırımlarında olmak üzere 2019 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla 22,2 milyar TL olarak gerçekleştirilmiştir.

Cari transferler tertibinde 2018 yılında Karayolları Genel Müdürlüğüne bitüm ihtiyacı ve kamu hizmet yükümlülüğü için TCDD Taşımacılık Anonim Şirketine de toplam 9,1 milyar TL ödeme yapılmıştır. Bahse konu cari transferler 2019 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla 7,9 milyar TL olarak gerçekleştirilmiştir.

Yine ortak soru olarak Sayın Bülent Kuşoğlu ve Sayın İbrahim Halil Oral'ın sorusu, Avrupa Birliği Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA) kapsamındaki projeler için sağlanan fonların taahhüt edilen süre içerisinde kullanılmaması nedeniyle iade edilmesi konusunda. Avrupa Komisyonu tarafından tahsis edilen fonlar, IPA I döneminde Avrupa Birliği mevzuatı gereğince en geç üç yıl içerisinde kullanılmaktadır. Aksi takdirde bu tutarların taahhüdü kaldırılmaktadır. Bakanlığımız, IPA I dönemine ilişkin tüm tahsisatı kullanmak üzere planlamasını yapmış ancak Avrupa Komisyonunun, siyasi sebeplerle, Filyos Limanı Projesi'ni 27 Kasım 2013 tarihinde finanse etmekten vazgeçmiş olması nedeniyle bu proje yerine Samsun-Kalın Projesi alternatif proje olarak devreye sokulmuştur. Akabinde Samsun-Kalın Projesi, 12 Şubat 2014 tarihinde Komisyona sunulmuş ve 13 Ocak 2015 tarihinde Komisyon tarafından onaylanmıştır. Projenin uzun süren ihale ve onay süreçleri sonrasında 25 Haziran 2015 tarihinde sahada işe başlanılmış. Dolayısıyla IPA I dönemi fonlarının kullanımının 31 Aralık 2017 tarihinde sona ermesi, projenin uygulama takviminin bu tarihten sonraya sarkmasına neden olmuştur. Bunun dışında, ihale evraklarının AB delegasyonu tarafından geç onaylanması, yüklenicilerin sözleşme sonrası mobilizasyon sürecinin uzaması, zorlu saha şartları gibi sebepler nedeniyle aşağıda belirlenen miktarda fon kaybı olmuştur. Toplamda 95 milyon avro. Bu tür gadirlere; Avrupa Birliğinin yaptığı, süredeki engellemelere uğruyoruz maalesef.

Evet, bu konuda, Sayın İbrahim Halil Oral, Sayın Arslan Kabukcuoğlu, Sayın Ünal Demirtaş, Bakanlığımıza yazılı soru önergelerinin tamamının cevaplandırılmamasından bahisle soru sormuşlar. 28 Kasım 2019 tarihi itibarıyla şahsıma yöneltilen 1.009 adet yazılı soru önergesinin 872 adedi cevaplandırılmış olup diğerlerinin cevaplandırma işlemlerine devam ediyoruz.

Bütün soruları Bülent Bey sormuş. Bülent Bey'in çok sorusu var.

Yine Sayın Bülent Kuşoğlu "Düzenleyici ve denetleyici kurumlarla ilgili Sayıştay raporunun 9'uncu maddesinde, iç kontrol sisteminin çok gerekli olduğu hâlde kurulamadığı belirtilmiş. 5018'e düzenleyici kurumlar tabi değildir. Düzenleyici ve denetleyici kurumların kendi mevzuatlarında eksiklik varsa sıkıntı söz konusu oluyor. Bununla ilgili idareye gereğinin yapılması için yazı yazılması gerekir." diye bir soru sormuş.

Cevap olarak: 2018 Yılı Sayıştay Denetim Raporu'nda iç kontrol sisteminin bulunmaması hususu tespit olarak ifade edilmiş ancak aynı raporda da bahsedildiği üzere, 5018 sayılı Kanun'un iç kontrol sisteminin kuruluşu ve işleyişine ilişkin 55'inci ve 56'ncı maddelerine kurumumuzun tabi olmaması nedeniyle bulgu olarak raporda yer almamıştır. Söz konusu husus, tüm düzenleyici ve denetleyici kurumlar için geçerli olup BTK'ye özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Diğer taraftan iç kontrol sisteminin kurulmasına yönelik BTK Teşkilat Yönetmeliği değişikliği kapsamında söz konusu husus gündeme alınmıştır.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Bakan. Onu zaten ben Komisyon Başkanlığımıza, özellikle Başkana hitaben söyledim. Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Gökan Zeybek’in sorusu: “Atlasglobalin yarattığı mağduriyet nasıl karşılanacak?” Sivil havacılık kurallarının SHY-6A Yönetmeliğine göre, uçuşu durdurulan veya ruhsatı iptal edilen hava yollarının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde mevcut olan teminatları nakde çevrilerek yolcuların, diğer hava yollarıyla tarifeli seferler için beş günlük, tarifesiz seferler için on günlük süre içerisinde taşınması mümkündür. Hava yolları tarafından diğer hava yollarına da yolcu transferi yapılmakta ve mağduriyet oluşmaması yönünde çalışmaları yürütmekteyiz.

Bülent Bey’in soruları devam ediyor.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Atlayalım Bülent Bey’in sorularını.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep) – Evet, arkadaşlar, lütfen...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Evet, onların bir kısmını -sonradan bırakalım- diğer arkadaşları cevaplayalım efendim.

Sayın Hayrettin Nuhoglu, Sayın Garo Paylan “Kanal İstanbul Projesi için yapılan çalışmalar nelerdir?” diye soru sormuşlar. Etüt proje çalışmaları kapsamında zemin etüdü, geoteknik etütler, hidrolojik çalışmalar, çevre araştırmaları, gemi navigasyon sistemleri, ekosistem, orman, işletme ve yer altı suları araştırmaları, kaya mekaniği araştırmaları ve ekonomik analizi bu proje kapsamında yapılmıştır.

Bu çalışmalar kapsamında 6 adet üniversiteden teknik destek alınmıştır. Boğaziçi, ODTÜ, Gazi, Çankaya, Atılım, Başkent. Bu üniversitelerdeki 7 profesör, 2 doçent ve ekipleriyle birlikte çalışılmıştır. Kazı malzemesi miktarı Kanal İstanbul’da 1 milyar 150 milyon metreküp olarak tahmin edilmektedir. Kazılan malzemenin kullanımı ve bertarafı konusunda Karadeniz sahilinde rekreasyon alanıyla kanalın doğu tarafından konteyner terminali ve lojistik alanın yapılması planlanmaktadır. Kazıdan çıkan malzemenin bu alanlarda dolgu işleminde kullanılması öngörülmektedir. Kullanılmayacak olan hafriyat ise meri mevzuat gereğince bertaraf edilecektir. Kanal İstanbul güzergâhı boyunca yer altı ve yer üstü su havzaları incelenmiş, ilgili kurumlarla toplantılar yapılmış; kanalın inşaat aşamasında ve işletmeye açılmasından sonra meydana gelebilecek her türlü olumsuzluklara karşı mühendislik açısından önlemler alınmış ve bu önlemler ÇED raporuna işlenmiştir.

Yine Sayın Hayrettin Nuhoglu’nun sorusu: “Otoyol ve köprülerden geçen araç sayıları eş değer araç sayısı olarak veriliyor. Araç sayıları doğru hesaplanıyor mu? 2018 yılında talep edilen araç...”

(Oturum Başkanlığına Başkan Lütfi Elvan geçti)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bakanım, şöyle yapalım. Sayın Nuhoglu burada yok, değil mi?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Onları geçelim.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Bunları geçelim. Burada olan arkadaşlarımıza... Siz ismi söylerseniz ben size o konuda...

AYHAN EREL (Aksaray) – Kendisi yok, grup var Başkanım.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, yazılı gelsin. Şimdi burada olan arkadaşlarımızın sorularını cevaplandıralım.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Yazılı da biraz geç geliyor.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Geç gelmiyor. Bir hafta içinde, bir hafta sonra elinizde.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Ama şöyle bir durum oluyor Sayın Başkan. Bazı arkadaşlar...

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Nedir, söyleyin Sayın Gaydalı.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Biz aylarca bekliyoruz, bırakın bir haftayı.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, bakın, şu ana kadar, Komisyon üyelerimiz biliyor, bir hafta içerisinde gelmesi gereken tüm cevaplar geldi mi arkadaşlar? Geldi.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Cep telefonlarına geliyor Sayın Başkanım.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Sayın Başkan, yalnız bazı arkadaşlarımızın sordukları sorular, biz soracakken sormadığımız sorular. Onlar yokken biz de alamıyoruz o yanıtları.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Şimdi, arkadaşlar, biz iki saat bu soru-cevap...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Vaktimiz var Sayın Bakan.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar, ben bir on dakika daha ilave süre vereceğim, kusura bakmayın.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın İsmail Faruk Aksu’nun soruları var: “İstanbul trafiğinin çözümüne ilişkin neleri öngörüyoruz?” İstanbul trafiğinin çözümüne ilişkin olarak Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün sorumluluğundaki kent içi raylı sistem projelerimiz var. Şu anda İstanbul’da 81,4 kilometrede işletmeye açık yaptığımız metro sistemi var. Yapımı devam eden 85,3 kilometrelik metro sistemimiz var; 81,9 kilometrelik kısmı da planlıyoruz. İşletmedeki hatların günlük taşıma kapasitesi 2 milyon 130 bin yolcu/gündür. Planlananlar tamamlandığında oluşacak toplam kapasite ise 8 milyon 830 bin yolcu/gün olarak hesaplanmıştır.

Yine Sayın İsmail Faruk Aksu’nun sorusu: “Şoförlerimize destek için ucuz yakıt, taşıt değişiminde ÖTV ve KDV avantajı ve hurda teşvikiyle ilgili çalışmalarınız var mıdır?” Ucuz yakıt ve taşıt değişiminde ÖTV, KDV, vergi indirimi taleplerinin Maliye Bakanlığının görevi olduğu, buna mukabil, hurda teşviki için 31/12/2013 tarihine kadar 581 milyon 923 bin 418 TL bedelle 118.560 adet taşıtın alındığı, döner sermaye kaynaklarımızı imkânı çerçevesinde yeni bir tebliğin yapılabileceği değerlendirilmektedir.

Sayın Garo Paylan’ın “Kara yollarında genellikle aynı firmalar iş almaktadır.” sorusu var. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu’na göre ihale edilerek yapım çalışmaları devam eden 1.677 adet sözleşme bulunmaktadır. Söz konusu işler 686 adet gerçek ve tüzel firma yükleniminde devam etmektedir.

Sayın Mustafa Kalaycı’nın sorusu: “Karaman-Erdemli arasındaki yolun tamamlanması ne zaman olacaktır?” Karaman Ayrancı-Mersin ayrımı Erdemli yolu toplam 132 kilometre uzunluğunda olup 87 kilometre uzunluğundaki iki kesimde yol yapım çalışmaları devam etmektedir. 20 kilometrelik kesim bitümlü sıcak karışım kaplamalı tek yol olarak tamamlanmıştır, geri kalan 45 kilometrelik kesimde gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmış olup BSK kaplamalı olarak ileriki yıllarda ihale edilmesi planlanmaktadır.

Mustafa Bey yok mu burada? Yine, Mustafa Kalaycı’nın soruları var, onları geçelim.

Atlasglobal’le ilgili soruyu cevaplandırdık.

Emine Gülizar Emecan’ın sorusu Ankara-Sincan arası sinyalizasyonun son durumu konusunda. Ankara-Sincan arasındaki yüksek hızlı tren hatlarımızın tamamı şu anda sinyalli olarak çalışmaktadır. Yine Sayın Emine Gülizar Emecan’ın sorusu: “Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı’nın tamamında yüksek hızlı tren işletmeciliği yapmıyorsunuz.” Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı’nın tamamlanamayan kesimlerinde olan 5,7 kilometre uzunluğundaki T26 Tüneli, Doğançay Ripajı 1 ve 2 kesimlerinin yapım çalışmaları devam etmektedir. Doğançay Ripajı 1’in 2020, T26 Tüneli’nin 2021, Doğançay Ripajı 2’nin ise 2023 yılında tamamlanması planlanmıştır.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sayın Bakanım, şöyle yapalım müsaade ederseniz: Tabii, 290-300 civarında soru var arkadaşlar. 300 soruya, her bir soruya bir dakika ayırsa beş saat yapıyor. Dolayısıyla bu soruların tamamının burada cevaplandırılması mümkün değil. Sayın Bakanım, size iki-üç dakikalık bir süre verelim, genel düşüncelerinizi, genel değerlendirmeyi yapalım, yazılı olarak bizlere bunları aktarabilirsiniz. Öyle yapalım.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bakanlığımızın çalışmalarıyla ilgili olarak burada düşüncelerini söyleyen, fikirlerini bize beyan eden, katkı sağlayan herkese her şeyden önce teşekkür ediyorum. Yaptığımız çalışmalar tabii ki kamu kaynağıyla yapıyoruz ve bu yatırımlarımızı yapmadan önce bunların gerek Bakanlığımız gerekse diğer bakanlıkların yani geçmişte Kalkınma Bakanlığı, şimdi Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı ve Maliye Bakanlığımızla birlikte bir bütçe planı dâhilinde yürütmekteyiz. Öncelik sırasına göre projelerimizi hazırlıyoruz ve bu projelerimizi yatırım programına aldıktan sonra, bütçeleştirdikten sonra değişik bütçe yöntemleriyle, millî bütçe yöntemiyle, dış krediyle, zaman zaman Avrupa fonlarıyla ve yap-işlet-devret yöntemiyle projelerin finansman yöntemlerini belirleyip bunları hayata geçirmeye çalışıyoruz, amacımız bu.

Şöyle bir eleştiri geldi: Sene başı bütçesi ile sene sonu bütçesi arasındaki fark... Biliyorsunuz, ülke bütçemizde özellikle en çok yatırım bütçesine para ayrılır. Bunlara da bütçe içerisindeki birtakım yatırımları hızlandırma ve yedek ödenekler olarak belirli bir fonlar konulur. Çünkü yıl içerisinde Maliye Bakanlığımızın öngöremediği harcamalar her an çıkabilir, afet olabilir, harp olabilir, darp olabilir. Bu gibi harcamalar için kenarda bir para vardır. Eğer o yıl içerisinde harp, darp ve öngörülemeyen bu paraların kullanımı söz konusu olmadığında biliyorsunuz bu paralar genelde yatırımlara aktarılır. Bu da bizim bugüne kadar kullandığımız bir yöntem. Biz Ulaştırma Bakanlığı olarak hedeflediğimiz projeleri, yatırımları, hizmetleri insanımıza, ülkemize zamanında kazandırmak için zaman zaman bütçe üzerinde çalışmalar yapıyoruz; doğru. Gerek diğer yatırımcı kuruluşların projelerinde kullanılmayan ödenekleri gerekse bu tür yedek ödeneklerden kalan paraları zaman zaman bütçemize aktararak bu projelerimizi finanse ediyoruz ve buradaki borçlarımızı öduyoruz. Zaman zaman bunlar bir sonraki yıla da kalıyor, kalmıyor değil, bunları hepimiz biliyoruz. Bu gibi durumlarda da, senenin ilk aylarında Maliye Bakanlığımızdan aldığımız erken serbest bırakmalarla, gelirleri ölçüsünde, sağladıkları nakitler ölçüsünde de bu borçlarımızın, bu hizmetleri yapan, bu yatırımları yapan müteahhitlerimize ödemelerini gerçekleştiriyoruz. Bu da çok sıkça yapılan bir konuydu.

Bir konuya da değinmek istiyorum özellikle, Sayın Erol Katırcıoğlu bir değerlendirme yaptı “Medya patronları ihale alıyor.” diye ve bazı firmaların isimlerinden bahsetti, “K” “C” “L” isimlerini kullandılar. Bildiğim kadarıyla bunlar medyada yoklar. Medyada faaliyetleri yok, fakat bizim Bakanlığımızda ihale alıyorlar. Bu firmalardan daha fazla ihale alan başka firmalar da var. Az önce cevap verdik, sadece kara yollarında iş yapan 486 adet firmamız var.

Burada zikredilen bu firmalardan daha fazla proje üstlenmiş olan firmalarımızın da olduğunu burada belirtmek istiyorum.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Yüzde 90’ı kim alıyor?

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Arkadaşlar...

Sayın Bakanım, son sözleriniz...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ MEHMET CAHİT TURHAN – Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; öncelikle, sabah saatlerinde aldığımız kötü haberin hepimizi derin üzüntüye sevk ettiğini belirtmek isterim. Barış Pınarı Harekâtı kapsamında Akçakale’ye hain terör örgütü PKK/YPG tarafından yapılan havan topu saldırısı sonucu hayatını kaybeden 2 askerimize, aynı şekilde, Hakkâri’deki üs bölgemize yıldırım düşmesi sonucu hayatlarını yitiren 2 askerimize Allah’tan rahmet diliyorum. Vatan, millet yolunda canlarını verdiler, derin üzüntülerimi paylaşıyorum. Ailelerine, yakınlarına ve milletimize başsağlığı ve sabır diliyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Bakanlığım, Bakanlığımın bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşları tarafından yürütülen çalışmalara ilişkin görüşmelerimizi tamamlamış bulunuyoruz. 2020 Plan ve Bütçe Komisyonu toplantımızın şahsım ve mesai arkadaşlarım açısından son derece verimli geçtiğini belirtmek istiyorum. Bu nedenle sizlere ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Yüce Meclisimizin çatısı altında ortaya koymuş olduğunuz görüş, düşünce ve önerileriniz çalışmalarımıza ışık tutacak. Biz burada ortaya konan düşüncelerin kimden geldiğine değil, çalışmalarımıza ne kattığına bakıyoruz. Bizim için aslolan vatanımızın ve milletimizin hayrına işler yapmaktır. Yolumuza aynı kararlılıkla bundan sonra da devam edeceğiz. Hedefimiz, geleceğin aydınlık Türkiye’si’nin çok daha fazla ulaşılabilir ve erişilebilir olmasıdır.

Sayın Başkan ve Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, yoğun mesaimizin sonunda yüce heyetinizin de onay vermesiyle Bakanlığımızın bütçesi biraz sonra inşallah onaylanacak ve kabul edilecek. Başta Sayın Başkanımız olmak üzere saygıdeğer milletvekillerimize verdikleri destek için teşekkür ediyorum. Aynı şekilde, işçisinden memuruna, mühendisinden yöneticisine ülkemizi ulaştırma ve haberleşme altyapısı düzeyine getiren, dünyayla yarışır hâle sokan herkese teşekkür ediyorum.

2020 yılı bütçemizin ülkemize, milletimize ve Bakanlık teşkilatımıza hayırlı olmasını temenni ediyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bakan.

Sayın Bakanım, özellikle cevaplandırılmayan sorularla ilgili olarak 5 Aralık 2019 tarihine kadar bu cevaplar bize ulaşırsa arkadaşlarımıza bunları aktarma imkânımız olur. Genellikle bakanlıklarımıza bir hafta süre veriyoruz. Bu süre içerisinde lütfen bizlere ulaştırırsanız biz de her bir milletvekilimize bunları aktarma imkânına kavuşuruz.

Ben siz Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza, BTK Başkanımıza, tüm genel müdürlerimize, daire başkanlarımıza, uzman arkadaşlara ve tüm ulaştırma camiasına huzurlarınızda çok teşekkür ediyorum.

Tabii, zor bir iş, sahada çalışma gerektiren bir iş, fedakârlık yapılması gereken bir iş. Elbette birtakım eksiklikler olabilir, bunları tamamlama yönünde Sayın Bakanımız, tüm ekibi işte aşağı yukarı 100 bin kişilik ulaştırma ordusuyla ellerinden geldiğince 82 milyon vatandaşımıza hizmet vermeye çalışıyorlar. Huzurlarınızda bir kez daha kendilerine teşekkür etmek istiyorum.

Elbette burada zaman zaman belki ağır diye ifade edebileceğiniz eleştiriler olmuş olabilir, arkadaşlarımızın birbirlerine karşı belki bazı ithamları söz konusu olabilir ama bu tür şeyler demokrasinin bir gereği; demokratik bir ortamda bunları tartışmak, her bir arkadaşımızın düşüncelerini, görüşlerini burada paylaşması son derece değerli diye düşünüyorum, yanlış bile olsa değerli diye düşünüyorum çünkü öyle bir yargıya sahip olması bile belki o yanlışın giderilmesini gerektireceğini ben düşünüyorum. Bu anlamda, hem muhalefetteki arkadaşlarımıza, hem iktidardaki arkadaşlarımıza,

daha doğrusu 1'inci parti konumundaki arkadaşlarımıza; MHP'ye, HDP'ye, İYİ PARTİ'ye, CHP'ye ve AK PARTİ'ye, her bir milletvekilimize huzurlarınızda çok teşekkür etmek istiyorum; her birinin çok önemli katkıları olduğunu düşünüyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi sırasıyla bütçe ve kesin hesapların oylamasına geçeceğiz.

Sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutuyorum:

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2020 yılı bütçesi ve 2018 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2020 yılı bütçesi ve 2018 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2020 yılı bütçesi ile 2018 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2020 yılı bütçesi ile 2018 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN LÜTFİ ELVAN – Böylece, gündemimizdeki kamu idarelerinin bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir.

Hayırlı uğurlu olsun diyorum.

Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza, tüm bürokrat arkadaşlara, tüm Komisyon üyelerimize, milletvekillerimize çok teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, 29 Kasım Cuma günü saat 10.00'da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 21.03

