

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ



20'nci Toplantı
19 Kasım 2020 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.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun, 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) hakkında sunumu

2.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu'nun, 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) hakkında sunumu

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) ve Sayıştay tezkereleri

a)Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b)Karayolları Genel Müdürlüğü

c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

IV.- AÇIKLAMALAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Bakanlık bütçesi üzerindeki konuşması sırasında yaşanan gerginliğe ilişkin açıklaması

V.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, 17/11/2020 tarihli toplantıda söz talepleriyle ilgili alınan Komisyon kararına ve 21.00'de görüşmeleri bitirmeyle ilgili prensip kararına uyulması hususunda gruplardan ve milletvekillerinden anlayış beklediğine ilişkin açıklaması



PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

20'nci Toplantı

19 Kasım 2020 Perşembe

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 10.05'te açılarak üç oturum yaptı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu,
tarafından, 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi
Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) hakkında sunum yapıldı.

2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin
Hesap Kanun Teklifi (1/280) ve Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,
Karayolları Genel Müdürlüğünün,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,
2021 yılı bütçeleri ile 2019 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Bakanlık
bütçesi üzerindeki konuşması sırasında yaşanan gerginliğe ilişkin açıklama yaptı.

Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz, 17/11/2020 tarihli toplantıda söz talepleriyle ilgili alınan
Komisyon kararına ve 21.00'de görüşmeleri bitirmeyle ilgili prensip kararına uyulması hususunda
gruplardan ve milletvekillerinden anlayış beklediğine ilişkin açıklama yaptı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 20 Kasım 2020 Cuma günü
saat 10.00'da toplanmak üzere 21.35'te toplantıya son verildi.

19 Kasım 2020 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.05

BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)

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

Komisyonumuzun 20’nci Birleşimini açıyorum.(*)

Bugün yatırımcı bir Bakanlığımız var gündemimizde. Sayın Bakanımızın da ilk bütçesi Bakan olarak, hayırlı olmasını diliyorum.

Gündemimizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçe, kesin hesap ve Sayıştay Raporları ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçe ve kesin hesabı bulunmaktadır.

Şimdi, sunumlarını yapmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu’na söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakanım.

Süreniz otuz dakikadır.

II.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu’nun, 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) hakkında sunumu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, saygıdeğer vekiller, değerli basın mensupları; 2021 Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmeleri çerçevesinde Bakanlığımız ve Bakanlığımızın bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarıyla yürütülen çalışmaları ve detaylarını sizlere arz etmek için huzurlarınızdayım. Bu aşamada öneri ve eleştirileriniz bizim için ve süregelen çalışmalarımız açısından son derece kıymetli. O nedenle bütün üyelerimize verecekleri katkı dolayısıyla şimdiden teşekkürlerimi sunuyor, Komisyon görüşmelerimizin başta ülkemiz olmak üzere hepimiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; Bakanlığımız merkez teşkilatı, 3 bakan yardımcılığı olmak üzere 21 birimden müteşekkil; 13 bölge müdürlüğü, 71 liman başkanlığı taşra teşkilatımız olarak hizmet veriyor. Bağlı, ilgili ve ilişkili kurum, kuruluşlarımızla birlikte teşkilatımızda 1 üst kurul ve toplam 17 genel müdürlük bulunuyor. Teşkilatımızda bulunan tüm mesai arkadaşlarımızla Türkiye için vatanımızın her metrekaresinde birlikte canla başla çalışıyoruz. Bu vesileyle mesai arkadaşlarıma da sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

(*) Coronavirus salgını sebebiyle toplantı salonundaki Başkanlık Divanı üyeleri, milletvekilleri, katılımcılar ve görevli personel maske takarak çalışmalara katılmaktadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bundan on sekiz yıl önce, 2002 yılında ülkemizde başlayan yeni ulaşım ve iletişim çağı, yenilenme ve dönüşüm süreciyle devam ediyor. Bu dönüşüm, ulaşım ve haberleşme alanlarında bütünsel kalkınma odaklı, mobilite, dijitalleşme ve lojistik dinamikleriyle şekillenen yeni, etkin ve dünyayı bu coğrafyaya entegre etmeyi hedefleyen iddialı bir süreçte işaret ediyor. Bu iddialı hedefe odaklanıp projelerimizle ülkemizi daha ileri taşımaya gayret ediyoruz. Bundan önce olduğu gibi, bundan sonra da ulaşım ve haberleşme sektörleri, başta ekonomi olmak üzere her alandaki gelişmenin ana lokomotifleri olarak 2071’e uzanan yolculukta en önemli dinamikler olacaktır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; daha önce ulaşım ve haberleşme sektörlerindeki temel belirleyicileri hâlihazırda ihtiyaçlar, beklentiler ve bunların itici gücü olan hedefler olarak sıralıyorduk. Yeni dönüşüm sürecinde ise açığa çıkmamış ihtiyaçları planlamalarımıza daha fazla dâhil edeceğiz. Her çalışmamızı vizyoner bir bakış açısıyla mobilite, dijitalleşme ve lojistik dinamikleri dikkate alarak gerçekleştireceğiz. İnsanımıza hizmet sunmak kadar coğrafi açıdan kalkınmada, eşitliğe destek vermek hedefiyle çalışacağız. Ana motivasyon kaynağımız, bütünsel kalkınmayı sağladığımız katma değer olacak çünkü insanımızın refahı ve mutluluğu ancak bütünsel kalkınmayla tesis edilebilir.

Çalışmalarımızla şekillenen birincil hedeflerimizi şöyle sıralıyoruz: Planlı bir yaklaşımla sürdürülebilir ulaşım ve iletişim yapısının oluşturulması, yatırımlara KÖİ modelleriyle alternatif finansman sağlanması, ulaşım yatırımlarının lojistik koridor oluşturma yaklaşımıyla önceliklendirilmesi ve uluslararası bağlantıların güçlendirilmesi, demir yolu yük ve yolcu taşımacılığını artırarak çok modlu ve dengeli ulaşımın desteklenmesi, uluslararası tehditlere karşı Türkiye’nin siber güvenliğinin sağlanması, fiber iletişim altyapısı ve geniş bant iletişiminin yurt genelinde yaygınlaştırılması.

Bakanlığımızın faaliyet alanlarının tümü, Türkiye’nin bütünsel kalkınması için gereken altyapının temel ayaklarını oluşturuyor. Bu sorumluluğumuzun farkında olarak 2003 yılından bu yana ulaşım ve iletişim alanında çok büyük ve önemli projeleri 910,3 milyar TL yatırım yaparak hayata geçirdik.

“Yol bizi nereye götüürse...” demedik, demiyoruz. Gideceğimiz yolu Türkiye’nin gelecek perspektiflerine göre çizerek hedeflerimiz doğrultusunda cesur ve kararlı bir tavırla yürütüyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım devam edin lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Metin gelmedi Sayın Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tamam ona arkadaşlar baksınlar, Sayın Bakanım siz devam edin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yaptığımız büyük işleri rakamlarla ifade etmek gerekirse şöyle bir tablo karşımıza çıkıyor: Yatırım harcamalarımızda yüzde 62,1’lik payla kara yolu 1’inci sırada yer alıyor. Demir yolunun yatırımlardaki payı 2013 yılında yüzde 33 iken 2020 yılında bu oran yüzde 47’ye çıkartıldı. 2020’de yüzde 47 olan demir yolu yatırımı, 2023 yılında yüzde 60 olacak.

Yatırımların daha hızlı tamamlanarak vatandaşlarımızın hizmetine sunulabilmesi bizim için son derece önemli. O nedenle alternatif finansman kaynaklarını da değerlendiriyoruz. Bunun için özet sektörün dinamizmini de harekete geçirdik. Böylece toplam 214,7 milyar TL’lik kamu-özel iş birliği projesini başlattık. Söz konusu yatırımların yüzde 86’sı tamamlandı. Yapımı devam eden kamu-özel sektör iş birliği projeleriyle birlikte 30,3 milyar TL daha yatırımı ülkemize kazandırmayı hedefliyoruz. Yatırım programımızda yer alan projelere ilişkin detaylar bu tabloda yer alıyor. Yatırım portföyümüzde 463 proje var. Bu projelerimizin toplam büyüklüğü 638,2 milyar TL. Bunda yaklaşık 263,5 milyarlık nakdi gerçekleştirme sağladı.

Bunca titiz ve teknik çalışmayı eş zamanlı sürdürebilmek ve ortaya dev eserler çıkarabilmek için uzmanlaşmış ve geniş bir ekiple çalışıyoruz. Teşkilatımız bünyesinde tam 139.959 personel çalışıyor. Ülke sahında 3.176 şantiyede yükleniciler tarafından çalıştırılan 117.769 kişiyle birlikte yaklaşık 258 bin kişi ulaşım ve iletişimin sunduğu iş imkânlarından faydalanyor.

Görev alanımızın diğere birçok sektörü doğrudan etkilediğinin bilincinde olarak Türkiye'nin kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerine uzanan merdivenlerin taşlarını her koşulda eksiksiz dizmek en büyük görevimiz. Bu kapsamda gerçekleştirdiğimiz bütün çalışmaların detaylarını sizlerle paylaşacağım.

Sayın Başkan, değerli üyeler; on sekiz yıl boyunca yatırım, düzenleme ve işletme faaliyetlerini temel politikalarımız doğrultusunda planladık ve yönettik. Bu politikaları ortaya koymak için ise Ulaştırma Ana Planı ve yapılan şûralar ile her zaman ülke yararına bir ortak akıl oluşturmaya sağladık. Tüm paydaşlarımızın deneyiminden ve bilgisinden faydalanma gayreti içinde olduk. Zira, Türkiye sadece coğrafi değil tarihsel, sosyal, kültürel ve ekonomik avantajlarıyla da dünyanın en kıymetli bölgelerinden biri üzerinde yer alıyor. Bulduğumuz coğrafyada, 1 milyar 603 milyon insanın yaşadığı, 39 trilyon 410 milyar dolar gayrisafi milli hasılaya sahip, 8 trilyon 51 milyar dolar ticaret hacmi bulunan 67 ülkeye ulaşabiliyoruz. Bu avantajlar ve fırsatlar bizi daha da çok çalışmaya teşvik ediyor. Çünkü, hepimiz biliyoruz ki ulaşırma ve haberleşme yatırımlarının ekonomik etkileri çok fazla.

2003-2019 yılları arasında yapılan kamu ve KÖİ yatırımlarının, yatırım ve faaliyet dönemindeki ekonomik etkileri ile faaliyet dönemindeki tasarruf etkilerinin analizini sizlerle paylaşmak istiyorum. Yatırımlarımızın gayri safi yurt içi hasıla, üretim ve istihdama olan etkilerini hesapladık. Bakanlığımız ile Bakanlığımızın bağlı, ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşlarının 2003-2019 yılları arasında devlet bütçesi ve kamu-özel işbirliğiyle yaptığı yatırımların toplam tutarı 158 milyar dolar.

Yatırımların sektörel dağılımına baktığımızda; kara yollarına 98,9 milyar dolar, demir yoluna 29 milyar dolar, hava yoluna 14,7 milyar dolar, deniz yoluna 1,7 milyar dolar, haberleşmeye 14,4 milyar dolar yatırım gerçekleştirildiğini görüyoruz. Toplam 158,7 milyar dolarlık kara yolu, demir yolu, hava yolu, denizcilik ve haberleşme yatırımlarının getirilerini görüyoruz. 2003-2019 yılları arasında bu yatırımların gayri safi yurt içi hasılaya toplam 386 milyar dolar ve üretime 818,8 milyar dolarlık etkisi oldu. Bu yatırımların toplam istihdama etkisi de yıllık 703,3 bin kişi olarak gerçekleşti. Yatırımlarımızın ülke ekonomisi için hatırı sayılır bir tasarruf sağladığını da görüyoruz. Yatırımlarımız sayesinde ülkemizin hem beşerî hem de maddi kaynaklarının verimli kullanılması sonucu sadece 2019 yılında 13,4 milyar dolar tasarruf elde ettik.

Kara yollarında ortalama hızın yükselmesi, kısalan ulaşım süreleri, yüksek hızlı trenler, artan hava yolu taşımacılığı sayesinde 2,8 milyar dolar zaman tasarrufu sağladık. Kısalan yollar, daha az yakıt ve bakım harcaması olan demiryolu ve havayoluna geçiş sayesinde araç bakımından ve yıpranmadan 3 milyar dolar tasarruf sağladık. Bunun dışında sağladığımız yakıt tasarrufu 1,2 milyar dolar. Emniyetli ulaşım altyapılarıyla ölümlü kazaların azalması sayesinde 12.353 hayat kurtardık. Kısalan yollar, kent içi raylı sistem hatları ve yüksek hızlı trenle çevre dostu taşıma modlarına geçişle 10,3 milyon dolar değerinde karbondioksit emisyon tasarrufu ve kamu hizmetlerinin kâğıtsız ortama taşınmasıyla da 20 milyon dolar kâğıt tasarrufu sağladık. Ayrıca, vatandaşlarımızın e-devleti kullanmasıyla kamu kurumlarına gitmeden işlemlerini tamamlayabilmesinin 1,8 milyar dolarlık zaman tasarrufu sağladığını ve bunun kamu işgücü verimliliğine de artış olarak yansdığını hatırlatmak isterim.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı fırsatların ekonomik ve ticari avantaja dönüşebilmesi için yarım asrı aşan bir süre ihmal edilen demir yollarında yeni bir atılım başlattık. 2003'ten itibaren Sayın Cumhurbaşkanımızın önderliğinde ve hükûmetlerimizin destekleriyle gelişmiş ülkelerde olduğu gibi "multimodal"

taşımacılığın sağlanması amacıyla demir yollarımız yeni bir anlayışla ele alındı. Demir yollarımızı limanlara, havaalanlarına bağlıyoruz. Projelerimizle sadece doğu-batı hattında değil, Karadeniz ve Akdeniz kıyılarımız arasında demir yolu ulaşımını katkı sağlar bir hâle getiriyoruz. Son on sekiz yılda demir yollarına toplam 169,2 milyar TL yatırım yaptık.

2009'da Türkiye'yi tanıştırdığımız yüksek hızlı tren hatlarımızın kapsamı sürekli genişliyor. Yeni hat yapımının yanı sıra mevcut konvansiyonel hatları da yeniledik. Elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına hız verdik. Yerli ve millî sinyalizasyon projesini uygulamaya geçirdik. Demir yollarında ilk defa tasarımları millî olan, çeken ve çekilen araçları üretmeye başladık. Demir yolunun rekabet gücünü artırmak için lojistik merkezler, yeni iltisak hatları yaptık.

Sayın Başkan, değerli üyeler; ülkemizi yüksek hızlı tren işletmeciliğiyle tanıştırdık. 1.213 kilometre YHT hattı inşa ettik. Konvansiyonel hatlarımızı yüzde 6 artırarak 11.590 kilometreye çıkardık. Böylece demir yolu ağıımız yüzde 17 artışla 12.803 kilometreye ulaştı. Demir yolunda verimliliği ve güvenliği artırmak üzere sinyalli ve elektrikli işletmeciliği hedef belirledik. Sinyalli hatlarımızı yüzde 161, elektrikli hatlarımızı ise yüzde 176 artırdık. 2020'de salgına rağmen demir yoluyla yurt içi yük taşımalarında gerileme olmadı. Ayrıca temassız taşımacılık avantajlarından dolayı uluslararası taşımalarda önemli artış öngörüyoruz.

Özellikle uluslararası taşımalarımızdan Bakü-Tiflis-Kars Hattı'nda yapılan taşımalarda yüzde 116 artış, İran hattında yapılan taşımalarda yüzde 63 artış ve Avrupa hattındaki taşımalarda yüzde 15 artış bekliyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; coğrafi konumumuzun sağladığı avantajların ekonomik ve ticari kazanımlara dönüşebilmesi için demir yollarına yaptığımız yatırımlara hız kesmeden devam etmemiz gerekiyor. Ülkemizden geçen ve başta Çin olmak üzere Uzak Doğu ülkelerini Avrupa Kıtası'na bağlayan güzergâh, bilinen adıyla orta koridor; Pekin'den başlıyor, Hazar Denizi'ni geçip Türkiye'ye geliyor, buradan da Avrupa'ya ulaşıyor. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı'nın hizmete girmesiyle Çin-Avrupa arasındaki demir yolu yük trafiğinde orta koridorun etkin olarak kullanılması olanağı ortaya çıktı. Orta koridor üzerinden, Çin'in Xi'an şehriden Çekya'nın Prag şehrine hareket eden Çin-Avrupa arasındaki ilk blok transit konteyner treni 6 Kasım 2019'da Ankara'ya ulaştı. Tren, Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu üzerinden Çin'den Avrupa'ya giden ve Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya ulaşan ilk yük treni olarak tarihe geçti. Çin-Türkiye parkurunu on iki günde, 11.483 kilometrelik toplam parkurunu ise on sekiz günde tamamladı. İlerleyen yıllarda kuzey hat olarak belirtilen Çin-Rusya üzerinden Avrupa'ya gerçekleşen yıllık 5 bin blok trenin yüzde 30'unun geçişini Türkiye'ye kaydırmak için çalışıyoruz. Orta koridor ve BTK güzergâhından yılda 1.500 blok treni işletmeyi ve Çin-Türkiye arasındaki toplam on iki günlük seyir süresini on güne düşürmeyi hedefliyoruz.

Kars-Tiflis-Bakü Demir Yolu'nu 30 Ekim 2017'de işletmeye açtık. Başlangıçta yıllık 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesini 2024 yılı sonunda 3 milyon yolcuya ve 20 milyon ton yük taşımaya yükseltmeyi hedefliyoruz.

2020 yılında dünyayı etkileyen Covid-19 pandemisi sebebiyle yolcu trenlerimizde birçok tedbir aldık. 2020 yılı sonunda toplam yolcu sayısında 2019 yılına göre yüzde 36'lık düşüş bekliyoruz. Demir yollarımızda 2020 yılı yük taşıma hedefimiz 35,28 milyon ton.

YHT ulaşımını, 4 destinasyonda 13 ile, ülke nüfusunun yüzde 44'üne ulaştırdık. Toplam yolculuk sayısı 55 milyonun üstüne çıktı.

Şehir içi raylı sistemler konusunda da Bakanlığımızın yatırımları hepinizin malumu. Bunlardan en önemlisi asrın projesi Marmaray. Marmaray'ı 29 Ekim 2013 tarihinde açtık. 63 kilometrelik Gebze-Söğütlü Çeşme-Kazlıçeşme-Halkalı arası banliyö hattını da 13 Mart 2019 tarihinde İstanbulluların hizmetine sunduk. Günlük 285 seferle yaklaşık 460 bin kişinin seyahat ettiği bu hattın hizmete alınmasıyla yüz seksen beş dakikada katedilen mesafe yüz on beş dakikaya indi.

Başkentray'da 2018'in Nisanında ticari seferlere başlandı. O tarihten bu yana 29 milyonu aşkın yolcu taşıdık.

Geldiğimiz noktayı görmek açısından, demir yollarında tarihsel bir kıyaslama yapmak doğru ve yerinde olacaktır. 1923-1950 yılları arasında büyük bir hızla devam eden demir yolu yapımıyla 3.764 kilometre yeni demir yolu inşa edildi. Bu, cumhuriyetin ilk yıllarında demir yoluna verilen önemi ifade eden bir veri ancak 1951-2003 döneminde, demir yolları yapım ve yatırımlarında ciddi oranda azalma meydana geldi. Bu dönemde yapılan demir yolu uzunluğu sadece 945 kilometre. 2003 sonrasındaysa başlattığımız demir yolu seferberliği ile 1.213 kilometresi YHT olmak üzere, toplam 2.115 kilometre yeni hat yaptık. Bugün, 12.803 kilometre demir yolu ağında işletmecilik yapıyoruz. Cumhuriyetin, ana yurdumuzun demir ağlarla örülmesi vizyonuna sahip çıkan biz olduk.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Ulaştırma ve Lojistik Master Planı çalışmaları kapsamında demir yolunun payını ilk etapta yüzde 5'ten yüzde 10'a çıkarmayı hedefliyoruz. Bunun yanı sıra taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesi için de çalışıyoruz. Demir yollarını ülke geneline yaymak için gece gündüz çalışıyoruz. Elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına hız verdik. Yeni çeken, çekilen araçları yerli ve millî olarak üretiyoruz. İltisak hatları inşa ediyoruz. Üretim merkezlerimizi, limanlarımızı ne kadar iltisak hattıyla bağlarsak ülkemizin önünü o kadar açacağız. Ayrıca lojistik merkezler yaparak hizmete sunuyoruz.

Demir yolu hamlemizin en önemli bileşeni, yük ve yolcu taşımacılığının ekonomik ve süratli bir şekilde yapılabilmesi hızlı tren ağıımızı geliştirmek. Bu kapsamda yapımı devam eden 3.872 kilometrelik hattın, 3.515 kilometresi hızlı tren ve 357 kilometresiyse konvansiyonel hatlardan oluşuyor.

Ulaştırma ve Lojistik Master Plan öngörülerimiz doğrultusunda projelerimizi önceliklendirerek çalışmalarımızı ara vermeden sürdürüyoruz. Bu hatlardan, Ankara-Sivas YHT hattının altyapı yapım çalışmalarında yüzde 95 fiziki ilerleme sağladık. Üstyapıda 712 kilometre ray serimini tamamladık. Elektromekanik sistem montajları hızla devam ediyor. Balıkesir-Yerköy-Sivas kesiminde yükleme testlerine başladık, en kısa sürede hizmete almak için yoğun çabalarımız sürüyor. Proje tamamlandığında Ankara-Sivas arasındaki demir yolu seyahat süresi on ikiden iki saate düşecek. Yakıttan, zamandan, çevresel etkilerden tam on saat kazanacağız.

Bir başka önemli proje Ankara-İzmir hızlı tren hattı; altyapı çalışmalarında yüzde 35 fiziksel ilerleme kaydettik. Ankara-İzmir arasında on dört saat olan demir yolu seyahat süresini üç saat otuz dakikaya düşüreceğiz. Burada da kazancımız on bir saatten fazla. Bittiğinde 525 kilometrelik mesafede yılda yaklaşık 13,5 milyon yolcu ve 90 milyon ton yük taşımayı hedefliyoruz.

Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi, İpek Demir Yolu güzergâhının ülkemizden geçen bölümünün Avrupa bağlantısını oluşturan en önemli halkalardan birini teşkil ediyor. Projeyle, Halkalı-Kapıkule (Edirne) arası yolcu seyahat süresini dört saatten bir saat yirmi dakikaya; yük taşıma süresini ise altı saat otuz dakikadan iki saat yirmi dakikaya düşmesini hedefliyoruz. Amacımız mevcut hat kapasitesinin de 4 kat artırılması. Proje iki kesimden oluşuyor: 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule Projesi'nin ilk etabı olan 153 kilometre uzunluğundaki Çerkezköy-Kapıkule kesiminin yapımına başladık, bugün itibarıyla yüzde 13 fiziksel ilerleme sağladık. 76 kilometrelik Halkalı-Çerkezköy kesiminin ise ihale çalışmaları devam ediyor.

Ankara-İstanbul YHT Hattı'na bağlantılı olarak 106 kilometre uzunluğundaki Bursa-Yenişehir-Osmaneli arasında 200 kilometre/saat hıza uygun yeni çift hatlı, elektrikli ve sinyalli hızlı tren hattı yapmayı planladık. Bu hat Bursa ve Bilecik'in sanayi performansını katbekat artıracak. Bu hızlı tren hattıyla çevre illerdeki otomotiv, makine, madencilik ve kimya sektörlerine hizmet verilecek ve bu bölgelerdeki imalatın demir yoluyla taşınması sağlanacak.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, sadece kısa bir uyarı yapmak istiyorum. Metninizin uzunluğunu görünce... Süre de bayağı ilerledi, sekiz dakika kaldı, normal süreye bir ek süre vereceğim ama o da yetmeyecek muhtemelen. Belli detayları geçebilirsek faydalı olur diye düşünüyorum. Çok konunuz var biliyorum.

Lütfen devam edin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU - Projenin tamamlanmasıyla 3 milyon Bursalı hızlı tren konforuna ve hızına kavuşacak.

Ülkemizi hızlı tren ağıyla örme çalışmalarımıza bir örnek de güneyimizden: Konya-Karaman-Ulukışla Hızlı Tren Hattı. Konya-Karaman arasını işletmeciliğe açtık. Karaman-Ulukışla arasında ise altyapı yapım çalışmalarında yüzde 66 fiziki ilerleme sağladık. Hattın açılmasıyla Konya-Adana arası beş saat elli dakikadan, iki saat yirmi dakikaya düşecek.

Toplam 196 kilometre uzunluğunda, saatte 200 kilometre hız yapılabilir Akсарay-Ulukışfa-Yenice Hızlı Tren Projesi'ni dış finansman yoluyla tamamlayacağız. Çift hatlı olarak planladığımız projeye, ana yük koridorunda kuzey-güney aksında ihtiyaç duyulan kapasite temin edilmiş olacak.

Mersin'den Gaziantep'e uzanan hızlı tren hattımızda da çalışmalarımız hummalı bir şekilde devam ediyor. 312 kilometrelik uzunluğa sahip projedeki inşaat çalışmalarımız 5 kesimden oluşuyor. 2023 yılında tamamlanması planlanan projeye Adana ile Gaziantep arasında seyahat süresi altı saat yirmi üç dakikadan iki saat on beş dakikaya düşecek. Proje sayesinde özellikle liman kenti Mersin'e ulaşımın kolaylaşması ve taşıma maliyetlerinin düşmesiyle Gaziantep ve bölge üreticilerinin rekabet imkânları daha da güçlenecek.

Adapazarı-Gebze-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı Halkalı Hızlı Tren Projemizin üzerinde önemle duruyoruz. Türkiye açısından ekonomik anlamda birden fazla kritik değere sahip Yavuz Sultan Selim Köprüsü demir yolu ulaşımıyla iki kıtayı birbirine entegre edecek.

Yeni, Yerköy-Kayseri Hızlı Tren Hattımızla 1,5 milyon Kayserili vatandaşımızı YHT hattına dâhil etmeyi amaçlıyoruz. Ayrıca projeye ana yük koridorunda kuzey-güney aksında ihtiyaç duyulan kapasite temin edilecek. Hızlı tren hatlarımızın yanı sıra konvansiyonel hatlarımızda da iyileştirme çalışmaları aralıksız sürüyor.

Türkiye'nin en büyük demir yolu modernizasyon projesi olan Samsun-Sivas (Kalın) Projesi'ni tamamladık. Hattın açılışı 1 Kasım günü Sayın Cumhurbaşkanımız tarafından yapıldı. Ayrıca Samsun, Amasya, Tokat, Sivas illerinde yaşayan vatandaşlarımız demir yoluyla daha konforlu ve güvenli seyahat etme imkânına kavuştu. Demir yolu yapım çalışmalarımıza paralel olarak yük ve yolcu yoğunluğunu dikkate alarak belirlediğimiz güzergâhlarda etüt proje çalışmalarımız da devam ediyor. Toplam 3.456 kilometrelik hatta ise etüt proje çalışmalarımızı tamamladık.

Demir yolu hatlarımızın yüzde 45'ini elektrikli hâle getirdik. Böylece hem verimliliği artırıyoruz hem de karbondioksit emisyonunu azaltarak çevreye daha duyarlı bir işletmeciliğe geçiyoruz. 2023 yılı sonu hedefimiz, elektrikli hat uzunluğunu yüzde 77'ye çıkarmak. Öte yandan, demir yolu hatlarımızın

yüzde 51'ini sinyalli hâle getirdik. Yolcu ve yük taşımacılığında güvenliği ve işletme hızını artırmak için 1.613 kilometrede sinyalizasyon çalışmalarına devam ediyoruz. 2023 yılı sonu hedefimiz, hatlarımızın yüzde 79'unu sinyalli hâle getirmek.

Fabrika, liman, organize sanayi bölgeleri gibi yük merkezlerinin demir yolu bağlantısının sağlanması, taşıma maliyet ve miktarında daha rekabetçi olmak açısından son derece belirleyici.

Kıtaların buluşma noktasında yer alan konumuyla Türkiye, bölgesel yük taşımacılığında önemli bir ticaret hacmine sahip. Bu noktada lojistik faaliyetler büyük önem arz ediyor. Lojistik faaliyetlerin, üretimin büyümesi ve gelişmesinde ne kadar etkili olduğunu biliyoruz. Planladığımız 25 lojistik merkezden 11'ini işletmeye aldık. Konya Kayacık Lojistik Merkezi'nin yapımını tamamlayarak Sayın Cumhurbaşkanımızın teşrifleriyle açılışını yaptık. Kars Lojistik Merkezi'nin yapımını da tamamlayarak en kısa sürede hizmete açacağız. Diğerlerinin ihale ve proje çalışmaları devam ediyor.

Mevcut ve orta vadede hizmete alacağımız YHT hatlarına talep artıyor. Bu talebi karşılamak için yeni setler almaya devam ediyoruz. 2 tane ilave set daha 2021 ilk çeyreğinde ülkemizde olacak inşallah. Bunun yanı sıra, millî tren setlerimizi üretme çalışmalarımıza devam ediyoruz.

Bakanlık olarak, kent içi raylı sistemler konusunda da gece gündüz demeden çalışmayı, kentlerimizde toplu taşımayı özendirmek için dünya standartlarında sistemler kurmayı sürdürüyoruz. Bugüne kadar 312,2 kilometre kent içi raylı sistem hattını tamamlayıp milletimizin hizmetine sunduk. İstanbul, Ankara, Kocaeli ve Antalya'da hayata geçirdiğimiz metrolarla bugüne kadar 874 milyon yolcu taşındı; 270 milyon saat zamandan, 250 bin ton yakıttan tasarruf sağladık, karbon emisyonunda 138 bin ton azalma sağladık.

Kent içi raylı sistemlerin ekonomi ve çevreye de göz ardı edemeyeceğimiz katkıları oluyor. 6 ilde daha yapımı süren 9 projemiz var. Bu projeler bittiğinde ekonomimize 10,8 milyar TL katkı sağlamlarının yanı sıra, 142 milyon saat zamandan, 132 bin ton yakıttan tasarruf edeceğiz.

Kent içi raylı sistemler sayesinde özellikle büyük şehirlerimizde yaşanan trafik tıkanıklıkları çözlürken karbon emisyonunda 71 bin ton azalma olacak. İstanbul'da Marmaray, Ankara'da Başkentray, İzmir'de toplu taşımacılıkta İZBAN hattı, Konya'da Konyaray Projesi vatandaşlarımıza hizmet veriyor; Gaziantep'de Gaziray Projesi devam ediyor.

İstanbul'un kent içi raylı sistem şebekesinin önemli bir kısmını Bakanlığımız üstlendi. 81,4 kilometrelik kısmını işletmeye açtık, 91 kilometrenin yapımına devam ediyoruz. Marmaray ve banliyö hatlarının iyileştirilmesi, İstanbul Levent-Hisarüstü mini metrosu, Bakırköy-Kirazlı metrosu, Sabiha Gökçen-Kaynarca metrosu, Gayrettepe-İstanbul Havalimanı metrosu, Halkalı-İstanbul Havalimanı metrosu, son olarak, Başakşehir Çam ve Sakura Şehir Hastanesi-Kayaşehir metrosunu İstanbul Büyükşehir Belediyesinden devraldık, çalışmalara başladık. İstanbul'un bir başka uluslararası havalimanı Sabiha Gökçen, burayı da metro hatlarına entegre ediyoruz. Kadıköy-Kartal-Kaynarca raylı sistem hattını 7,4 kilometre uzunluktaki bu hatla Sabiha Gökçen Havalimanı'na bağlayacağız. Yüzde 87 fiziki gerçekleşme kaydettik, bu projemizi de 2021 yılı sonunda bitirmeyi hedefliyoruz.

Kocaeli'ye de bir tramvay hattı inşa ediyoruz. Doğu-batı yönünde, şehri baştan sona kateden Otogar-Plajyolu tramvay hattıyla entegre olarak şehir hastanesini kent merkezine bağlayacak. Projeyle birlikte, mevcut tramvay hattına günlük 39 bin ilave yolcu geleceğini öngörüyoruz.

İç Anadolu'nun en gelişmiş illerinden biri olan Kayseri'de de kent içi ulaşım yatırımları yapıyoruz. Kayseri Anafartalar YHT tramvay hattı 6,8 kilometre uzunluğunda. Bursa Emek-Şehir Hastanesi raylı sistem hattı 6 kilometre. Mevcut Emek-Arabayatağı raylı sistem hattının uzatılmasıyla Şehir Hastanesi ve YHT Gar'a şehir merkezinden kolay ve konforlu ulaşım sağlanacak.

2021 yılında bitirmeyi planladığımız, Güneydoğu'nun sanayi ve ekonomi alanında en üretken kentlerinden Gaziantep'in kent içi toplu taşıma sistemine katkı sağlayacağımız Gaziray Projesi'nde ise yüzde 70 ilerleme kaydettik. Konya şehir içi raylı sistem ağının geliştirilmesine çalışıyoruz. Kayacık ile Konya mevcut gar arasındaki 17,4 kilometrelik kesimini, 2 hattan yüksek hızlı tren, 2 hattan ise banliyö ve konvansiyonel hat işletmeciliği yapma amacıyla 4 hatlı hâle getiriyoruz. Yolcuların Selçuklu ve Konya YHT garlarına ve YHT ve banliyö trenlerine erişimini sağlayacağız.

Sayın Başkan, değerli üyeler; TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ'I TÜRASAŞ çatısı altında birleştirdik. Yerli üretim altyapı kapasitesinin geliştirilmesini istiyoruz. Türkiye raylı sistemler sektöründe, demir yolu araçlarının üretiminde, lokomotif kurum olma hedefiyle sektör paydaşlarını bir çatı altında toplayarak sinerji oluşturmayı amaçladık. Böylelikle raylı sistemler sektöründe milli tasarıma sahip ürünleri geliştirmeyi ve artırmayı istiyoruz.

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

Lütfen devam edin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Bu ürünleri dünya pazarına açık marka değerine kavuşturmaya niyetliyiz. Çeken ve çekilen araçlarımızı yerli ve milli imkânlarla üretiyoruz. Kurduğumuz Raylı Ulaşım Teknolojileri Enstitüsüyle yerli ve milli demir yolu hamlemizi hızlandırmayı hedefliyoruz. Millî elektrikli tren setleri üretimi çalışmalarından edinilen tecrübeler ile 225 kilometre/saat hızında Elektrikli Tren Seti Projesi çalışmalarına başladık. Prototipi 2022 yılında tamamlamayı ve 2023 yılında seri üretimine geçmeyi planlıyoruz.

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

Sayın Başkan, değerli Üyeler; haberleşme sektöründe, bilgi ve iletişim altyapısının güçlendirilmesini ve yaygınlaştırılmasını, genişbant altyapısının veya kullanımının yaygınlaştırılmasını, sektörde etkin rekabetin ve tüketicinin refahının geliştirilmesini, yerli ve milli üretimin desteklenmesini, siber güvenliğinin geliştirilmesini, hedefleyerek çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Sektörün serbestleşmesi sayesinde ve yapılan yatırımlarla pazarda istikrarlı bir büyüme sağladık. Sektör büyüklüğü geçtiğimiz yıl, bir önceki yıla göre yüzde 14 artarak yaklaşık 152,7 milyar TL'ye erişti. Mobil abone sayısı 28 milyondan 81,7 milyon seviyesine ulaştı. Gelişmiş altyapılara önem verdik. Vatandaşın hizmetine sunduğumuz 4.5G hizmetinden faydalanan abone sayısı 75 milyonu aştı. 2003 yılında 23 bin olan geniş bant abone sayısının bugün 78 milyonu aştığını görüyoruz. Ulusal Genişbant Stratejimiz doğrultusunda 2023 yılında, internet kullanım oranını nüfusumuzun yüzde 80'ine yükseltmeyi, mobil genişbant abone yoğunluğunu yüzde 100'e ulaştırmayı, en az 100 megabit/saniye hızda genişbant altyapısını nüfusumuzun tamamına sunmayı, sabit genişbant abone yoğunluğunu yüzde 30'a çıkarmayı ve fiber abone sayısını 10 milyona yükseltmeyi hedefliyoruz. Genişbant kapasitesi, bilgi toplumuna geçişin temel unsuru. Bu sebeple "Her Yerden Herkese Genişbant" hedefi ile Ulusal Genişbant Stratejisi ve Eylem Planı'nı yürürlüğe koyduk. Hedeflerimizi de fiber erişiminin ve genişbant altyapısının yaygınlaştırılması, kapasite ve hızların yanı sıra genişbant talebinin artırılması olarak belirledik.

Bilgi ve iletişim teknolojileri kullanımının yaygınlaşmasına bağlı olarak siber güvenlik konusu da hayatımızın içine girerek her gün biraz daha önem kazanıyor. Siber ortamın güvenli kullanılması ihtiyacının farkında olarak 2012'den itibaren dünyada tedbir alan ilk ülkeler arasındayız. Bu amaçla, Ulusal Siber Güvenlik Organizasyonu'nu oluşturduk. Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi ve siber olaylara müdahale ekiplerini kurduk. Siber olaylara 7/24 müdahale ediyoruz. Öte yandan dijital uygulamaların yoğunlukla tercih edildiği Covid-19 pandemi sürecinde de ek önlemler almayı sürdürüyoruz. Kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve üniversitelerle iş birliği içinde Ulusal Siber Güvenlik Stratejisi ve Eylem Planı hazırlandı. Kamu kurumları arasındaki veri trafiğinin daha güvenli yapılabilmesi amacıyla kamuya özel sanal bir ağ olan KamuNet'i kurduk. Kamu kurumları arasında 500'den fazla hizmet KamuNet üzerinden sağlanıyor. KamuNet güvenliğinin artırılması için, ilave uyarı ve alarm yeteneklerinin geliştirilmesi için çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Ülkemizin coğrafi kısıtlarını aşarak mobil haberleşme altyapısını yaygınlaştırmak için yatırımlarımıza devam ediyoruz. Bu kapsamda evrensel hizmet projeleriyle 2.575 yerleşim yerine 4.5G hizmeti götürdük. Ayrıca bu projelerde yüzde 40 oranında yerli baz istasyonumuz ULAK'ı kullanıyoruz.

Uçtan Uca Yerli ve Millî 5G Haberleşme Şebekesi Projesi'yle elektronik haberleşme altyapısında dışa bağımlılığımızı ortadan kaldırmak istiyoruz. 14 AR-GE firmasının ve 3 mobil işletmecinin yer aldığı projede, 5G altyapısında ihtiyaç duyulan, anteninden çekirdek şebekesine kadar tüm ürünlerin yerli ve millî imkânlarla geliştirilmesine çalışıyoruz.

Vatandaşlarımızın daha şeffaf bir şekilde kamu hizmetinden faydalanmasına katkı sağladığımız E-Devlet Kapısı'yla 6.668 kurumun 5.121 hizmetini vatandaşlarımıza elektronik ortamda sunuyoruz. E-Devlet Kapısı'nı kullanan kişi sayısı 50 milyona yaklaştı. Vatandaşlarımız artık kamu binalarına gitmeden sadece tek tıkla, birçok hizmete kolaylıkla erişebiliyor.

Kamu hizmetlerinin elektronik ortamda, 7/24 kesintisiz bir şekilde, zamandan ve mekândan bağımsız olarak sunulabilmesi imkânı sağlayan E-Devlet hizmetlerinin önemi karantina günlerinde daha da iyi anlaşıldı. E-Devlet Kapısı'nda 2020 yılı ilk on ayında, 463 milyon aylık ortalamayla 4,6 milyarı aşkın hizmet kullanıldı.

Ayrıca, elektronikleşmeyle sağlanan tasarrufa örnek olarak ikametgâh belgesi sorgulama, 2020 yılı ilk on ayında toplam 40 milyon 259 bin 880 kez kullanılmış. Sadece bu işlemin sağladığı ekonomik tasarruf toplam 403 milyon TL'yi buldu.

369 metreyle Avrupa'nın en yüksek kulesi olan Küçük Çamlıca TV-Radyo Kulesi, Dünya'da bir ilki gerçekleştirerek, tek noktadan 100 FM yayınıyla radyolara hizmet vermiştir. Küçük Çamlıca TV-Radyo Kulesi'ndeki yüksek verimli anten ve verici sistemler sayesinde sağlanacak enerji tasarrufu da maksimum seviyede olacaktır. Küçük Çamlıca TV-Radyo Kulemizin zeminden itibaren yüksekliği 369 metredir. Zeminden itibaren betonarme yüksekliği 201 metre olan yapının çelik anten yüksekliği 168 metredir. Zeminden kulenin tepesine kadarki mesafe 587 metreye ulaşmaktadır.

Bir dünya şehri ve turizm merkezi İstanbul'un Çamlıca tepelerindeki antenler nedeniyle oluşan görüntü kirliliğini ortadan kaldırmak için Küçük Çamlıca TV-Radyo Kulesi'ni inşa ettik. Görüntü kirliliğini ortadan kaldırarak İstanbul silüetine katkı sağladığımız gibi şehrin turizmine de katkı sağlanacak. Radyo yayınlarının başladığı Kule, ülkemizde karasal sayısal yayına geçişin altyapısını oluşturacak ve diğer illerimizdeki sayısal yayıncılığa geçiş faaliyetleri de hızlanacak. Aynı şekilde Çanakkale'nin silüetini güzelleştirecek Çanakkale TV-Radyo Kulesi yapım çalışmalarına da devam ediyoruz.

Yüz seksen yıllık tecrübesiyle tarihimizin önemli miraslarından PTT, güçlü kadrosuyla hizmetlerini vatandaşlarımıza ekonomik, hızlı, güvenli ve kaliteli bir şekilde sunuyor. Türkiye Kart Projesi'yle ülke genelinde tüm ulaşım araçlarında kullanılabilecek bir ulusal e-ödeme kart sisteminin geliştirilmesi sayesinde tek bir kartla ulaşım, para transferi, alışveriş ve bunun gibi ihtiyaçların karşılanmasını amaçlıyoruz. PTTAVM de yine dijitalleşen dünyaya uygun yapılandırdığımız bir başka projemiz. PTT bölgesel ölçekte e-ticaret faaliyetlerini ve lojistik hizmetlerini geliştirerek uluslararası bir marka olarak konumlandırılacak.

Haberleşme alanındaki faaliyetlerimizi uzayda da sürdürüyor ve geliştiriyoruz. TÜRKSAT yapılan yatırımlar sayesinde Avrupa, Asya ve Afrika'da 118 ülkede yaşayan 3 milyar insana ulaşan uydu kapasitesine erişti. Uydu haberleşme hizmetleri dışı bağımlı olmadan, kesintisiz ve güvenli bir şekilde sağlanıyor.

Uydu haberleşme kapasitemizi geliştirmeye devam ediyoruz. TÜRKSAT 5A'yı aralık ayında, 5B'yi ise 2021 ilk yarısında fırlatıyoruz. Türkiye'nin en büyük AR-GE projesi Yerli Haberleşme Uydusu TÜRKSAT 6A da 2022 yılında hizmet vermeye başlayacak.

2005 yılında 21 ilde 2,2 milyon kurulu kapasitesiyle TÜRKSAT'a devrolan kablo hizmetlerinde, bugün itibarıyla 24 ilde yaklaşık 4,7 milyon kurulu kapasiteye ulaştık.

Sayın Başkan, değerli üyeler; üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin denizci kimliğini ön plana çıkarmak için yoğun çalışmalar gerçekleştiriyoruz. Bu doğrultuda yürüttüğümüz çalışmalarla deniz ticareti filo sıralamasında 15'inci sıraya yerleştik ancak önümüzdeki süreçte ilk 10'u hedefliyoruz. Gerçekleştirdiğimiz çalışmalar sayesinde gemi adamı sayısı sıralamasında ise ilk 3'te yer alıyoruz. Gemi inşasında da daha çok tercih edilen bir ülke olmak için çalışıyoruz. Zamanın gereği olarak büyük ölçekli liman projelerimiz devam ediyor. Ro-Ro ve kabotaj taşımacılığında yakaladığımız büyümeyi devam ettireceğiz. Dünya ticaretinde payımızı artırmak için Türk Bayraklı gemilerimizin standartlarını üst seviyeye çıkarıyoruz.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen faaliyetlerle denizlerimizde seyir, can, mal ve çevre emniyetiyle deniz güvenliğini en üst seviyede sağlıyoruz.

Denizlerimizde petrol kirliliğinin önlenmesine müdahale etmek kadar, hazırlıklı olmak da oldukça önem arz ediyor. Bakanlık olarak yürüttüğümüz Tekirdağ Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi (UDEM) Projesi kapsamında ulusal acil müdahale sistemimizin geliştirilmesini hedefledik. Ayrıca; 2002 yılından önce yurt dışından hizmet alırken bugün, deniz ve hava araçlarının karşılaştığı acil durumlarda Türk Görev Kontrol Merkezi servis sahası içinde beş ülkeye hizmet veriyoruz. Mavi vatanı arama kurtarma faaliyetlerimizi artırdık.

Sayın Başkan, değerli üyeler; dünyanın transit merkezi olabilecek potansiyele sahip olan ülkemizde, bu avantajı değerlendirmek için 2002'den bu yana havacılık politikamız çerçevesinde etkili çalışmalar yürüttük. Havacılığa yaptığımız yatırımlar ve bu alandaki düzenlemeler sayesinde Türkiye, dünya ortalamasının üzerinde büyüme performansı gerçekleştirdi. Havacılıktaki gelişmeler elbette göstergelere de yansdı. Ülkemiz, dünya ve Avrupa havalimanları toplam yolcu sayısı sıralamasında, 2018 ve 2019 yıllarında dünyada 10'uncu sırada yer aldı, Avrupa ülkeleri arasında ise 2019 yılında 5'inci sıraya yerleşti. 2003 yılında 2 merkezle 26 noktaya yapılan iç hat uçuşlarımız, bugün 7 merkezden 56 noktaya ulaştı. Ülkemiz, havacılık alanında dünyanın transit merkezi olmaya çok müsait. Bunu mümkün kılmak elbette diğer ülkelerle hava anlaşması ilişkilerimizi güçlendirmekten geçiyor. Bu doğrultuda yürüttüğümüz çalışmalar sayesinde 2003 yılında 81 olan hava ulaştırma anlaşması yaptığımız ülkelerin sayısını 173'e çıkardık. Artan rekabet, cesaretlendirici politikalar ve örnek niteliğinde uygulamalar sonucunda "Dünyada ulaşamadığımız hiçbir nokta kalmayacak." hedefimize ulaştık diyebiliriz. Türk

sivil havacılığı sayesinde dünyanın en geniş uçuş ağına sahip ülkelerin başında yer alıyoruz. 2003 yılında 50 ülke ile 60 noktaya uçuş gerçekleştiriliyorken bugün 127 ülkede 329 noktaya ulaştık. 2021 yılında açılışını hedeflediğimiz ve bölgesini hareketlendirecek Rize-Artvin Havalimanı çalışmalarımız devam ediyor.

Türk sivil havacılığında küresel anlamda ses getiren yeni bir dönemi de İstanbul Havalimanı'yla başlattık. Engelsiz ve yeşil havalimanı olarak yapımı gerçekleşen projemiz sayesinde dünyanın en büyük havalimanlarından biri göz bebeğimiz İstanbul'da hizmete girmiş oldu.

Bölgesine, ticaretine hareket katacak, yöresinin turizmini canlandıracak birçok havalimanı yatırımlarımız devam ediyor. Yozgat Havalimanı projemizin altyapı çalışmaları hızla devam ediyor. Bayburt-Gümüşhane Havalimanı çalışmaları devam ediyor. Çukurova Havalimanı'nın altyapı çalışmaları devam ediyor, üstü yapısı ihalesini yapıyoruz. Yaklaşık 2 milyon yolcu kapasiteli Tokat Havalimanı'nı da 2021 yılında tamamlamayı hedefliyoruz.

Tasarladığımız projelerin ardından, birçok sektör gibi havacılığı da etkileyen salgın döneminde gerçekleştirdiğimiz çalışmalardan bahsetmek istiyorum. Bu sürecin etkilerini azaltmak için önlemlerimizi büyük bir ciddiyetle aldık. Havaalanı Pandemi Tedbirleri ve Sertifikasyonu Genelgesi'ndeki ve ekinde yer alan Havaalanı Covid-19 Standartları Rehberi'ndeki gereklilikler, işletilen tüm havalimanlarında yerine getirildi. Bu kapsamda, söz konusu havalimanlarımızı sertifikalandırdık. Destekler ile alınan önlemler sayesinde, salgın sürecinde kasım ayı için gerçekleşen günlük uçuş sayılarını incelediğimizde, 591 uçuşla Türk Hava Yollarının ilk sırada, 1.310 uçuşla Türkiye'nin 4'üncü sırada yer aldığını görüyoruz.

İnsansız hava araçlarımızın sayısı 44.933'e, İHA Pilot Lisansı'na sahip kişi sayısı ise 215.958'e yükseldi.

Karayolu için belirlediğimiz politikalar çerçevesinde yatırım ve faaliyetlerimizi yapıyor, KÖİ modelini kullanarak özel sektörün katkısıyla önemli projeleri hızla tamamlıyoruz.

Ülkemizin ana kara yolu ulaşım aksları olan doğu-batı ve kuzey-güney koridorlarının tamamına yakınının yapımını gerçekleştirdik. Yollarımızı daha güvenli ve konforlu hâle getiriyoruz. Ülkemizin zor coğrafi koşullarını tüneller, köprüler ve viyadüklerle aşıyoruz. Çağın gereği olan akıllı ulaşım sistemlerini yaygınlaştırıyoruz. Avrupa, Asya ve Afrika Kıtaları arasında doğal bir köprü konumundaki ülkemizden geçen uluslararası kara yolu koridorlarının uzunluğu yaklaşık 13 bin kilometre. Bu koridorlar için, artan transit taşımacılıkla birlikte fiziki ve geometrik standartların ve trafik güvenliği seviyesinin yükseltilmesi için çalışmalarımız artarak devam ediyor. Bu kapsamda önemli lojistik merkezlere, demir yollarına, havalimanlarına ve sınır kapılarımıza hızlı ve güvenli ulaşımı sağlayacak 20.715 kilometre uzunluğundaki lojistik kara yolu ağımızdaki bölünmüş yol imalatlarımız hızla sürüyor.

2003 yılındaki bölünmüş yol uzunluğumuz 6.101 kilometreydi. Buna 21.613 kilometre ilave ederek toplam bölünmüş yol uzunluğumuzu yaklaşık 28 bin kilometreye çıkardık. Böylece trafik güvenliğini artırarak kazalardaki ölüm oranını düşürdük, taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağladık, seyahat konforunu artırdık ve süresini kısalttık. Ortalama hızı ise 40 kilometreden 88 kilometreye çıkardık. Çalışmalarımızla, kesintisiz trafik akım koşulları oluşturduk ve oluşturmaya devam edeceğiz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, ek süreniz de dolmuştur ancak yatırımların üçte 1'inden fazlasını yapan bir Bakanlığınız var ve kapsamlı konularınız var. Komisyonumuzun da anlayışıyla yedi dakika daha ek süre veriyorum tamamlamanız için, buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANIAĞİL KARAİSMAİLOĞLU – Teşekkür ederim Başkanım.

Artan yolcu ve yük trafiğinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi yol ağı ve standartlarının yükseltilmesiyle mümkün olacaktır.

AB ülkelerindeki otomobil sahiplik düzeyi doyunluk noktasında olup ülkemizde bin kişiye düşen 152 otomobil sahipliği AB ortalamasının 1/3 düzeyindedir. Ülkemizin, gelecek on yıl içinde AB ortalaması olan 509 otomobil sahiplik düzeyine ulaşacağı öngörülmektedir.

2003-2019 yılları arasında taşıt hareketliliği yüzde 160 düzeyinde artarken altyapı geliştirme çalışmalarımız sayesinde 100 milyon taşıt, kilometre başına can kaybını yüzde 79 düzeyinde azalttık. Tüm bu veriler ışığında, Ulaşım Ana Planı çerçevesinde planlarımıza ve imalatlarımıza devam ediyoruz.

Türkiye'nin 2003 ve 2019 yıllarına ait trafik hacim haritalarını ekranda görüyorsunuz. Yapılan yatırımlar bu trafiğin akıcı bir şekilde devamını, dolayısıyla ülkenin ticari ve sosyal hayatının sürdürülebilirliğini temin ediyor. Çalışmalarımızın somut olumlu çıktılarını da elbette görüyoruz. Trafik hacmindeki yükseliş karşısında sağladığımız tasarruf da artıyor. Örneğin, 27.714 kilometre bölünmüş yol sayesinde yıllık 18,5 milyar TL tasarruf sağladık. Yani sıra yaklaşık 3,9 milyon ton daha az karbondioksit emisyonu gerçekleşti. İş gücündense yaklaşık 306 milyon saat, bir başka deyişle 11 milyar 596 milyon TL tasarruf ettik.

Lokal trafik ile transit trafiğinin birbirinden ayrılmasıyla kent merkezindeki trafik yoğunluğunu rahatlatan ve kesintisiz akım sağlayan çevre yollarının son on sekiz 1.531 kilometrelik kesimini tamamladık. 874 kilometrede çalışmalarımız devam ediyor. 998 kilometrelik kesimde ise planlama aşamasındayız.

2003 öncesi 50 kilometre olan toplam kara yolu tünel uzunluğunu, yaptığımız 504 kilometreyle yüzde 1.007 artırdık. 2020 yılı boyunca ise 38,9 kilometre uzunluğunda 20 adet tünel yaptık.

Yine, 2003 öncesi 311 kilometre olan köprü ve viyadük uzunluğunu 369 kilometre yani yüzde 119 artırdık. 2020 yılı içinde, bu zamana kadar, 42 kilometre uzunluğunda 282 adet köprü ve viyadük yapımını da tamamladık.

Kara yolu ulaşımının kalitesini artırmak için yol iyileştirme çalışmalarımızı da sürdürüyoruz. Daha önce 1.714 kilometre olan otoyol uzunluğunu 3.325 kilometreye çıkardık. Hâlen 308 kilometre otoyolda çalışmalarımız devam ediyor. Hedefimiz, toplam otoyol uzunluğumuzu 8.187 kilometreye çıkarmak. Asya-Avrupa arasında köprü konumundaki ülkemizde mal ve hizmetlerin güvenli ve kesintisiz bir şekilde ulaşımını temin etmek, Küresel Rekabet Endeksi'ndeki konumumuzu daha da üst sıralara taşıyabilmek için otoyol uzunluğunu artırmak üzerine çalışmalarımızı devam ettireceğiz.

Artan trafik yoğunluğunu bertaraf etmek üzere geliştirdiğimiz projelerle ve ilk etapta planladığımız 891 kilometrelik otoyolla trafiğin yoğunlaştığı bölgelere çözüm üretiyoruz. Hedefimiz, vatandaşlarımıza güvenli ve kaliteli bir ulaşım sağlamak.

Ülkemizin sanayi ve ticaretinin en büyük kısmının gerçekleştiği Marmara Bölgesi'nde bu hacme uygun bir ulaşım altyapısı için Marmara Otoyol Ringi'ni tamamlıyoruz. Avrasya'nın lokomotifini Kuzey Marmara Otoyolu Marmara Bölgesi'nin itici gücü olacak.

Marmara Otoyol Ring'iyle etkileşim hâlinde 9 ilimiz var. Bu iller, ülkemiz nüfusunun yüzde 37'sini oluşturuyor. Yine, aynı lokasyon ülkemiz ihracatının yüzde 75'ini, ithalatının yüzde 79'unu ve gayrisafi yıllık yurt içi hasılanın yüzde 65'ini ifade ediyor. Ticari girişim sayısının yüzde 43'ü de yine bu bölgeye ait.

Biz, bu bölgede hem İstanbul'un yoğun trafiğini rahatlatacak otoyol projeleriyle hem de iki kıta arasındaki alternatifi sağlayacak 1915 Çanakkale Köprüsü'yle bölgesel bir çevre yolu oluşturuyoruz.

Deniz altından kıtaları kavuşturduğumuz Avrasya Tüneli Projesi, bildiğiniz üzere Marmaray’dan sonra İstanbul Boğazı’na deniz altında yapılan ikinci geçiştir.

Tünelle Kazlıçeşme-Göztepe arası seyahat süresini yüz dakikadan on beş dakikaya indirdik.

Açılışından bugüne kadar Avrasya Tüneli’nden yapılan geçiş sayısı 48 milyonu aştı. Proje, sağladığı yakıt ve zaman tasarrufunun yanı sıra çevre dostu kimliğiyle de ön plana çıkıyor. Avrasya Tüneli’nin 2017 ve 2020 yıllarında sağladığı toplam fayda 5,23 milyar TL.

Marmara Bölgesi’nde oluşturulan otoyol ringinin önemli bir parçası olan 398 kilometre uzunluğundaki Kuzey Marmara Otoyolu’yla transit ve yük trafiğini İstanbul şehir merkezinden uzaklaştırdık. 321,2 kilometresi trafiğe açılan otoyolun tamamını 2020 yılı sonunda işletmeye açmayı hedefliyoruz.

Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli açılmadan önceki trafik yoğunluğunu sizlerle paylaşıyoruz.

Peki, ya, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli olmasaydı İstanbul trafiği nasıl olacaktı? Tamamen kilitlenmiş, kıpırdamaz hâle gelmiş olacaktı; ekranda gördüğümüz gibi.

Marmara Ringi’nin önemli projelerinden bir diğeryse 426 kilometre uzunluğunda, üzerinde Osmangazi Köprüsü’nün de yer aldığı Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu’nun tamamını 4 Ağustos 2019 tarihinde vatandaşlarımızın hizmetine sunduk. Projenin tamamlanmasıyla İstanbul-İzmir arası 100 kilometre kıaldı ve ulaşım sekiz buçuk saatten üç buçuk saate indi.

İstanbul-İzmir Otoyolu gerçekleşmemiş olsaydı devlet yolu güzergâhı kapasitesini doldurduğundan trafik akımı kesintileri hariç seyahat hızı 40 kilometre/saatın altına düşecekti, seyahat süresi ise sekiz-sekiz buçuk saat düzeyinden on bir- on iki saate çıkacaktı.

Menemen-Aliğa-Çandarlı Otoyolu’nu 22 Şubat 2020 tarihinde hizmete açtık. Projenin 56 kilometresi otoyol ve 40 kilometresi bağlantı yolu olmak üzere toplam uzunluğu 96 kilometre.

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 olacak. Cumhuriyetimizin 100’üncü yılına atıfla 2023 metre orta açıklığa sahiptir.

Aydın-Denizli Otoyolu Projesi’yle, yap-işlet-devret modeliyle 3/7/2020 tarihinde ihale ettik, 16 Kasım 2020’de temel atma törenini gerçekleştirdik.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, son olarak üç dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Tamam Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Yaptığımız otoyol, bölünmüş yol, BSK ve diğer çalışmaların yanında yine bahsetmek istediğim önemli bir konu da fiziki ve geometrik iyileştirmeler.

Otoyollar ve bölünmüş yollar dışında ağırlıklı il yolları olmak üzere son on sekiz yılda toplam 13.820 kilometre tek platformlu yolun fiziki ve geometrik standardını yükselttik.

Sürücü hatalarını önlemeye yönelik “Affeden Yollar” çalışmalarını sürdürüyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de akıllı ulaşım sistemleri çalışmalarımızı önceliyoruz. Ülkemizde ilk defa 505 kilometre uzunluğundaki güzergâhta akıllı ulaşım altyapısını tamamladık. Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi’ni tamamladık. Akıllı ulaşım sistemleri çalışmalarımız için 6 amaç edindik. Bu amaçlar doğrultusunda ilerliyoruz. Akıllı ulaşım sistemleriyle yollar, kullanıcılar ve araçlar arasındaki bağı haberleşme teknolojileri vasıtasıyla izliyoruz ve ölçüyoruz. Sonrasında da analiz edip kontrol mekanizmalarını daha da güçlü hâle getiriyoruz.

5 stratejik amaç, 31 eylem ve 54 uygulama adımımız var.

Yol güvenliği ve kesintisiz ulaşım için gerçekleştirdiğimiz çalışmalar arasında karla ve buzla mücadele de var.

U-ETDS sistemiyle yolcu ve eşya taşımacılığı da yakın takibimizde.

Uluslararası taşımacılık faaliyeti için önem arz eden konulardan bir tanesi de anlaşmalar. Bu kapsamda, Avrupa, Asya ve Afrika’yı kapsayan geniş bir coğrafyada, 70’ten fazla ülkeyle uluslararası taşıma, 59 ülkeyle ikili kara yolu taşımacılığı anlaşması, 24 ülkeyle serbestleştirme gerçekleştirdik.

Güvenlik açısından kritik önem arz eden konulardan biri de tehlikeli madde taşımacılığı. Bu alanda son dönemde önemli gelişmeler kaydettik, uluslararası sözleşmelere taraf olma sürecimizi tamamladık.

Çalışma alanımız içinde yer alan konulardan bir tanesi de mikro hareketlilik. Zira kısa mesafelerde ulaşımı rahatlatacak mikro çözümler hem kullanıcılar hem de hizmet sağlayıcıları için alternatifler sunuyor.

Mikro hareketlilik çözümleri toplu taşıma hatlarına erişimin daha rahat sağlanmasına hizmet ediyor. Motorlu araçlara bağımlılığı azaltıyor, şehir içindeki alanları daha verimli kullanmamızı sağlıyor ve karbon emisyonunu düşürüyor.

“E-scooter”ların kullanımını hem kullanıcısı hem de yolu kullanan araç ve yayalar için güvenli bir zemine oturtma çalışmalarımızı başlattık.

Yıldız Teknik Üniversitesiyle protokol imzalayarak üniversite bünyesinde bir AR-GE çatısı oluşturduk. “Mobility Lab”de bugün, gençlerimiz dijital altyapıyla uyumlu akıllı mikromobilité araçları geliştirmek için çalışıyorlar.

Yolcu Taşımacılığı Hizmetlerinin Erişilebilirliği Projesi’yle detaylı bir yol haritası hazırladık. Çalışmalar neticesinde temel stratejik eylem planları belirledik, pilot projeleri oluşturduk. Bunları, hizmetten yararlananlar ve hizmet sağlayanlarla birlikte yüksek katılımıla gerçekleştirdik.

Bakanlığımız, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü ve BTK 2021 yılı toplam bütçe ödeneği yaklaşık 58 milyar TL olarak öngörülmüştür. Bütçe detaylarımızı tüm kırılımlarıyla yansıda görmektediriz.

Bakanlığımız 2019 kesin hesap verilerine bakıldığında, önemli bir kısmı Karayolları Genel Müdürlüğüne yedek ödenekten yapılan aktarmalardan oluşuyor. Bu aktarmalar, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından, devam eden altyapı projeleri başta olmak üzere, sel ve heyelan hasarlarının giderilmesi ve kamulaştırmadan kaynaklanan ödemelerin yapılmasında kullanılmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak vizyonumuzu da içeren geniş bir çalışma sunmak istedik.

Türkiye’nin gelecek vizyonuna uygun ve önüne çıkan fırsatları değerlendirmeyi sağlayacak bir ulaştırma ve altyapı inşasının önemine ve bu minvalde yaptığımız çalışmalara dikkat çekmek istedik.

Dinlediğiniz için Bakanlığım adına hepinize teşekkür ederim.

Bütçe görüşmelerinin ülkemize ve insanımıza hayırlı uğurlu olmasını canı gönülden diliyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım, değerli üyeler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Bakanım bu kapsamlı sunumunuz için.

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

Sayın Karagözoğlu, süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

2.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu'nun, 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) hakkında sunumu

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; müsaadenizle, sizlere Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu hakkında kısa bilgi arz edeceğim, ardından kurumumuzun bütçesi ve sürdürdüğü önemli faaliyetlerden bahsedeceğim.

Kurumumuz 2000 yılında 4502 sayılı Kanun'la “Telekomünikasyon Kurumu” adı altında kurulmuştur. 2008 yılında yayımlanan 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu kapsamında Kurumun görevleriyle ilgili bazı değişiklikler yapılmış ve adı “Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu” olmuştur. Elektronik haberleşme sektörünün yanı sıra, 2013 yılından itibaren posta sektörü de Kurumumuzun düzenleme alanına girmiştir. Hâlihazırda Ankara'daki merkez yerleşkesinin yanı sıra 9 bölge müdürlüğümüz -Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Erzurum, İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun- bulunmaktadır.

Kurumumuz bütçe rakamları ana hatlarıyla şu şekildedir Sayın Başkanım: Yeni Ekonomi Programı ve azami tasarruf ilkeleriyle uyum çerçevesinde, Kurumumuzun haziran ayı sonu itibarıyla yapmış olduğu yaklaşık 3,2 milyar Türk lirası harcamanın yüzde 94'ü olan yaklaşık 3 milyar Türk lirası, gelir fazlası olarak Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına aktarılmıştır. Kalan yaklaşık 187 milyon Türk lirası personel ve sosyal güvenlik primi ödemeleri, mal ve hizmet alımları, uluslararası kuruluşlara üyelik aidatları ve sermaye giderleri için harcanmıştır. 2020 sonu itibarıyla yaklaşık 5,5 milyar Türk lirası tutarındaki bütçenin yüzde 93'üne tekabül eden yaklaşık 5,2 milyar Türk lirasının gelir fazlası olarak genel bütçeye aktarılması, kalan 370 milyon Türk lirasının kurumun tüm ihtiyaçları için harcanması beklenmektedir. Aynı şekilde 2021 yılında da Yeni Ekonomi Programı ve tasarruf ilkeleri çerçevesinde hazırlanan yaklaşık 5,9 milyar Türk lirası tutarındaki bütçenin yüzde 91'i oranındaki yaklaşık 5,4 milyar Türk lirasının genel bütçeye aktarılması, kalan yaklaşık 510 milyon Türk lirasının ise personel ve sosyal güvenlik primi ödemeleri, mal ve hizmet alımı, uluslararası kuruluşlara üyelik aidatları ve sermaye giderleri için kullanılması planlanmıştır.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; izninizle kurumumuzun yürütmekte olduğu faaliyet ve çalışmalarından kısaca bahsetmek istiyorum. 2017 yılında analiz çalışmalarıyla başlayan yeni Millî Monitör Sistemi Projesi, ASELSAN'la imzalanan sözleşmeyle 2018 yılında fiilen başlamıştır. Ülkemizin kablosuz haberleşme sistemlerinin bozucu etkilerinden uzak, temiz bir şekilde çalışabilmesi için başlatılan projeye ülkemizde ilk defa taşınabilir istasyonlar yerli ve millî olarak geliştirilmiştir. Yeni Millî Monitör Sisteminin spektrum tarama, bir kapsama alanındaki spektrumun analizi, sinyalin bulunduğu lokasyonu koordinatlarıyla birlikte bulabilme, frekans ihlallerini otomatik olarak tespit edebilme kabiliyetleri vardır. Sistem 5G teknolojileriyle uyumlu olacak ve sahadaki tüm cihazları merkezî olarak yönetebilmektedir. 2020 yılı sonunda yazılım ve donanım entegrasyonu ile istasyonların kurulumu tamamlanarak sistemlerin faaliyete geçirilmesi hedeflenmektedir.

Hizmet kalitesi ölçümlerinde mobil işletmecilerin şebeke performanslarını karşılaştırmak amacıyla belli bir güzergâh dâhilinde 2G, 3G, 4,5G, 5G şebekelerinde gerçekleştirilen kapsama, ses, veri, servis ve uygulama ölçümleri yapılmaktadır. Burada amaçlanan, aynı şartlar altında mobil işletmecilerin şebekelerinin hizmet kalitesi parametrelerini ölçerek mevzuata uygun olup olmadıkları denetlenmektedir.

Ülkemizde ulusal çapta, PTT dâhil 22 hizmet sağlayıcısı, il ve iller bazında 14 hizmet sağlayıcısı olmak üzere toplam 36 hizmet sağlayıcısı bulunmaktadır. Mevzuat kapsamında posta hizmet sağlayıcılarına ilişkin denetimler gerçekleştirilmiştir. Salgın döneminde temassız teslimat başta olmak üzere halk sağlığını korumaya yönelik birçok önlem alınmıştır. Hizmet kalitesi ve kullanıcı haklarının korunmasına yönelik düzenlemeler yapılmaktadır. Uluslararası kuruluşların posta alanında çalışmaları incelenerek ülkemizin posta stratejisine dayanak teşkil edecek durum analizi raporu hazırlanmıştır. Pazar analizleri kapsamında ilgili mobil, sabit ve kiralık devre pazarlarında çalışmalar başlatılmış olup bir kısmının 2021 yılında tamamlanması beklenmektedir. Bakanlığımızın genişbant penetrasyon artırılmasına yönelik projesi kapsamında daha önce internet aboneliği bulunmayan veya internet aboneliği üç ay ve daha fazla süre öncesinde iptal edilmiş olan abonelikler için...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Başkan, normal süreniz bitmiştir. Tamamlamanız için bir dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – ...kurumumuz tarafından onaylanan TÜRK TELEKOM “İnternet Bizden” kampanyalarıyla genişbant penetrasyon artırılması, genişbant internet hizmetlerinin ilk ediniminin kolaylaştırılması, tüketicilerin makul bir fiyatla hizmetlerden faydalanması amaçlanmaktadır. “İnternet Bizden” kampanyaları kapsamında 900 binden fazla haneye internet hizmeti ulaştırılmıştır. Bu kampanyalardan istifade eden abonelerin müteakiben genişbant hizmetlerinden kalıcı olarak faydalanmaya devam etmesi öngörülmektedir.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi müzakerelere başlayacağız ama başlamadan önce Komisyonumuzda bulunan Sayın Bakan Yardımcılarımızın ve bürokratlarımızın kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

Evet, buyurun.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bütün arkadaşlarımıza ben Komisyonumuz adına tekrar “Hoş geldiniz.” diyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) ve Sayıştay tezkereleri (**)

a)Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b)Karayolları Genel Müdürlüğü

c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi müzakerelere başlıyoruz.

(**) (1/281) ve (1/280) esas numaralı Kanun Teklifleri 21/10/2020 tarihli 3'üncü Toplantı tutanağına ektir.

Önce her gruptan birer Komisyon üyesine, sonra sırasıyla istem sırasına göre söz vermeye devam edeceğim.

Gruplar adına ilk konuşmacımız, Cumhuriyet Halk Partisi Grubundan Sayın Emine Gülizar Emecan.

Sayın Emecan, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

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

Sayın Bakan, değerli Bakanlık bürokratlarımız, değerli arkadaşlar, değerli basın mensupları; öncelikle herkesi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, sunumunuz için teşekkür ederiz. Tabii, yatırımcı bir Bakanlık olduğunuz için çok kapsamlı bir sunum yaptınız. Bugün bu sunumuz doğrultusunda, tabii, bütçenizi de bizler, milletvekilleri olarak bütçe hakkı çerçevesinde değerlendireceğiz Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; ulaşım hizmetlerinin bir uygarlık ve gelişmişlik düzeyi belirleyicisi olduğunu aslında söyleyebiliriz. Dünyanın büyük kentlerinde Sanayi Devrimi'yle başlayan kentleşme, beraberinde pek çok da sorunu getirmiştir. Bunların içinde de en önemlilerinden biri ulaşım sorunudur. Günümüzde sosyal ve ekonomik hayatta dinamizme uyum sağlayabilmenin yollarından biri de özellikle de kent içinde etkin, sağlıklı, çevreye duyarlı, planlı ve ekonomik bir ulaştırma sisteminin kurulmasıdır.

Şimdi, ulaştırma sistemleri yani kara yolu, raylı sistemler ve deniz yolları arasında coğrafi konum da dikkate alınarak dengeli bir dağılım yapılması tabii ki ideal olanıdır. Ancak, Türkiye'de kara yolu, raylı sistem ve deniz yolu yatırımlarının dağılımının dengeli yapıldığını çok da söyleyemiyoruz. Çok uzun yıllardır kara yolları yatırımları hep ön planda olmuştur, hâlâ da öyle olmaya devam etmektedir. Tabii, bu durum iktidarların politik tutumları ve yaklaşımları da ulaştırmada hangi alana ağırlık vereceklerinde önem arz etmekte. Sizin yaklaşımınız da açıkçası bu yönde oldu, bugün demir yollarına daha fazla ağırlık verdiğiniz görülüyor olsa da.

Şimdi, demir yollarına geldiğimiz zaman, ülkemizde raylı ulaşımın toplam ulaşım içindeki payı, olması gereken düzeyin hâlâ çok altındadır. Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan demir yollarının kilometre uzunluğu bu dönemde yapılanlardan da fazladır. Baktığımız zaman, sadece Osmanlı Devleti Dönemi'nde 4.559 kilometre ray döşendiğini, cumhuriyetin ilanından sonraki on yedi yılda 4.078 kilometre demir yolu eklendiğini görüyoruz.

Şimdi, Devlet Demiryolları kurumumuz, çok değerli, çok eski bir kurum, 1924'te faaliyete geçti. Bu tarihten itibaren, aslında ülkenin dört bir yanının demir ağlarla örülmeye başlandığını da görüyoruz. O dönemdeki kalkınma hamleleri arasında demir yolu ağının önemi fark edilmiş ve bu anlamda, o zorlu koşullar altında bu projeler hayata geçirilmiş, hatta demir yolu ağı genişletilirken; bakın, Ankara-Sivas ve Kayseri-Şarkışla demir yolu 1930'da açıldı, Bursa-Mudanya demir yolu yabancılardan satın alınmıştır yani sizin de deyiminizle millileştirilmiştir. Basmane-Afyon demir yolu yabancılardan 1934'de satın alınmıştır, demir yolu Elâzığ'a kadar ulaştırılmıştır. Aydın demir yolları yabancılardan 1935'te satın alındı, Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır; Afyon-Isparta demir yolları da o dönemde işletmeye açıldı. Tabii, bu arada birçok hat daha var işletmeye açılan.

Ama çok üzücüdür ki Sayın Cumhurbaşkanı Kadıköy-Kartal metro hattının açılışında yaptığı konuşmada şöyle demiştir Onuncu Yıl Marşı'nı anımsatarak: “Neyi ördün? Hiçbir şey örmüş falan değilsin. Ortada duranlar belliydi. Demir ağlarla Türkiye'yi şimdi biz örüyoruz.” diyebilmiştir. Ben açıkçası bu açıklamaya “Yazık, çok yazık.” demekten öteye bir şey söyleyemiyorum.

Demir yolu ulaşımı güvenli ve çevreci ve bu ulaşım biçiminin çok daha fazla yaygınlaştırılması gerektiği açıktır. Ancak bu yapılırken aynı zamanda hem bilimsel hem de teknik denetim mekanizmaları kurulmalı hem de süreçlerin tamamı, alanının uzmanı olan yetkin ve işi hak eden kadrolarla yönetilmelidir. Geçmiş dönemlerde yaşanan sinyalizasyon problemleri, ihaleyi alan şirketlerin gerekli kontrolleri yapmadan hatları kullanıma açması, rayların düzenli kontrol edilmemesi gibi sebeplerden sürekli tren kazaları yaşanıyordu. Geçmiş dönemlerde yaşanan Pamukova, Kocaeli, Kütahya, Sivas, Çorlu tren kazaları halâ aklımızda. Sayın Bakan, kazaları önlemek için aldığınız önlemleri biraz daha detaylı açıklarsanız son konuşmanızda seviniriz.

Gelişmiş ülkelerde kentsel yönetimler, gerek trafik sıkışıklığı sorununa çözüm getirmek gerekse verimli yolcu taşımacılığını gerçekleştirebilmek için toplu taşımacılığı ön plana çıkarmıştır. Aslında bizde de olması gereken budur. Bu yöndeki olumlu çalışmalarınızı da tabii ki görmezden gelemeyiz.

Şimdi, ulaştırma aynı zamanda doğru planlama, yeterli altyapı, hızlı ve güvenli ekonomik taşımacılık ve diğer sektörlerle ekonomik avantaj sağlayarak olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Tabii, lojistik hizmetlerinin koordinasyonu ulaşım üzerinden, bu anlamda çok büyük önem kazanıyor. Aynı zamanda, ulaştırma projeleri sosyal devlet anlayışıyla yapılmalı, yapım maliyetleri de ekonomik olmalı, bütçeye büyük yükler getirmemelidir. Özellikle kent içi toplu taşımacılıkta hızlı ve ucuz ulaşım aslolandır. Biliyoruz ki ulaşım bir kamu hizmetidir. Bu nedenle Ulaştırma Bakanlığı faaliyetlerini bu çerçevede değerlendirmemiz gerektiğini düşünüyorum.

Şimdi, milletvekili olduğum İstanbul özelinde bugüne kadar yürütülmüş olan çalışmalara, özellikle şehir içi ulaşımında yapılan çalışmalara baktığımızda hızla bitirilmeye çalışılan metro yatırımlarına rağmen, aslında yılların ihmali nedeniyle hâlâ büyük oranda kara yoluna bağımlı bir şehir olduğunu ifade etmek zorundayız. Yine İstanbul’da metrolar büyük bir planla başlamadığı için en başta “Hadi, buraya da bunu yapalım.” şeklinde düşünülerek yapıldığı için bugün aslında planlama yapmakta da koordine etmekte de ve bağlantıların kurulmasında da siz Bakanlık olarak, İBB olarak da zorluklar çekildiğini görüyoruz.

2006 yılında hazırlanan ve 2011 yılında revize edilen ulaşım master planında öngörülen projelerin hiçbirisi yapılamamıştı. O dönemdeki master planda üçüncü köprü yoktu, üçüncü havalimanı Silivri’deydi, Kanal İstanbul yeni kurulacak, bir şehir yoktu fakat Ankara’daki müdahalelerle sonradan yapılması gereken projeler, önemli projeler de çıkarılmıştır bu süreçte.

Tabii, kara yollarıyla ilgili de şunu söylemek istiyorum: Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmış olan kara yolları projelerinde de il ve ilçeleri ilgilendiren konularda kentin gelişimini etkilemesi ve imar planlarının sağlıklı bir şekilde hayata geçirilmesi açısından yerel yönetimlere ve yereldeki kurumlara ulaşım ile ilgili görüşlerin sorulmadığını görüyoruz ve koordine olunmadığını görüyoruz. Aslında bu da kentin projeksiyonuna, nüfusuna yönelik oluşan ihtiyaçlara cevap vermekte zorlanılmasına neden oluyor, daha doğrusu bu iletişimsiz ve kendi başına iş yapma politikası telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğuruyor. Bu, kaynakların verimsiz kullanıldığı yatırımların da yapılmasına neden oluyor.

Şimdi, Sayın Bakan, biraz bütçenize değinmek istiyorum bu noktada, zamanımı da doğru kullanmak adına. Ulaştırma Bakanlığı 2021 bütçesi 49 milyar 133 milyon 659 bin TL olarak belirlenmiş, bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 69’a yakın bir artış var ama önceki yıllarda da bütçenin çok aşıldığını görüyoruz. En büyük pay demir yolları ve kent içi demir yollarına ayrılırken deniz yolu ulaşımına çok daha az kaynak aktarıldığını görüyoruz. Ulaştırma projelerine ilişkin trafik garantileri ve katkı ödemeleri için bu alanda yapılacak toplam harcama önümüzdeki üç yılda 1 milyar 96 milyon TL olarak görülüyor. Bakanlığın yatırım bütçesi de 15 milyar 201 milyon 279 bin TL.

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin 2021 bütçe teklifinde yaklaşık yüzde 65'e yakın bir artışla 34,5 milyar TL olarak belirlendiğini görüyoruz. Yani Karayolları Genel Müdürlüğü de hiçbir yıl başlangıç bütçesi ile yıl sonu harcamalarını tutturamamış yani bu yıl da aslında rekor kıran bütçe büyüklüğünün yetmeyeceğini öngörebiliriz. Bu artışların, özellikle seller ve felaketler sonrası işte tamirle ilgili olduğunu ifade ettiniz ama bu kadar yüksek maliyette artışlar sadece bu tamirlere mi gitti? Aslında bunun biraz daha detaylı açıklamasını yaparsanız bize seviniriz çünkü burada o zaman şunu söylememiz gerekiyor: Bütçelerin öngörüsüz ve doğru planlama yapılmadan ortaya çıkarıldığını.

Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçe teklifi garanti ödemeleri yatırım bütçesini de geride bırakıyor gördüğümüz kadarıyla. Üç yılda Karayollarının bütçesinden çıkacak toplam garanti ücreti tutarıysa 48,2 milyar TL'ye ulaşacak görüldüğü kadarıyla.

Şimdi, görüldüğü gibi Sayın Bakan, bütçede büyük bir dilimin, her biri birer kara delik hâlini almış kamu-özel iş birliği projelerine gideceği görülüyor. “Kamu kaynaklarıyla bu kadar hızla yapamazdık.” tezinizse fayda-maliyet dengesi içinde değerlendirdiğimiz zaman aslında çökmüş durumda. Kamu-özel iş birliği projelerine devam etmeniz sizin politik tutumunuzun da aslında sermayeden yana olmaya devam edeceğinin bir göstergesi olacaktır. Bu noktada, kamu-özel iş birliği projelerini biraz gözden geçirmek, değerlendirmek gerekiyor. Yap-işlet-devret modeli kapsamında gerçekleştirilen bu kamu hizmet yatırımlarına ilişkin olarak, kamuoyunu en çok meşgul eden konuların başında verilmiş olan geçiş garantileri ve hazineden yapılan garanti ödemeleri geliyor.

Ulaşım, temel bir kamu hizmetidir ve devlet bu kamu hizmetine ilişkin giderleri topladığı vergilerle karşılamaktadır. Anayasa'nın “Vergi ödevi” başlıklı 73'üncü maddesine göre “Herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, mali gücüne göre, vergi ödemekle yükümlüdür.” Vatandaş, Türkiye’de vergisini yani alacağı kamu hizmetinin bedelini devlete peşinen öder. Örneğin, 2019 yılında Türkiye Cumhuriyeti devletinin tahsil ettiği vergi gelirlerinin toplamı 673 milyar TL; bunun yaklaşık yüzde 13,1 yani 88,5 milyar TL'si doğrudan ulaşımdan kaynaklanıyor. Tabii, bu ulaşımda, ulaşmak istediği yere varmak için yılda 88,5 milyar lira ödeyen vatandaşlarımız hem geçerse doğrudan hem de geçmezse verilen gelir garantili üzerinden dolayı olarak da köprü, yol, tünel, havalimanı için aslında bir avuç yandaşa diyebileceğimiz, müteahhitlere milyarlarca para ödemek zorunda. Neden yandaş diyoruz? Bu tanımdan çok hoşlanılmadığını biliyorum ama bu projeler sürekli ve sürekli aynı müteahhitlere veriliyorsa ve görünürde de onları görüyorsak, biz o zaman onlara “yandaş” demek zorunda kalıyoruz.

Şimdi, Sayın Bakan, KÖİ projeleri Türkiye bütçesinin kara deliği hâline gelmiştir. Çünkü özel sektörün kullandığı kredilere hazine garantisi verilmiştir. Ayrıca söz konusu hizmetlerin bedelleri yabancı para cinsinden ve fahiş tutarlarla belirlenmiştir. Dolayısıyla hizmeti kullanmak durumunda olan vatandaş vergi karşılığında alması gereken hizmete ekstradan para ödeyecektir. Talep garantilerinin ne kadarının gelecekte kamu borcuna dönüşecek olduğu da maalesef belirsizdir. TL'yle çalışan bir ekonomimiz var, Türkiye ekonomisi var ve artan döviz kurlarıyla katlanan bir yükü karşı karşıya kalacağız önümüzdeki süreçte, aslında kalmaya da başladık zaten. Bir yandan da birçok proje davet usulüyle yapılarak biraz önce de söylediğim gibi aynı firmalara verilmiştir. Umarım, sizin döneminizde bu yanlıştan dönülür ve daha adil bir şekilde bu projelerin dağılımı yapılır.

Şimdi, bir taraftan da bilgilerin de gizlendiğini görüyoruz. Trafik verilerine baktığımız zaman Karayolları Genel Müdürlüğü her yıl Türkiye'nin trafik ve ulaşım verilerinin haritasını çıkarıp yayınlıyor fakat 2019 yılına ait haritalarda yap-işlet-devret kapsamında yapılan otoyollar, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü ve Avrasya Tüneli'ne ait trafik ve ulaşım bilgileri bu trafik ve ulaşım haritasına koyulmamış. Şu anda var mı yani baktığımız zaman ulaşabilecek miyiz? Bunu da açıklarsanız sevinirim.

Garanti ödemeleriyle ilgili de sadece geçtiğimiz yıllardaki verilere baktığımızda Avrasya Tüneli ve üçüncü köprüden yeterli sayıda araç geçmediği için 2017-2019 döneminde yaklaşık 2 milyar TL'nin üzerinde garanti ödemesi yapıldığını görüyoruz. Yani, havalimanı, otoyol ve köprülerde verilen geçiş garantilerinin yüksekliği gelecek nesilleri de milyarlarca dolar borçlandırmış oluyor, Sayın Bakan.

Şimdi, Sayın Bakan, elinde yeterli kaynak olmasa da kamunun bu projeleri borçlanarak gerçekleştirmesi aslında mümkündür, bu hâliyle kamu görünürde borçlanmamakta ama belirsiz bir maliyeti de hazine üzerinden karşılamayı garanti etmektedir. Bu durumda, AKP döneminde bu projeler, aynı zamanda biraz devlet borçlarının gizlenmesinin bir aracı hâline gelmiştir. Evet, devletin borcu azdır ama vatandaş ödediği vergilerle bu borcu ödemektedir. Her ne kadar bu projeler kamu-özel iş birliği olarak adlandırılan model kapsamında gerçekleştirilmiş olsa da yapılan yatırımların mülkiyeti zaten kamundur. O nedenle de aslında devletleştirilebilir. Şöyle ki: Anayasa'nın 46'ncı maddesi, özel mülkiyette bulunan taşınmaz mallarının kamu yararı gereği durumunda kamulaştırılmasını düzenlemekte, yine Anayasa'nın 47'nci maddesi, kamu hizmeti niteliği taşıyan özel teşebbüslerin devletleştirilmesini düzenliyor. Ayrıca 20/11/1984 tarihli ve 3082 sayılı Kamu Yararının Zorunlu Kıldığı Hallerde, Kamu Hizmeti Niteliği Taşıyan Özel Teşebbüslerin Devletleştirilebilmesi Usul ve Esasları Hakkında Kanun da bu devletleştirme işlemlerinin yasal altyapısını oluşturmaktadır. Acilen bu kamu-özel iş birliği işletmeleri teker teker kamulaştırılarak milletin ve devletin üzerinden bu yük kaldırılmalıdır Sayın Bakan.

Şimdi, KÖİ ihalelerinin bedeli Dünya Bankasının KÖİ raporundaki verilere göre 130 milyar dolar seviyesinde görünüyor. KÖİ sisteminin böyle devam etmesine izin veremeyiz. Eğer siz bunu yapmazsanız, sonsuza kadar iktidarda kalmayacaksınız, inşallah Cumhuriyet Halk Partisi iktidara geldiğinde halka bizim sözü müdür, Ne yapacağız? Kamu İhale Kanunu'nun uluslararası standartlara uygun hâle getirilmesini sağlayacağız. Kanuna getirilen bütün istisnaları kaldıracacağız. Döviz cinsinden fiyatlandırılan otoyol ve köprü geçiş ücretlerini Türk lirası üzerinden belirleyecek, yüklenici firmaların haksız kâr sağlamasını ve kamu zararına yol açan yüksek garantileri inceleyip hukuk çerçevesi içerisinde de hesabının sorulmasını sağlayacağız. Güllüyorsunuz Sayın Bakan ama bu şeref size nail olsun, siz yapın, siz gerçekleştirin; biz bundan, inanın, mutluluk duyarız çünkü bu, kamu yararına yapılacak bir hamledir.

Şimdi, Sayın Bakan, 2021 yılı programınızda görünmese de ben açıkçası kayıtlara geçmesi açısından Kanal İstanbul'la ilgili de birkaç söz söylemek istiyorum. Bir yıkım projesi olan Kanal İstanbul'un -aslında ÇED raporlarına baktığımız zaman- Boğaz'ın trafik yükünün arttığı ve yükü azaltacak alternatif bir gemi geçiş yolunun zorunlu bir ihtiyaç hâline geldiğini belirtiyor ÇED raporları. Tabii ki Ulaştırma Bakanlığı bütçesini görüştüğümüz için ben de ulaştırma açısından çok kısa bir değerlendirme yapacağım bu anlamda. Sizin Bakanlığınıza bağlı Denizcilik Genel Müdürlüğü verileri bu durumu yalanlıyor. Şöyle: Tam tersine, baktığımız zaman bu verilere, 2007-2019 yılları arasında yüzde 27 oranında kayda değer bir azalış gözlenmekte bu Boğaz trafiğinde. Dolayısıyla Kanal İstanbul bir ulaşım projesi değil, bir emlak projesidir diyebiliriz. Örneğin, bir iki ekleme daha yapayım; 2006-2018 yılları arasında tankerlerin sayısı yüzde 15,4, genel kargo gemilerinin sayısı yüzde 41,8 azalmış. Yine bu dönemde, gemilerin ortalama grostonu yüzde 77,5 artarken, 200 metreden büyük gemi sayısı da yüzde 17,6 artmış. Aslında tüm veriler bir ulaştırma probleminin gelecekte Boğaz'da yaşanmayacağını ortaya koyuyor ama tabii ki bu bir siyasi karardır, siyasi tutumdur, bizim de bu siyasi karar ve siyasi tutumun karşısında olduğumuzu belirtmek istiyorum. Bakanlığınızın bu kadar kapsamlı çalışmalarına hem bu KÖİ projeleri hem de özelinde bu Kanal İstanbul hakikaten büyük gölge düşürmektedir.

Kanal İstanbul'la ilgili son olarak şunu söyleyeyim: Aynı zamanda Kanal İstanbul bir devlet projesi değildir, kanunlarda böyle bir tanım yoktur, bir kamu projesidir, kamu yatırımdır eğer yapılacak olursa. Tabii, burada İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'na soruşturma açılmasının da tamamen siyasi bir hamle olduğunu düşünüyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Emecan, normal süreniz tamamlanmıştır. Konuşmanızı tamamlamanız için iki dakika ek süre veriyorum. Lütfen, tamamlayın.

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

Bu anlamda, bu projenin artık gündeme gelmemesi gerektiğini vurgulamak istiyorum.

Son olarak, Sayıştay raporlarından küçük bir alıntı yaparak konuşmama son vereceğim, yine Avrasya Tüneli'yle ilgili. Aslında geçen yılki Sayıştay raporundan bu yıla aktarılmış bazı bulgular yine var. Bunun yanında, Avrasya Tüneli Projesi'nde uygulama sözleşmesi gereği idarece verilen talep garantilerinin hatalı muhasebeleştirildiğini görüyoruz. Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen tüp geçit projesiyle ilgili olarak idarece verilen talep garantileri tam, doğru ve gerçeğe uygun bir şekilde muhasebe kayıtları altına alınmamış. Aslında, ilgili mevzuat gereği, KÖİ kapsamında gerçekleştirilen projelere ilişkin verilerin gelir garantilerinin her yıl yeniden incelenmesi ve kamuya getireceği yükün de borçlar kısmında muhasebeleştirilmesi gerekiyor ama Ulaştırma Bakanlığı kendi Hükûmetinin yürürlüğe koyduğu mevzuata uymamış burada. Söz konusu muhasebe güncellemesi 2019'da değil de Mayıs 2020'de yapılmış. Avrasya Tüneli için verilen gelir garantisi kapsamında, 2025 sonuna kadar hazinenin yapacağı ödemenin 963 milyon TL olarak Bakanlıkça tahmin edildiği ortaya çıkmış Sayıştayın bu denetimi sonucunda. 2025 sonuna kadar Avrasya Tüneli için ödenmesi tahmin edilen garanti tutarı en az 963 milyon olarak hesaplanıyor, bunun kamu borç yüküne de eklenmesi gerekiyor. 2017-2018'de ödenmiş olan 273 milyonu da eklediğimizde 1,25 milyar TL'lik bir maliyet getireceği önümüzdeki süreçte ortaya çıkıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Emecan, ek süreniz de dolmuştur.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Son cümlem.

Bakanlığınızın bünyesinde çok konu var. Diğer konuşmacı arkadaşlarımız bunlara da değinecekler. Ben bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Şimdi de Milliyetçi Hareket Partisi Grubundan Sayın Vekilimiz Mustafa Kalaycı'ya söz vereceğim.

Sayın Kalaycı süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

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

Sürdürülebilir kalkınma hedeflerini etkileyen temel unsurlardan biri lojistik ve ulaştırma hizmetleridir. Ulaştırma sektörü ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte giderek daha da artan şekilde stratejik bir sektör olarak ülkelerin gündemindeki yerini almaya devam etmektedir. Türkiye son yıllarda ulaştırma ve altyapıya ilişkin olarak dünya çapında büyük projeleri de kapsayan çok önemli yatırımları gerçekleştirmiş ve milletimizin hizmetine sunmuştur. 2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'na göre ülkemizde sabit sermaye yatırımları içerisindeki ulaştırma sektörünün payı 2019 yılında yüzde 29,2 olup 2020 yılında yüzde 31'e yükselmiştir. 2021 yılında ise yüzde 30,7 olacağı tahmin edilmektedir. Kamu sabit sermaye yatırımları bakımından ulaştırma sektörü

yatırım tutarı 2019 yılında yüzde 47,9 milyar lira gerçekleşmiş, 2020 yılında yüzde 23,2 artışla 59 milyar liraya yükselmesi beklenmektedir. 2021 yılında ise yüzde 13,1 artışla 66,7 milyar lira olacağı tahmin edilmektedir. 2021 yılı için tahmin edilen 66,7 milyar liralık ulaştırma sektörü yatırımlarının yaklaşık 28 milyar lirası merkezî yönetime, 24,3 milyar lirası mahalli idarelere, 14,4 milyar lirası da KİT'ler ve diğer kuruluşlara aittir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2021 yılı yatırım ödeneklerinde geçen yıla göre yaklaşık 2 kat artış bulunmaktadır. Anlaşılan o ki 2021 yılında da çok önemli yatırımlar gerçekleştirilecektir.

Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik, yalnızca mal, hizmet, veri, bilgi kümesinin hareketliliğiyle sınırlı kalmayıp küresel ekonominin ve rekabetçiliğin önemli bir unsuru hâline gelmiştir. Ülkemizin bir çok ekonomik hedefine ulaşmasında oynayacağı temel rol itibarıyla lojistik faaliyetler verimliliğin ve esnekliğin artırılması, girdi ve üretim maliyetlerinin azaltılması ve böylece küresel ölçekte daha etkin rekabet gücü elde edilmesine imkân sağlaması açısından tedarik zinciri içerisinde oldukça önemli bir konumdadır. Türkiye, sahip olduğu kıtalar arası geçiş noktasındaki konumuyla lojistikte bölgesel bir üs olma potansiyeline sahiptir. Ancak Lojistik Performans Endeksi'ne göre 2012 yılında 27'nci sıraya kadar yükselen Türkiye sonraki yıllarda gerileyerek 2018 yılında 160 ülke arasında 47'nci sırada yer almıştır. Bu gerilemenin nedenleri ortaya konularak irdelenmeli ve gerekli tedbirler alınmalıdır. Gümrük süreçleri, lojistik hizmetlerdeki fiyat rekabeti ve lojistik hizmet kalitesi bileşenlerinde hem puanlama hem de sıralama bakımından iyileşme sağlanabilmesi açısından çalışmalara hız verilmelidir. Lojistik faaliyetlerinde esneklik, hız, öngörülebilirlik, güvenlik, kalite, ölçek ekonomisi ve yenilikçilik gibi hizmet düzeyi parametreleri iyileştirilmelidir. Dağınık yapıdaki lojistik mevzuatı bütünlüklü bir yapıya getirilmeli, kombine taşımacılık mevzuatı yayımlanmalıdır. Ayrıca lojistikle ilgili etkin bir koordinasyon sağlanmalı, lojistik sektörüne yönelik standartlar ve istatistiki altyapı oluşturulmalıdır. Güvenli, verimli, süratli ve kolay erişilebilir bir ulaştırma sistemi lojistik hizmetlerin etkin sunumu için kritik önemdedir. Üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğrudan etkileyen, bu yönüyle halkın refah düzeyine yansıyan ulaştırmanın zaman ve maliyet avantajı sağlaması önem arz etmektedir. Malın hasarsız mümkün olan en kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından tüketim noktasına veya başka üretim sürecine taşınması söz konusu malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur hâline gelmiş olup rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Taşınan malın zaman ve maliyet avantajının yakalanabilmesi, kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir. Kara yolunun esneklik avantajından deniz ve demir yolunun hacim ve maliyet avantajından ve hava yolunun sürat avantajından en iyi şekilde yararlanıldığı kombine taşımacılığını yaygınlaştıran ülkeler, önemli bir rekabet avantajı da yakalayabilmektedir. O sebeple, ulaştırma planlarının kombine taşımacılığa uygun yapılması gerekmektedir.

Ulaştırma alt sistemlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olmasına önem verilmeli, deniz yolu-kara yolu ve deniz yolu-demir yolu kombine taşımacılığını geliştirecek projelere öncelik verilmeli, deniz ulaşımı imkânlarının olmadığı durumlarda ise demir yolu-kara yolu kombine taşımacılık sistemleri değerlendirilmelidir. Kombine yük taşımacılığı hizmetleri ile kombine yük terminalleri ve aktarma merkezlerinin idari ve mali teşvikine yönelik program hazırlanmalıdır.

Ülkemizde dengeli bir modal dağılım için uzun dönemli planlamalar yapılmakta olup, artan ulaşım talebine uygun demir yolu ve deniz yolu altyapısının oluşturulmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. 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 çalışmaları bir an önce tamamlanarak uygulamaya konulmalıdır. Ulusal ölçekteki mekânsal planlar ile ulaşım planlarının bütüncül bir şekilde

ele alınması sağlanmalı, kentsel lojistik planlar, makro ölçekteki mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve lojistik master planları eş güdüm içerisinde hazırlanıp uygulamaya konulmalıdır. Ulaştırma sektöründeki projeler, ulaştırma sistemindeki ihtiyaç, trafik hacmi, ilerleme ve ihale durumu gibi kriterler göz önünde bulundurularak öncelik ve verimlilik odağında gözden geçirilmeli, önceliğini ve yapılabilirliğini kaybetmiş projeler sonlandırılmalıdır. Kamu-özel iş birliği proje süreçlerinin standartlaşmasına katkı sağlamak üzere projeye hazırlık, ihale ve işletme süreçlerinde ihtiyaç duyulan standart dokümanların hazırlanması çalışmaları da bir an önce tamamlanmalı, kamu-özel iş birliği çerçeve kanunu bir an önce çıkarılmalıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; yıllık programda yer alan 2018 yılı verilerine göre ülkemizde yük taşımacılığında kara yolu payı yüzde 88,2, demir yolu payı yüzde 4,6, deniz ve iç suların payı yüzde 7,2'dir. Yolcu taşımacılığında ise kara yolu yüzde 88,8, demir yolu payı yüzde 1, hava yolu payı yüzde 9,6, deniz ve iç sular yüzde 0,5'tir. Yurt içi yük taşımalarında demir yolunun payı ülkemizde yüzde 4,6 iken, AB ortalaması yüzde 18,7 düzeyinde, yurt içi demir yolu yolcu taşımalarında da ülkemizin yüzde 1 olan payı AB'de yüzde 8,4 olarak gerçekleşmiştir. Ülkemizde daha dengeli ve verimli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için kara yolu yük taşımacılığına olan yüksek talebin, demir yoluna kaydırılması gerekmektedir.

Türkiye'deki mevcut demir yolu ağı, 2019 yılı sonu itibarıyla, 1.213 kilometresi hızlı tren hattı, 9.194 kilometresi konvansiyonel ana hat, 2.396 kilometresi tali hat ve istasyon yolları olmak üzere toplam 12.800 kilometredir. Mevcut demir yolu ağı yoğunluğu dikkate alındığında hem nüfus hem de yüz ölçümü bazında Türkiye, AB ortalamasının altında demir yolu ağına sahiptir. Sanayi tesisleri ve limanların demir yolu ana hatlarına bağlanarak demir yolu sisteminin verimliliğinin artırılması açısından kritik öneme sahip olan iltisak hatları, gerek hat uzunluğu gerek hizmet verilen tesis sayısı açısından yeterli seviyede bulunmamaktadır. Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılmasını teminen sanayi tesisleri ile liman, OSB ve maden sahaları başta olmak üzere önemli yük merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanmalı, yük taşımacılığında demir yolunun payı artırılmalıdır. Trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen tek hatlı demir yolları çift hatlı hâle getirilmelidir. Hızlı tren hatlarında taşınan yolcu sayısı 2019 yılında yüzde 2,4 artmıştır. Daha dengeli bir modal dağılımın oluşturulması ve yolcu konforunun artırılması amacıyla, yapım çalışmaları devam eden yüksek hızlı ve hızlı tren hatları tamamlanmalıdır. Yüksek hızlı tren hatlarında arz ve talep dengesi gözetilerek tren planlaması yapılmalı ve ekspres seferler artırılarak seyahat süreleri kısaltılmalıdır. 2019 yılında yurt içi demir yolu yük taşımalarında yüzde 0,5; yurt dışı yük taşımalarında ise yüzde 29,7 artış gerçekleşmiştir. 2020 yılındaki değişim oranlarının ise sırasıyla yüzde 7,5 ve yüzde 76,8 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

Demir yolu ulaştırmasında emniyet standartları artırılmalı, hemzemin geçitler kontrollü hâle getirilmeli, gar ve istasyonlarda engelsiz ulaşım imkânları artırılmalıdır.

Raylı sistem araçları güvenli ve konforlu bir yolculuk imkânı sağlaması ve yük taşımacılığında ekonomik, verimli ve çevre odaklı fırsatlar sunması nedeniyle hem kent içi hem de şehirler arası ulaşımında yaygın olarak tercih edilmektedir. Ülkemizde de demir yolu ve kent içi ulaşım sektörlerinde artan kamu yatırımlarına paralel olarak önemli ölçüde, çeken ve çekilen araç ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bugüne kadar tamamlanan projelerde kullanılan araçlar yurt dışından tedarik edilmiştir. Ülkemizde yerli raylı sistem aracı sanayisinin gelişimi ve üretilen araçların ihracatıyla ülke ekonomisine katkı sağlanması amacıyla tüm raylı sistem araçlarının tasarımı, üretimi, bakım ve onarımının yapılması, ayrıca kritik alt bileşenlerinin yerleştirilmesi ve yerlilik oranlarının artırılması yönünde yapılan çalışmaları çok önemli görüyor ve Milliyetçi Hareket Partisi olarak destekliyoruz.

Deniz yolu taşımacılığı, kara yolu taşımacılığına göre ortalama 6,5 kat, demir yolu taşımacılığına göre ise 3,5 kat daha ekonomiktir. Bunun yanında, deniz yoluyla çok büyük miktardaki yükler bir seferde ve güvenli bir şekilde taşınabilmektedir. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de gemi inşası sanayisi önemli bir gelişme göstermiştir. Diğer taraftan, son yıllarda dünya ticaretinde artan korumacılık eğilimleri ve Covid-19 salgınından olumsuz etkilenen dünya ticareti, sektörü de olumsuz etkilemektedir. Buna rağmen, 2019 yılında ve 2020 yılının ilk sekiz ayında sektörün üretim ve ihracatı artış sağlayabilmiştir. Dış ticaret taşımalarımızın büyük çoğunluğunun yabancı sahipli gemiler ve yabancı bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmesi ödemeler dengesinde yüksek miktarda navlun açığına ve vergi kaybına neden olmaktadır. Taşıyıcı firmaların ülkemizde finansmana erişimi konusunda yaşadıkları sorunlar Türk sahipli ve Türk Bayraklı filonun gelişimi önündeki önemli engellerden biridir. Deniz taşıma filosunun kapasitesinin ve verimliliğinin artırılmasına dönük yatırımların teşvik edilmesi, dış ticaret taşımacılığının millî bayraklı gemiler tarafından yapılarak filonun deniz taşımacılığından daha fazla pay alması sağlanmalıdır. Türk sahipli filonun gelişimine yönelik uzun vadeli ve düşük faizli finansal destek mekanizması oluşturulmalıdır. Büyük ölçekli bölgesel ana limanların eksikliği ve mevcut limanların geri sahalarındaki şehirleşme baskıları nedeniyle limanların geri saha kara yolu, demir yolu bağlantıları güçleşmektedir. Küçük ölçekli ve dağınık liman altyapısı lojistik maliyetleri yükseltmekte, bununla birlikte, sektörde aşırı rekabete yol açarak liman işletmeciliğinin kârlılığını azaltmaktadır. Bu çerçevede, bir liman yatırım otoritesine ve büyük ölçekli liman yatırımlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Diğer taraftan, ülkemiz coğrafyası dikkate alındığında, kombine taşımacılığın geliştirilmesine ve verimliliğin artırılmasına katkı sağlayacak Ro-Ro taşımacılığı yeterli ölçüde yapılamamaktadır. Transit yük taşımacılığı açısından uygun olan limanların kapasitesi artırılmalıdır. Limanların coğrafi tekel konumu dikkate alınarak etkin bir düzenleme ve denetim sistemi oluşturulmalıdır. Liman yönetimindeki dağınıklığın giderilmesini teminen liman yatırım otoritesi bir an önce kurulmalıdır. Ülkemizde kamu ve özel sektörün liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla koordine edilmeli ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir liman uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır. Liman hizmet kalemleri tüm limanlarda standart hâle getirilmelidir. Yeşil liman uygulamaları desteklenmelidir.

2019 yılında havalimanlarındaki yolcu trafiği bir önceki yıla göre dış hatlarda yüzde 11,1 artarak 108,4 milyon, iç hatlarda yüzde 11,5 artarak 99,9 milyon ve toplamda ise yüzde 1 azalarak 209 milyon yolcu olarak gerçekleşmiştir. Uluslararası Havalimanları Konseyinin yaptığı Hava yolu Bağlantı Endeksi'nde Türkiye 2019 yılında Doğrudan Bağlantı Endeksi sıralamasında 43 ülke arasından 5'inci sırada yer almaktadır. Covid-19 salgınından en çok etkilenen sektörlerden biri hava yolu sektörü olmuştur. 2020 yılında toplam yolcu trafiğinin geçen yıla göre yüzde 63 daha az gerçekleşmesi beklenmektedir.

Sayın Bakanım, konuşmamım bu bölümünde Konya projelerini dile getireceğim.

Konya'nın önemli projelerinden biri olan ve yapımı uzun yıllar geciken Kayacak Lojistik Merkezi nihayet ekim ayında hizmete açılmıştır. Konyalı sanayici ve ihracatçımızın limanlara uygun maliyetle ve hızlı ulaşımı açısından büyük önem arz eden Konya-Karaman-Niğde-Mersin Demir Yolu Projesi yapımının hız kazanmasını umuyoruz. Projenin tümüyle tamamlanması Konya'dan Mersin Liman'ına hızlı erişim ne zaman sağlanacaktır, planlamanız ne şekildedir? Konya-Alanya arasını iki saate indirecek olan bölünmüş yol projesi hangi aşamada, ne zaman tamamlanacaktır? Dünyanın en büyük viyadükleri arasında 2'nci, Türkiye'nin de ilk yüksek ayaklı viyadüğü olacak olan 1.372 metrelik Eyiste Viyadüğü'nün yapımını da kapsayan projede bir gecikme ya da aksama var mıdır?

Konya'nın sivil havalimanına ihtiyacı olduğu açıktır. Mevcut havaalanında özellikle kışın sıkça karşılaşılan uçuş iptalleri ve rötalar ile askerî amaçlı kullanım ile ilgili yaşanan sorunların yanı sıra coğrafi konumu, nüfusu, sanayi ve ihracat kapasitesi, turizm potansiyeli, yoğun gurbetçi varlığı, her geçen yıl artan yolcu talebi Konya'nın uluslararası nitelikte sivil bir havalimanını hak ettiğini ortaya koymaktadır. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır?

Konya merkezinde şehir içi ulaşımında çekilen çilenin sona ermesi ve Konya'nın çağdaş ulaşım sistemlerine kavuşması için metro, banliyö ve çevre yolu projeleri büyük önem arz etmektedir. Konya Çevre Yolu'nun Karaman ve Ereğli yolları arasındaki bağlantıyı sağlayan 22 kilometrelik birinci kısmı ekim ayında hizmete açılmıştır. 122 kilometrelik Konya Çevre Yolu'nun, Ereğli, Aksaray, Ankara ve Afyon yolları arasındaki bağlantıyı sağlayacak 46 kilometrelik ikinci kısmında çalışmalar devam etmektedir. Uzun yıllardır yapımı beklenen Konya Çevre Yolu Projesi yavaş ilerlemektedir. Konya Çevre Yolu tümüyle ne zaman tamamlanacaktır?

Uzun yıllardır özlemle beklediğimiz Konya metrosu konusunda Sayın Cumhurbaşkanımızın müjde vermesinin ardından 2 Ekim 2019 günü ilk etabının ihalesi yapılmış ve 1 Kasım 2019'da Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız, Konya Büyükşehir Belediye Başkanımız ve yüklenici yerli ve yabancı firmalar tarafından imzalar atılmıştır. İhale bedeli 1,2 milyar avrodur. Şantiye kurulumunu başlanmış olan projeye ilgili kredi sözleşmesinin yapılmasının ardından temelinin atılması beklenmektedir. Konya'nın en büyük yatırımı niteliğini taşıyan Konya Metrosu Projesi'yle ilgili son durum nedir, temeli ne zaman atılacaktır?

Meram, Karatay ve Selçuklu ilçelerimizdeki sanayilerimize ve organize sanayi bölgelerimize kesintisiz ve konforlu bir taşımayı sağlayacak olan yüksek hızlı tren, banliyö ve konvansiyonel hat işletmeciliğini kapsayan Konya Şehir İçi Raylı Sistem Ağı'nın Geliştirilmesi Projesi'yle ilgili sözleşme TCDD ve Konya Büyükşehir Belediyesi arasında 21 Şubat 2020'de imzalanmış olup önümüzdeki yıl yapımına başlanması hedeflenmektedir. Konya'da Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Garı çeşitli sebeplerle gecikmekle birlikte tamamlanma aşamasında olup kısa sürede açılması beklenmektedir. Selçuklu YHT Garı ne zaman açılacaktır?

Konya'ya yapılan ve başta Konya metrosu ve Konya şehir içi raylı sistem ağı'nın geliştirilmesi olmak üzere, yapılacak olan yatırımlar konusunda Sayın Cumhurbaşkanımıza, Ulaştırma ve Altyapı Bakanımıza ve bu projelerde emeği geçenlere, katkıda bulunan herkese Konya adına çok teşekkür ediyoruz.

Bakanlığınız bütçesinin hayırlı ve bereketli olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Kalaycı, çok teşekkür ediyorum.

Süresi içinde tamamladığınız için ayrıca teşekkür ediyorum.

Şimdi de HDP Grubu adına Sayın Garo Paylan'a söz vereceğim.

Sayın Paylan, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan; Komisyonumuza hoş geldiniz. Değerli bürokratlar, basın değerli emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, Ulaştırma Bakanlığı koltuğuna yakın zamanda oturdunuz. Öncelikle, görevinizde başarılar diliyorum. Tabii ki yakın zamanda oturdunuz ama biz kurumsal anlamda eleştirilerimizi yapacağız ve zaten kurumsal bir devamlılığın da olduğunu sunuşunuzdan anladık.

Sayın Bakan, siz yolcuların, yüklerin ve bilginin en etkin şekilde bir yerden bir yere ulaştırılmasından sorumlu Bakansınız, bu konuda da belli çabalar içindesiniz, bunun farkındayız. Böyle bir kitapçıkla gelmişsiniz; içinde yollar var, demir yolları var, fotoğraflar var ama Sayın Bakan, bence en büyük eksiklik burada, bir gelecek vizyonu yok. Yani dünya nereye gidiyor, biz nereye gidiyoruz; bununla ilgili bir vizyon yok. Eksikliğiniz bu yönde, sizi de bu yönde eleştireceğim, tercihlerinizi eleştireceğim Sayın Bakan. Yani nasıl tercihlerle yolları yapıyorsunuz ve daha çok neyi yapmanız lazım; bununla ilgili bazı önerilerim olacak.

Sayın Bakan, öncelikle, bence sorunlardan birincisi, ekolojik bir bakışınız yok. Yani belli yolları yaparım diyorsunuz ama o yollar hangi derelerden geçiyor, hangi ormanların içinden geçiyor, ekolojiyi tarumar mı ediyor; bu yönden bir bakışınız yok. Yakın zamanda sizi kepçenin içinde gördük Sayın Bakan. Nerede gördük? Cemal Bey'in memleketi, vekili olduğu memleket...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yoktum ben orada.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Pardon, siz yok muydunuz?

3 Bakan vardı efendim, sizin de olmanız lazımdı, keşke olsaydınız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yoktum ben.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Önceki Bakanımız mı vardı?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karşılıklı konuşmayalım, konuşmacıyı dinleyelim lütfen.

Buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tarım Bakanı, İçişleri Bakanı... Tamam, siz de olabilirdiniz o kepçenin içinde.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Ben oradaydım ama kepçede yoktum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Kepçenin içinde 3 Bakan vardı Sayın Bakanım. Sonuç olarak, bakın, Cemal Bey'in memleketi Giresun'da yollar yapmıştınız, Bakanlığınız yaptı o yolları. Ya, şimdi, bir yere bir yol yaparken bakın, gidin, oradaki insanlarla konuşmanızı size tavsiye ederim Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Gelin, beraber gidelim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Beraber gidelim tabii ki. Cemal Bey bizi ağırlasın, beraberce gidelim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Diyarbakır'a ne zaman gittiniz?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, siz dinleyeceksiniz, ben konuşacağım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – O zaman doğru konuşmalıyız.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ben doğru konuşuyorum, benim nasıl konuşacağıma siz karışamazsınız.

Lütfen dinleyin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karşılıklı konuşmayalım lütfen, konuşmacıyı dinleyelim lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Karşılıklı değil efendim, laf atıyor.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – İftira, yalan...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yalan konuşuyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – “Yalan.” diyemezsiniz haddinizi bilin, bir atanmış Bakan olarak “Yalan.” diyemezsiniz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Niye bağıriyorsun?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sen bana sataşamazsın, haddini bil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, lütfen sükûneti sağlayalım, konuşmacıyı dinleyelim lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, Giresun’da yol gitmişti öyle değil mi? Yol gitti, yakın zamanda yaptığınız bir yol artık yoktu.

Şimdi, yani beraberce gidelim, eğer ki köylülerle konuşmuş olsaydınız, size şunu söylerdi: Ya, on yılda bir buradan sel gider...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Niye Giresun’a gelmediniz?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, siz niye susmuyorsunuz bir ya. Yılda bir gün hesap vereceksiniz, bir susun da dinleyin.

Sayın Başkan, böyle mi devam edeceğiz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arkadaşlar sakın olalım, konuşmacıyı dinleyelim lütfen. Değerli arkadaşlar, zamanı geldiğinde gruptan cevaplar verilir.

(AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Gelseydiniz siz de.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Oradaki köylülerle konuşmuş olsa...

Ya, ne oluyor, bir susun ya. Ne o el, kollar!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Niye gelmediniz?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tamam, gidelim beraber, eyvallah. Sayın Bakan, sizin orada olmanız gerekirken siz değilmişsiniz, daha ne diyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, konuşmacıyı dinleyelim, sonra sıra geldiğinde görüşlerimizi ifade edelim lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Eğer ki bu yol yapılırken Ankara’dan değil de Giresun’dan kararlar alınmış olsaydı Giresun’daki köylüler şu kararı verirlerdi: “Ya, kardeşim, buradan on yılda bir büyük sel geçer, bu şekilde bir yol yapılmaz.” derdi ve o yol o şekilde yapılmazdı. Ama siz ihaleleri Ankara’dan yapıyorsunuz. Ankara’dan 5 yandaş müteahhidinizle ihaleleri yapıyorsunuz ve orada...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yalan konuşuyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, şu Bakana haddini bildirin ya! Niye “Yalan konuşuyorsun.” diyorsun? Haddini bil sen de!

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ne biçim konuşuyorsun sen.

SALİH CORA (Trabzon) – Allah Allah!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, lütfen sükûneti sağlayalım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Doğruyu konuşun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Haddini bil! 20 bakan geldi, hiç kimse senin gibi davranmadı ya! Bu nasıl iş ya! Olur mu böyle şey ya!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU– Yalan konuşuyorsun..

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Niye “Yalan söylüyorsun.” diyorsun ya? Böyle rezalet olur mu Sayın Başkan, herkes haddini bilecek.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, bir saniye... Değerli arkadaşlar, bir durun, bir bekleyin.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) - İftira atıyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Allah Allah ya, ne demişim ben?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir bekler misiniz, bir durur musunuz?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Haddini bilecek. Burası hesap verme yeri, hesap sorma yeri değil. Meclis hesap verme yeri, hesap sorma yeri değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 12.00



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 12.11****BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, 20'nci Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Garö Bey, beş dakika konuştuktan sonra bir tartışma çıktı.

Biz, tabii, on beş dakika süresini devam ettireceğiz ama ondan önce Sayın Bakanımıza kısa bir söz vermek istiyorum, buyurun.

IV.- AÇIKLAMALAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun, Diyarbakır Milletvekili Garö Paylan'ın Bakanlık bütçesi üzerindeki konuşması sırasında yaşanan gerginliğe ilişkin açıklaması

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkanım, değerli üyeler; kusura bakmayın yani yanlış şeyler duyduğumuz zaman kendimizi tutamadık, o yüzden bundan sonra sabırla dinleyerek -inşallah- soruları, notlarımızı aldıktan sonra gerekli cevapları vereceğiz. O yüzden belki biraz gergin geçirdik ama inşallah bundan sonra olmayacak gerginlik.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) 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)

GARÖ PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Garö Bey, artık uzatmamızın bir anlamı yok. Lütfen siz görüşlerinizi, eleştirilerinizi yöneltmeye devam edin.

Sürenizi başlatıyorum.

GARÖ PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, bu asla kişisel bir şey değil. Ben bu milletin bir vekiliyim, her bir arkadaşımız gibi 70,80,100 bin vatandaşımızın oyuyla seçildim. Burada her birimiz milletin oyuyla seçildik ve her zaman milletin vekiline üstten bakan anlayışlar oldu, geçmişte de oldu. Geçmişte burada Refah Partili arkadaşlarımız oturuyordu, onlara parmak sallayan bazı vesayetçi bakanlar vardı, öyle değil mi arkadaşlar? Parmak sallıyorlardı. Şimdi de bir Bakan burada çıkmış... Bakın, yıllardır 7 tane bütçe geçirdik, böyle bir olay yaşamadık, her zaman belli bir düzeyde götürdük. Bakın, burası millete hesap verme yeridir arkadaşlar, burası millete hesap verme yeri. Bakın, millet

vergilerini veriyor, kör kuruşuyla vergisini veriyor ve arkadaşlar sonuçta bu vergilerin hesabını bizler soruyoruz. Yılda bir gün hesap veriyorlar, bakın yılda bir gün hesap veriyorlar, o bir gündeki şu sabırsızlığa bakın, şu saygısızlığa bakın. Bu kabul edilemez.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakan gerekli açıklamayı yaptı Garo Bey, devam edelim lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakın, milletin vekiline ve milletin Meclisine yapılan bir hakarettir. Ben size açık söyleyeyim, Garo Paylan gelip geçici, Salih Cora gelip geçici, hepimiz gelip geçiciyiz ama milletin Meclisinin itibarının kalıcı olması lazım arkadaşlar, milletin Meclisine karşı yapılmış bir hakarettir bu. Bakın, ben “Görevinizde başarılar diliyorum.” diyerek başladım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Paylan, artık konumuza dönelim lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ben “Hayırlı olsun, görevinizde başarılar diliyorum.” diye başladım, Giresun’a girdik...

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ya, ben hata yapabilirim, hata hepimize mahsus ama oradan bir Bakan 7 kere “Yalan söylüyorsun.” “Seni oraya kim atadı?” diyemez arkadaşlar, asla diyemez. Herkes haddini bilecek bu anlamda.

SALİH CORA (Trabzon) – Sen diyorsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Konumuza dönelim.

Teşekkür ediyorum arkadaşlar.

Lütfen, konumuza dönelim, görüş ve eleştirilerinize devam edin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, Sayın Bakan özür dilememiştir; milletin Meclisinden, bakın, şahsımdan değil, milletin Meclisinden özür dilemesini talep ediyorum.

SALİH CORA (Trabzon) – Ne alakası var!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gerekli açıklamayı yaptı Sayın Bakan, lütfen, devam edin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tutanaklar geldikten sonra tekrar talebimi ileteceğim Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Devam edelim lütfen.

SALİH CORA (Trabzon) – Böyle bir yaklaşım olamaz ya, kendisi her gelene “Sen atanmışsın.” diyecek...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, konuşmacıyı dinleyelim lütfen.

Devam edelim lütfen Sayın Paylan.

SALİH CORA (Trabzon) – Böyle bir şey olmaz, hep sen mi haklısın ya!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Cora, lütfen...

Buyurun Sayın Paylan.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, tercihlerinizi elbette eleştireceğiz ve sonuç olarak milletin parasını kullanıyorsunuz, bu milletin parasını en etkin, en doğru şekilde kullanmanız için biz de sizin tercihlerinizi eleştireceğiz ve millettten aldığımız yetkiyle bunu yapacağız.

Sayın Bakan, Giresun’da yol gitti.

Dediğim gibi, eğer ki oradaki köylüye sorsaydınız, Giresunlulara sorsaydınız, belki Cemal Bey'e sorsaydınız, o yol oradan geçerken on yılda bir böyle büyük sellerin olduğunu size anlatırdı ve o yolun o şekilde yapılmaması gerektiğini de anlatırdı veya gereken menfezleri o şekilde koyardınız. Ama bunu yapmadığınız için, ihaleleri Ankara'dan hallettiğiniz için Sayın Bakan, 5 tane yandaş müteahhidinize verdiğiniz için, bu bilgiler yalnızca Ankara'da var, yerelde yok ve bu çerçevede yollar gidiyor. Bu noktada yerelin aklıyla iş yapmanızı öneriyorum, yerelle iş yapmanızı ve yatırımların yerelde yapılması gerektiğini öneriyorum. 5 tane yandaş müteahhit bütün Türkiye'de projeler yapıyor ve bütün Türkiye'nin gerçekliği farklı, Ağrı'nın gerçekliği farklı, Diyarbakır'ın gerçekliği farklı, Karadeniz'in gerçekliği farklı... Hele Karadeniz, bir Karadenizli olarak, siz de bir Karadenizlisiniz, bu anlamda Karadeniz'in gerçekliğine en fazla... Karadeniz affetmez, Karadeniz, eğer bir hata yaparsanız yolu alıp götürür, şehri alıp götürür.

Sayın Bakan, ikinci olarak hayal kırıklığım şu noktada: Bir gelecek vizyonunuz yok. Dünya yeşil ekonomiye gidiyor Sayın Bakan, sunumunuzda herhangi bir şekilde bundan bahsetmediniz. Hâlâ kara yolu taşımacılığını önceliyorsunuz ve hâlâ dizel ve benzinli araçlarla ulaşımı öngörüyorsunuz, bu konuda bir gelecek vizyonunuz yok. Yani bütün Avrupa ülkeleri biliyorsunuz, 2028 ve 2030'da artık içten patlamalı motorlardan vazgeçiyorlar, yani benzinli ve dizel araçlardan vazgeçiyorlar, elektrikli araçlara geçiyorlar ve bununla ilgili yasalar çıkarıyorlar. Bakın, biz henüz herhangi bir yasa çıkarmış değiliz, bir gelecek vizyonumuz yok. Size önerim: Çevre, Enerji, Sanayi ve Ulaştırma Bakanlıkları olarak bir gelecek vizyonunu ortaya koymanız. Yani Meclise bir yasa teklifi getirip diyeceksiniz ki: "Ben, 2030 yılından sonra içten patlamalı motorları yasaklıyorum. Topyekûn elektrikli araçlara geçiyoruz ve bütün Türkiye'yi elektrikli şarj istasyonlarıyla donatıyorum ve bütün sanayinin de buna göre yapılanmasını öne koyuyoruz" Bunu yaptığımız zaman bütün otomotiv sanayi buna göre şekillenir. Efendim, bütün şarj istasyonları, benzin istasyonları buna göre şekillenir ve belki de biz öncü oluruz. Bakın, nal topluyoruz; Amerika'da çıkan bir Tesla şu anda bütün dünya otomotiv şirketlerinden daha fazla bir değere sahip oldu. Niye? Bir gelecek vizyonunu ortaya koyduğu için vardı, hani siz de uzayla ilgili şeylerden bahsediyorsunuz ama adam uzaya, işte Mars'a araç gönderiyor ama biz nal topluyoruz Sayın Bakan. Bütün bunlar bir gelecek vizyonundan geçer. Bakın, siz 10 milyonluk bir Mercedes'le buraya geldiniz, o Mercedes ya dizel ya benzinli, değil mi Sayın Bakan? 15 veya 20 litre benzin veya dizel yakıyor. Sayın Bakan, ya bir örnek olmak için bir elektrikli arabaya, mütevazı bir elektrikli arabaya binmeyi niye düşünmezsiniz? Veya en son metroya ne zaman bindiniz? Metro açılışı için sormuyorum, ya gidip bir vatandaş olarak metroya binip bir yerden bir yere en son ne zaman gittiniz Sayın Bakan? Veya en son bisiklete nerede bindiniz? Hani fotoğraf vermeniz için sormuyorum, hani bisiklet yolunda Bakanlar fotoğraf verir. En son ne zaman bisiklete bindiniz? Avrupa'da bu vizyonu öne koymak için Bakanlar elektrikli arabaya biniyorlar, metroya biniyorlar -Ulaştırma Bakanlarından bahsediyorum- veya bisiklet yollarında bisiklet kullanıyorlar. Sizse bu yoksulluk içinde 10 milyonluk bir Mercedes'le Meclise geliyorsunuz, o Mercedes 15 veya 20 litre ya dizel ya benzin yakıyor, çevremizi kirletiyor. Bu anlamda da bir gelecek vizyonunuz yok Sayın Bakan.

Daha sonra Sayın Bakan, bütçeniz halkçı bir bütçe değil, halkçı bir anlayışla yapılmış değil. Bakın, ben yaptığımız yollardan geçtim, gerçekten de üç ay önce İstanbul'un Avrupa Yakası'ndan Sayın Bakan -umarım, beni dinliyorsunuz- İzmir'e gittim. Şimdi, Kuzey Marmara Otoyolu'nu kullanmak durumunda kaldım, dediğiniz gibi yol çok kalabalıktı ama benim OGS Sayın Bakan, benim tahmin ettiğimden... Yetmedi, yolda kaldım. Yani OGS'de yüklü para, hani Kuzey Marmara Otoyolu'ndan geçtim, 30 lira 50 lira çekti, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçtim, efendim, 23 lira mı, 25 lira çekti, bir daha geçtim, bir 30 lira, 50 lira daha... Efendim, Osman Gazi Köprüsü'ne geldim, OGS'de para bitti, yani "Para bitti." uyarısı verdi ve gişeden para verdim. İnanamadım çünkü 125 lira mı arabaya efendim,

para kesiyordu. Sayın Bakan, bakın, İzmir’e gidemedim OGS’de yüklü parayla ve size şunu açıkça söyleyeyim: O yol boyunca, benim 2011 Volkswagen Passat arabam var, mütevazı bir arabadır bugünkü şartlarda, yolda gördüğüm en mütevazı araba benimdi Sayın Bakan, emin olun. En eski ve en mütevazı araba benimdi, yoksulların arabası yoktu. Yani biliyorsunuz, yoksullar TOFAŞ’a biner, FIAT’a biner, 20 bin liralık, 30 bin liralık arabalara biner efendim. O arabalar o yollarda yoktu. Niye? Çünkü, İzmir’e gidinceye kadar 500 lira, 600 lira paraya ihtiyaç var Sayın Bakan. İşte, o yollardan vatandaşımız geçemiyor, yoksullar geçemiyor, sizin yüzde 1 zenginleştirdiğiniz vatandaşlarımız geçiyor. Siz de övünüyorsunuz yol yaptık, vatandaş da bakıyor, Bakan yol yapmış. Ya, vatandaş geçemedikten sonra o yol vatandaşın ne hayrına. Vatandaş geçecek, halkçı yollar olacak. Ama bunlar niçin oldu Sayın Bakan? Siz, kamu-özel iş birliği projelerini yüceltiniz. Binali Yıldırım, eski Bakan burada, bu Komisyonunda dedi ki: “Vatandaşın cebinden 5 kuruş para çıkmayacak.” Hadi buyurun vatandaşın cebinden kaç kuruş çıkıyormuş hesaplayalım. Bakın, bütçenizin çok önemli bölümü euroyla, hani keyif çayı içen yandaş 5 tane müteahhite şu anda akıyor. Bu anlamda büyük bir hata içindesiniz Sayın Bakan. Size önerimiz -önerge de vereceğiz- bütün bu projeleri kamulaştırmanız ve ücretsiz olarak ya da çok makul ücretlerle bütün vatandaşlarımızın kullanabileceği duruma getirmeniz.

Sayın Bakan, ben Diyarbakır Vekiliyim. Bakın, Diyarbakır’da da vatandaşı değil, sermayeyi düşündünüz. Bir yandaş şirket yine Cengiz Holding bir maden şirketi kurmuş veya başka maden şirketleri de olabilir, yük taşımak için şehrin ortasından -bakarsanız sevinirim Sayın Bakan; Sayın Bakanım, bakar mısınız?- geçen bir duvar var. Sayın Bakan dinlemiyor herhâlde beni? Bakın bu da bir saygısızlık.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Not alıyor orada.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bir şey gösteriyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Paylan, siz konuşmanızı yapın.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, bakın, bir şey gösteriyorum, “Bakar mısınız?” diyorum. Bakın, “Bakar mısınız?” diyorum, bakmıyor. İşte, bu da bir saygısızlıktır. Diyarbakır’ın ortasından geçen bir duvar var, Diyarbakır duvarı var ve Diyarbakır duvarı şehri ikiye bölüyor arkadaşlar bakın. Şehrin bir tarafı bu yanda, bir tarafı bu yanda ve bir duvar yapacak, “Berlin Duvarı” gibi bir duvar. Ya, on yıllardır vatandaşlarımız buradan buraya geçerler ve günde bir tane tren geçer ve yavaş geçer, 10 kilometre hızla geçme zorunluluğu var. Şimdi, buraya bir duvar yapacak “Berlin Duvarı” gibi Sayın Bakan ve vatandaşlarımızın şehri ikiye bölünmüş olacak, bir yerden bir yere geçilemeyecek.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Yaya geçidi...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Arkadaşlar olmaz onlar, biliyorsunuz. Bizim önerimiz neydi biliyor musunuz? Sayın Bakan da duyuyorsa dinlesin veya bürokratları. Bu hattı hafif raylı bir tren hattına çevirelim, hafif raylı yani şehir içi ulaşımı sağlasın. Eğer ki yük taşımacılığı gerekiyorsa şehrin dışına bunu taşıyalım. Çok makul bir öneri öyle değil mi? Yani, sonuç olarak her şehrin aynı derdi olabilir, geçmişte tren hatları şehrin ortasında çok sorun değildi ama şimdi duvar yapıyorsunuz, yüksek hızlı trenler geçirecekseniz, yük taşıyacaksanız, daha çok tren geçecekse bu hattın şehrin dışına taşınmasını önerdik. Ama Sayın Bakan oralı olmadı, duvar inşaatı devam ediyor. Duvar inşaatı bir ara durdu, vatandaşın gelen tepkiler üzerine ama şu anda devam ediyor. Değerli arkadaşlar, doğruyu hep beraber bulalım, vatandaşın rızasını almadan iş yapmayalım, sermayenin çıkarına değil halkın yararına işler yapalım. Halkın yararı bu duvarın yapılmamasıdır. Sonuç olarak, burasının hafif raylı bir tren yolu olmasıdır.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, hayır. Hafif raylı bir tren olsun. Burası yük treni ama günde bir tane tren geçiyor. Buradan onlarca tren geçirecekler ve hızlı geçirecekler ve duvar öcekler. Bunlar halk yararına projeler değil değerli arkadaşlar. Bu anlamda bundan vazgeçmesini kendisine öneriyorum. Aksi takdirde, biz buna karşı mücadelemizi sürdüreceğiz.

Sonra Sayın Bakan, bütçeniz emekten yana da değil. Bakın, bu kadar sunum yaptınız, tek bir kez kara yolu işçilerinden bahsetmediniz, yani onlara teşekkür etmediniz. Bu kadar şirket size proje yapıyor, “Onlara teşekkür ediyorum, emeklerinden dolayı.” demediniz. Bakın, iş kazalarında onlarca belki çok sayıda, çok daha fazla kara yolu işçisi hayatını kaybetti. “Onlarla ilgili gerekli tedbirleri alacağız.” demediniz. Bu da bence altıncı büyük sorundu sizin sunumunuzda.

Yedinci sorun da “Bölgesel eşitsizliği gidereceğim.” diye bir vizyon da ortaya koymadınız. Yani Karadeniz’in, Doğu Anadolu’nun, Güneydoğu Anadolu’nun, İç Anadolu’nun belli bölgelerinin, iç Ege’nin makûs tarihini değiştirecek bir anlayış ortaya koymadınız. Genelde İstanbul’da, Bursa’da, İzmir’de kaldınız maalesef. Oysa yapılması gereken daha çok Ağrı’yı, Diyarbakır’ı, Trabzon’u, Giresun’u konuşmak, onların daha bölgesel kalkınmışlık problemlerini giderecek bir anlayışı öne koymak.

Sonra, Sayın Bakan, bilginin ulaştırılması konusunda da sorumlusunuz. Bakın, gerek kablolu, gerek “Wi-Fi” bilgi iletişimi çok kötü durumda. Emin olun çoğu yerde kesiliyor, bununla ilgili yatırımlar ihmal edildi. 3 tane şirket de yatırımını ihmal etti, siz de gerekli yatırımları yapmadınız. Olmadık yerlerde ya internetimiz kesiliyor ya telefonumuz kesiliyor. Bütün vatandaşlarımız şikâyetçi. Yani çok daha hızlı bir şekilde bu yatırımların yenilenmesi lazım veya vatandaşımızın “Wi-Fi”ye, internete, telefon ulaşımına her yerde kesintisiz olarak ulaşması lazım. Bununla ilgili de görüşlerinizi merak ediyorum.

Daha sonra Sayın Bakan, dedim ya “Köprülerden zenginler geçiyor.” Şöyle bir anlayışınız var: Bazı bilgilere “Geç.” diyorsunuz. Hani, sizin belli denetleyici kurumlarınız var ama onlar bağımlı durumdalar, o yüzden onlara bir şey söylemeyeceğim, talimatla iş yapıyorlar büyük oranda. AKP ve MHP’yi öven bilgilerse ona “Geç.” diyorsunuz bilgi olarak ama muhalefetle ilgili bilgiyse “Dur.” diyorsunuz. Ya, bir genç bir “tweet” attığında, bir bakıyorsunuz, onunla ilgili pek çok müeyyideler var, gece yatağından alınabiliyor.

Sayın Bakan, bakın, Covid’le ilgili bir aşı çıktı, biliyorsunuz; Türkiyeli 2 vatandaşımız buldular, Almanya’da buldular. Niye burada çıkmadı? Çünkü beyin göçü yaşıyoruz yani bilginin özgürce ulaşmadığı bir ülkede özgür beyinler durmak istemiyorlar. Yapılması gereken, bilginin özgürce, tamamen özgürce yayılmasını sağlamak.

Freedom House’un raporunu okudunuz mu, bilmiyorum Sayın Bakan, Özgürlük Evi’nin raporunu. Her yıl daha kötüye gidiyoruz. Özgür olmayan ülkeler sınıfında -gerçekten ülkeleri sayarsam utanırsınız- en kötü ülkeler sınıfındayız. Bu anlamda niye bilgiyi özgürce yaymak için daha fazla adım atmıyoruz? Bu konuda da adımlar atmamız lazım.

Bakın bir yasa çıktı, biliyorsunuz; Facebook, Twitter, Instagram gibi sosyal medya platformlarında... Sayın Bakan, bunlar sonuç olarak Türkiye’de son nefes borularımız. Yandaş medya var biliyorsunuz ve yandaş havuz medyası yalnızca AKP’nin, sarayın borazanlığını yapıyor, muhalefetin sesini ortaya koymuyor. Gençler de muhalefet de bilgiye ulaşmak için sosyal medyayı kullanıyorlar. Ya, şimdi siz diyebilirsiniz ki haklı olarak: “Efendim, Fransa temsilci istiyor, Almanya temsilci istiyor, onları atıyorlar, bizim neyimiz eksik?” Bizim özgürlüğümüz eksik Sayın Bakan. Niye buraya temsilci atamıyorlar? Çünkü özgür bir ülke değiliz. Aynen şunu diyorlar: “Bir temsilci atarsam onun can güvenliğini kim sağlayacak?” O temsilcinin kapısında... “Bir “tweet” atıldı diyelim ki, hemen o temsilcinin can

güvenliğine karşı büyük sıkıntılar yaşayabiliriz.” diyorlar ama siz ne yaptınız? Yasayı çıkardınız buradan ve ilk cezaları kestiniz. Çok yakın zamanda yeni cezalar kesilebilir ve değerli arkadaşlar, bu çerçevede sosyal medya da kapatılabilir çünkü yasa bunu öngörüyor. Yüzde 90 daraltma, kapatmak anlamına gelir. Bu anlamda da özgürlük tabutunun son çivisini de bu şekilde çakmış olabilirsiniz. Bu konuda da görüşlerinizi merak ediyorum. Sosyal medyayı tamamen karartacak mısınız? Yani temsilci atamama sebepleri, özgür olmaması ama temsilci atamıyorlar diye de yasa sosyal medyayı kapatmayı emrediyor. Bu yolda devam edecek misiniz?

Sayın Bakan, teşekkür edeceğim bir konu var size, “Kanal İstanbul” demediniz yani dokuz yıldır buraya her Ulaştırma Bakanı geldiğinde “Kanal İstanbul”u yapacağız, yapacağız.” diye fotoğraflarını koyardı sunumda, şükür ki sunumda yok. Sağlık Bakanına teşekkür etmiştim kamu-özel iş birliği projelerinden vazgeçti diye, size de bu konuda teşekkür ediyorum, Kanal İstanbul’u ne dillendirdiniz ne sununuza koydunuz. Demek ki bu yanlıştan dönmüşsünüz. Bu konuda size teşekkür ediyorum çünkü bunun bir ulaşım projesi değil, bir rant projesi olduğu ortaya çıktı.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Kim demiş vazgeçmişiz diye?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Belki de bu yüzden Bakanlığınızın sunumundan çıkardınız yani bir ulaşım projesi olmadığı ortaya çıktı “Ulaştırma Bakanlığında işi yok.” dediniz. Rant projesiyse belki Çevre Bakanlığı burada sunacak artık. Bu anlamda da size teşekkür ediyorum, bir ulaşım projesi olmadığını ortaya koymuş oldunuz çünkü bir ekolojik yıkım ve ekonomik yıkım yaşatacak bir düzenleme.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Allah, Allah, böyle bir şey olur mu?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, size bir fotoğraf daha göstermek istiyorum. Bakmazsanız bakmayın ama millet buradan görüyor. Oğuz Arda Sel, ismini duymuş muydunuz, bilmiyorum. Sayın Bakan, bundan sekiz yüz altmış dört gün önce Çorlu’da bir tren faciası yaşandı. Bence bir katliamdı ve bir cinayetti. İhmaller o kadar ağırdı ki ama bununla ilgili kimse istifa etmedi Sayın Bakan Bakanlığınızdan ve Demiryolları Genel Müdürünün de yargılanmasına izin vermedi Bakanlığınız, önceki bakanlar, siz de hâlâ bu konuda izin vermediniz ve yargılanmadı. Sayın Bakan, hata yapan, istifa eder. Bakın, Ekonomi Bakanı istifa etti, af diledi veya affedildi, her neyse.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Paylan, normal süreniz bitmiştir. Tamamlamanız için iki dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sonuç olarak, bu anlamda, hata eden, istifa eder veya hesap verir; mahkeme önünde, yargı önünde hesap verir. Sizin Oğuz Arda Sel’in fotoğrafına bakacak yüzünüz yok belki ama suç cezasız kalırsa tekrarlar Sayın Bakan. Bakın, bu suçun tekrarlanmaması için bu yargılanmanın önünü açmalısınız, Demiryolları Genel Müdürünün yargılanmasına yol vermelisiniz.

Bakın, size Oğuz Arda Sel’in annesi Mısra Sel’in bir mesajı var, bugüne dair yazdığı, onu okuyacağım: “Çorlu tren katliamı yaşanalı bugün sekiz yüz altmış dört gün oldu. Devlete ait bir kurumda 25 insanımız can verdi. Üzerine, bu süre içinde birçok insanımızı demir yollarında kaybettik ama görüyoruz ki 25 insan öldüğüyle kaldı. TCDD katlanarak artan bu kazaları hiç üstüne almadı. Hatta bu kazalarda payı olan insanları kendi içinde terfi bile ettirdi. 3 demir yolu çalışanına yıkmaya çalıştıkları bu katliamın en büyük sorumluları bu kurumun yöneticileri ve dönemin Ulaştırma Bakanı olan Ahmet Arslan’dır. Bugün, TCDD, yürüyen soruşturmada mahkeme heyetinin istediği sorulara bile cevap vermeyi gerek görmemiş; ciddiyetsiz bir kurum olarak yoluna devam etmektedir. 7’si çocuk 25 insanın kaybolan hayatları üzerinde yükselmeyi ve kâr etmeyi amaçlayanların ellerinde oğlum Oğuz Arda’nın kanı var; altı aylık Beren bebeğin almaya doyamadığı nefes var; annesiz, babasız kalan yetim

ve öksüzlerin ahi var. Çorlu tren katliamının gerçek sorumluları resmî belgelerle ortaya bir bir konuldu. Şimdi Sayın Bakan’a soruyorum...” Sayın Bakan, size soruyor sevgili Mısra Sel, Oğuz Arda Sel’in annesi: “Adalet gerçek anlamda işlemeye başladığında TCDD Genel Müdürünün yargılanmasına izin verecek misiniz?”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Paylan, ek süreniz de dolmuştur. Toparlarsanız çok sevinirim, lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bitiriyorum Sayın Başkan.

Sevgili Mısra Sel, bu anlamda Oğuz Arda Sel için soruyor, evladı için soruyor, adaletin yerine gelmediğini söylüyor. Sayın Bakan, bu konuda hesap verilmesi lazım, yargılanmanın adil bir şekilde yapılması lazım. Bu konuda da Demiryolları Genel Müdürünün yargılanmasına izin vermeniz lazım Sayın Bakan. Neden bu izni vermiyorsunuz? Bu izni bir an önce vermenizi ve adil bir şekilde yargılanmasını talep ediyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, Sayın Paylan, çok teşekkür ediyorum.

Şimdi de AK PARTİ Grubundan Sayın Yaşar Kırkpınar’a söz vereceğim.

Sayın Kırkpınar, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Evet, çok teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok Saygıdeğer Bakanım, çok kıymetli milletvekillerimiz, Değerli Bakan Yardımcılarımız, kıymetli bürokratlarımız, basınımızın çok değerli mensupları, kıymetli hanımefendiler, beyefendiler; ben de hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, biz sizi gerçekten çok seviyoruz. Sunumunuzu dikkatli bir şekilde takip ettim. Gerçekten on sekiz yılda yaptıklarımızı burada kısa süreler içerisinde anlatmaya ne bizim gücümüz ne de zamanımız yeter. Tabii ki daha çok şey ifade etmek istediğinizi, daha çok şey anlatmak istediğinizi hep birlikte biliyoruz ama zamanla yarıştığımız için sunumunuzun yine de gerçekten çok ayrıntılı ve çok güzel olduğunu ifade etmek istiyorum. Gelecekle ilgili umutlarımız, bu anlamda yine biraz daha yeşillendi diyorum.

Bakanlığınızın, ulaştırma, denizcilik, haberleşme, bilgi teknolojileri alanında dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülkemizin kalkınmasına çok ciddi katkı sağladığını ifade etmek istiyorum ve bu yapılan yatırımların ülke ekonomisine katkısını, yine, tasarrufa yansımaları, istihdama etkisini ve refah seviyemizin yükselmesine katkı yapacağını, yine, yapmış olduğunuz bir analizde, sunumda ifade ettiniz; ben, bunu da çok kıymetli bulduğumu ifade etmek istiyorum.

Diğer taraftan, hızlı değişen dünyamızdaki baş döndürücü gelişmeler bir alanla sınırlı kalmamakta ve bu değişim, ulaşımdan altyapıya, iletişimdten taşımacılığa hızlı bir şekilde şekillenmektedir. Bu gelişmelere en iyi ve hızlı şekilde ayak uydurmak 21’inci yüzyılda çağdaş medeniyetler seviyesine erişmek için vazgeçilmez bir gerekliliktir; siz de bunu en iyi şekilde yapıyorsunuz.

Özellikle, son on sekiz yılda yapılan yatırımlarla ülkemiz ulaşım alanında adeta çağ atladı. Yeni havalimanları, yüksek hızlı trenler, bölünmüş yollar, tüneller ve limanlar Türkiye’yi uluslararası arenada da gerçekten ön plana çıkardı. Tarihiyle, kültürüyle, medeniyet değerleriyle büyük bir ülkenin

vatandaşlarıyız. Bu kapsamda “yol medeniyettir” anlayışıyla biz büyük hayalleri ve hedefleri olan bir ülkeyiz. Bu hedeflere ulaşma noktasında elbette yaptıklarımız, yaptıklarımız, son on sekiz yılda başardıklarımız gerçekten çok önemli.

AK PARTİ hükümetleri olarak şehit kanlarıyla sulanmış bu aziz topraklarda dev gibi eserler bırakmak için karınca gibi durmaksızın, yorulmaksızın çalışıyoruz, çalışmaya da devam edeceğiz. Bu doğrultuda siyasi görüşten ve fikir ayrılıklarından bağımsız olarak ulaşım ve iletişim yatırımlarının ve çalışmalarının lüks değil, elzem olduğunu kabul ederek gecemizi gündüzümüze katıyor ve çalışmalarımızı ülkemizin her noktasına ulaştırmaya çalışıyoruz. Bu çerçevede Bakanlığımız haberleşme, demir yolu, kara yolu, hava yolu, denizcilik, altyapı ve bilgi teknolojileri alanında cumhuriyet tarihinin en büyük yatırımlarını hayata geçirerek adını tarihe altın harflerle yazdırmıştır. Tüm bu alanlardaki gelişmeler hiçbir dönemle kıyas kabul edilemeyecek oranda fazladır. Bunları saymaya az önce de ifade ettiğim gibi zamanımız da ve bizim gücümüz de yetmez. Mesela, ilk olarak kara yolları sektöründe öncelikli hedefimiz; mevcut ağı trafik güvenliğini artıracak taşıt işletme maliyetlerini düşürecek diyorsunuz. Tüm yerleşme birimlerimize her mevsim hizmet götürülmesine olanak sağlayacak geometrik ve fiziki iyileştirmelerin yapılması olarak belirlenmiştir. Burada amacımız ülkemizin tamamına erişebilir bir şekilde hizmet etmek ve bu sayede bölgeler arası iletişimi sağlamak ve gelişmişlik düzeyi farklılıklarını ortadan kaldırmaya yönelik bir girişimimiz olmuştur. Bu hedeflere ulaşabilmek için gerek sektörel düzenlemeler gerekse altyapı yatırımlarıyla büyük yol katedilmiştir. Bu doğrultuda sadece kamu imkânları kullanılmakla kalmayıp özel sektör iş birlikleriyle de pek çok çalışma planlanmış ve bugün bir kısmı hayata geçirilmiştir. Bu sayede finansman kaynakları sıkıntısı ortadan kalkmış vakit kaybedilmeden ülke insanımıza hizmet etmeye kavuşmuştur. Örneğin, yatırımlarımızın bir kısmına baktığımızda bölünmüş yol uzunluğumuz 5-6 bin kilometreden bugün 28 bin kilometreye çıkarılmıştır. 2002 yılına kadar Türkiye’de toplam 50 kilometrelik tünel vardı şu an bizim 600 kilometrelik tünelimiz var, 200 kilometrelik de yapımı devam eden tünellerimiz var. Bu rakamların yüzde olarak ne ifade ettiğini varın sizler hesap edin.

Şu an sadece Artvin’de çalışan tünel uzunluğumuz 51 kilometre, diğer taraftan Yusufeli Barajı’ndan dolayı yaptığımız tünelin uzunluğu ise 56 kilometreye ulaşmıştır. Bir başka alana geldiğimizde, denizlerimize baktığımızda, 2003’te sadece 37 tersanemiz bulunurken bugün 83 tersanemiz var. Buradaki artış oranının da nasıl fevkalade olduğu gözler önünde.

CAVİT ARI (Antalya) – Hepsini sattılar, hepsini bitirdiler.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bazen bizlerin kıyas yapmasına kızıyorsunuz ama geçmiş ile günümüzü karşılaştırmak için, maalesef siz üzülseniz de biz bu kıyaslamaları yapmaya devam edeceğiz. Ülkemiz gemi sektörü endüstrisinde Avrupa’da 1’inci, dünyada ise 3’üncü sıraya yükselmiştir. Tabii ki denizcilik anlamında ülkemizin her alanda ilerlemesi ve mesafe kaydetmesi bizim ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması anlayışını doğrulayan bir ifadedir. Bu anlamda bunu da önemseyeceğimizi belirtmek istiyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Antalya limanlarını Katarlara sattılar.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Ülkemiz Avrupa’nın 6’ncı dünyanın 8’inci yüksek hızlı tren işletmecisi hâline geldi. Demir yolu gerçekten çok önemli. Bu, şu açıdan bizim için faydalı: Bunun hem fizibil olması hem de bir ülkenin gelişmişlik düzeyini göstermesi açısından yüksek hızlı trenlerin şehir içi tren ağına gelişmiş olması bize bunu salık veriyor.

Avrasya Tüneli, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprüsü, İzmir-İstanbul Otoyolu gibi tüm dünyada ses getiren büyük projelere Hükümetimiz döneminde imza atıldı. Bu eserler tabii ki hepimizin, gurur duyacağımız lazım. Bunları ak hükümetler yaptı ama hepimiz için yapıldı, sizler

de bunlarla gurur duyabilirsiniz. Devam ediyorum. 1915 Çanakkale Köprüsü, Filyos Limanı, Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir yüksek hızlı tren hatları gibi daha nice projelerin çalışmaları yoğun bir şekilde devam ediyor.

Sayın Bakanım, mesela ben İzmir Milletvekiliyim. İzmir'den Ankara'ya yüksek hızlı trenle gelmeyi gerçekten çok arzuluyorum. İnşallah, 2023'e doğru bu projemiz gerçekleşecek ama tabii ki size yakışan daha erken bitirmeniz, bunu arzu ediyoruz.

Türkiye'de son on sekiz yılda kara yolunda ve havalimanlarında devrimler yapıldığını daha önce ifade etmiştik. Mesela, havalimanlarımıza baktığımızda, 26 havalimanımız vardı, bugün itibarıyla bu havalimanı sayımız 56'ya çıkarıldı.

CAVİT ARI (Antalya) – Kaç tanesi yap-işlet-devret modeli?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Terminallerimizin yolcu kapasitesi 60 milyondan bugün itibarıyla 318 milyona yükseldi.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Kapasite kullanım oranı nedir?

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın vekillerim, lütfen...

CAVİT ARI (Antalya) – Zafer Havalimanı'ndan da bahseder misiniz?

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Size söz vereceğim, sonra konuşursunuz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Evet, söz hakkınız geldiğinde siz de cevaplarınızı...

CAVİT ARI (Antalya) – Ülkeyi soyduruyorsunuz Zafer Havalimanı'yla. Kaç yolcu için garanti verildi? Bugüne kadar devlet kaç para ödedi? Bundan bahsedin.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Şimdi, günde 300 ton olan hava kargo kapasitemiz, bugün 2.500 ton seviyesine ulaşmıştır. Yurt dışında sadece 60 noktaya yapılan uçuşlar, bugün itibarıyla 350'ye çıkmıştır. Her alanda olduğu gibi bu alanda da tarihî bir başarıya imza attık.

Yine devam ediyorum, bitmiyor. Otoyollarımıza baktığımızda, gerçekten, 1.714 kilometre olan ağımızı yaklaşık 400 kilometre ilaveyle 3.100 kilometrenin üzerine taşıdık. Yine bu kapsamda, tünellerimizin sayısını 83'ten 395'e, uzunluğunu ise 50 kilometreden 523 kilometreye yükseltmiş olduk.

Demir yollarında, ülkemizi daha önce hiç olmayan yüksek hızlı tren ve hızlı tren ağlarıyla ördük, örmeye devam ediyoruz. Şu anda 1.213 kilometre yüksek hızlı tren demir yolumuz hizmet veriyor, yakında hizmete girecek hatlarla bu rakam 2 binli rakamlara çıkacak. Ayrıca 2 bin kilometreye yakın yeni hızlı tren hattının inşası sürüyor, bir o kadarını da planlıyoruz. Bunlarla birlikte, mevcut demir yolu ağıımızın neredeyse tamamına tekabül eden 11.600 kilometrelik hattını da yeniledik, yenilemeye devam ediyoruz.

Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde, AK PARTİ olarak, Adıyaman'daki Nissibi Köprüsü'nden Çankırı-Kastamonu arasındaki Ilgaz Tüneli'ne, Kuzey Marmara Otoyolu'ndan İzmir-İstanbul Otoyolu'na, Malatya'daki Erkenek, Rize-Erzurum arasındaki Ovit ve İzmir-Manisa arasındaki Sabuncubeli Tünellerine kadar ülkemizin dört bir yanını eserlerle donattık. Çünkü biz hep diyoruz ki: "Aşkınan çalışan yorulmaz." Böylece, toplamda 880 milyar lirayı bulan ulaştırma yatırımlarıyla Türkiye'nin ulaşım altyapısını kalkınma hedeflerine uygun bir hâle getirdik. Biz yolları böldük, insanları birleştirdik. Demir ağlarla ülkemizi ördük, örmeye devam ediyoruz.

CAVİT ARI (Antalya) – Çok pahalıya böldünüz.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – İnsan hayatı için değer.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Vekilim, lütfen...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Herkese aynı heyecanla hizmet ettik, herkese aynı anlayışla hizmet ettik. Biz bu ülkenin birileri gibi sadece sahillerini değil, her bir çakıl taşını seviyoruz ve önemsiyoruz. Milletin bize verdiği vekâlete layık olmak için gece gündüz çalıştık, çalışmaya da devam ediyoruz.

CAVİT ARI (Antalya) – Yarın da onlara söyleyeceğiz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Ülkemizin 2002 ile bugünü kıyaslandığında Türkiye'nin daha dengeli bir altyapıya kavuşmuş olduğunu memnuniyetle ifade ediyoruz. Bugün ülkenin her yerinde aynı şey vardır, Edirne'de de aynı şey vardır, Ankara'da da aynı şey vardır, bütün vatandaşlarımız aynı imkânlarla sahiptir. En batıdan en doğuya, en kuzeyden en güneye kadar her yere ulaştık, ulaşmaya da devam ediyoruz; bazılarını sıkıntıya sokan da bu. Milletimizin birlik ve beraberliğini, kardeşliğini büyüttük. Milletimizle kucaklaştık, uzakları yakın ettik. Sayın Cumhurbaşkanımızın katılımlarıyla 1 Kasım'da Samsun'da ülkemizin en büyük demir yolu modernizasyon çalışmasının açılışını yaptık. Ondan önce Malatya'da, Şırnak'ta yüzlerce hizmeti milletimizin istifadesine gururla sunduk. Önceki yıllarda inşası biten ve bölümleri peyderpey açılan Kahramanmaraş-Göksun yolunun tamamen açılışı yapıldı. Tabii ki biz bu hizmetlerimize bütün muhalefet partili milletvekillerimizi yerinde görmeleri için davet ediyoruz, hem oradaki vatandaşlarımızın da memnuniyetini yerinde gözlemleme imkânı olur. Toplam 64,1 kilometre uzunluğundaki bu yolda 11 adet çift tüp tünel, 2 adet viyadük ve 6 adet köprülü kavşak bulunuyor. Bu köprü viyadüklerine Kahramanmaraşlı insanlarımız Âşık Mahzuni Şerif'in, Abdurrahim Karakoç'un, Cahit Zarifoğlu'nun, Erdem Bayazıt'ın, Nuri Pakdil'in, Sezai Karakoç'un ve Necip Fazıl Kısakürek'in isimlerini verdiler, hayırlı uğurlu olsun.

Hayatlarında ortaya koyabildikleri tek bir eseri dahi olmayanların yapılan her işe kulp takmaya çalışma gayretleri boşunadır. Türkiye'nin demokrasisi ve ekonomisinde geldiği seviye sayesinde artık siyaset mühendisliği yöntemleriyle ülkeye istikamet çizme projelerinin başarı şansı kalmadı kalmamıştır.

CAVİT ARI (Antalya) – Bizim yaptıklarımızı, bunu da bir kenara not edin.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Ne yaptın sen, ne yaptın?

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Ari, lütfen...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bakın, değerli arkadaşlar, devir hizmet siyaseti devridir artık, hamaset devri değildir. Bizim siyasetimiz, bu ülkenin 83 milyon ferdinin her birinin kendini özgür, güvende ve huzurlu hissetmesi, müreffeh bir hayatı sürmesi siyasetidir. İstanbul Havalimanı da bunun inşa edilmesinin bir gereğidir. Ülkemizin bölgesinde lojistik süper bir güç hâline gelmesi dünyanın büyük ve güçlü ekonomilerinden biri olma hedeflerine ulaşmamızı hızlandıracaktır. Millî bağımsızlığın güçlü bir ekonomiden geçtiği bilinciyle, ülkemizin her bir noktada ekonomik canlılığa katkı verecek ulaşım ve altyapı yatırımlarının tamamlanması için AK PARTİ olarak dün olduğu gibi bugün de Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın gerekli bütün çalışmalarını yapacağına canıgönülden inanıyor ve bu inancımızın da devam edeceğini ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakanım, tabii, bir İzmir Milletvekili olarak, İzmir'imize onlarca hizmet ettiniz. Özellikle son zamanlarda Menemen-Aliaga-Çandarlı Otoyolu'nu hizmete açtık, vatandaşlarımızın teşekkürlerini ve memnuniyetlerini size iletiyorum. Yine Manisa-İzmir Sabuncubeli Tüneli için burada Manisa Milletvekilimizle birlikte sizlere, ekibinize teşekkür ediyoruz, Uğur Aydemir Vekilimizle... Yine, tabii ki çağın bir projesi olan -burada İzmir ve İstanbul milletvekillerimizin de çok sıkça kullandığı- İzmir-

İstanbul Otoyolu için de ayrıca size gerçekten teşekkürlerimizi ifade ediyoruz. Yine, İzmir içi ulaşım ile ilgili İZBAN'ı devreye soktuk. Bunun için de sizlere şükranlarımızı arz ediyorum. Aynı şekilde, yapılan çevre yolları ve yan yollarla ilgili bütün minnettarlığımızı, teşekkürlerimizi sizlere ifade ediyoruz.

Tabii, burada ben, konuşmalarına son vermeden önce, muhalefet partili konuşmacılarımızın gerçekten anlamakta zorluk çektiğim bazı eleştirileri hakkında genel anlamda bir iki cümle ifade etmek istiyorum.

Genelde dünyada muhalefet partileri, iktidar partilerini çalışmalarına ilgili, daha çok hizmet etmeleri için eleştirirler, işte “Şu yolu yapın, şu köprüyü yapın, şu havalimanını yapın, şu hastaneleri yapın.” gibi telkinleri olur. Aslında muhalefet, iktidar partisini çalıştırmak için demokrasinin olmazsa olmaz bir gerçeğidir ama bizdeki muhalefet, maalesef, işte “Şu yolu niye yaptınız? Bu hastaneye ne gerek vardı? Bu köprüyü niye yapıyorsunuz?” gibi...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Açık ihale yapın, açık ihale!

CAVİT ARI (Antalya) – Dinleyin bizi, ne konuşuldu?

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın milletvekilleri, size söz vereceğim, dinleyin lütfen.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Hiçbirisini eleştirmiyoruz.

CAVİT ARI (Antalya) – Bugüne kadar bizi dinlemedikleri ortaya çıktı.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Arı...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Değerli arkadaşlar...

CAVİT ARI (Antalya) – Daha dün konuştuk, hiçbir hizmete karşı değiliz.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Cavit Arı, dinleyelim lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Buna benzer, böyle...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Nasıl yapıldı ve kaç mal oldu? Bunun hesabını verin istiyoruz.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Sındır, lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bakınız, bir kere takdir edin, teşekkür edin. Marifet iltifata tabidir, bir kere de bunu yapın.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Ne ilgisi var?

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Arkadaşlar, lütfen sakın olun.

CAVİT ARI (Antalya) – Siz zaten yeterince teşekkür ediyorsunuz.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Arı... Sayın Cavit Arı...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Gerçekten, üzümün sapıyla, kibritin çöpüyle uğraşmayın.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Muhalefetin muhalefetliğini yapmayın, iktidarlığınızı bilin, doğru iş yapın.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bu ülkeye on sekiz yılda çağ atlatan bu Hükûmeti ve şu gördüğümüz güzel kadromuzu bir kere de teşekkürle yâd edin. Bunu yapın ne olur, bunu yapmakla hiçbir şey kaybetmezsiniz, onlar daha çok çalışır, onlar daha çok motive olur.

Bir de ezberleriniz...

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Sayın Kırkpınar, süreniz dolmak üzere. Size ek süre veriyorum, tamamlayalım lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Gerçekten, sizin özellikle yine ifade ettiğiniz tartışmalardan ve eleştirilerden, artık klasik hâle gelmiş, işte “tek adam” “saray” “5 müteahhit”... Artık bunların dışında size bir şey öneriyorum ben: Bu AK PARTİ Hükûmetleri on sekiz yıldan beri niye iktidarda kalıyor? Bir buna kafa yorsanız, bir buna kafa yorsanız, buna çalışsanız gerçekten biz daha çok çalışırız, ülkemize daha çok hizmet ederiz.

Dolayısıyla, ben bunun da ifade ettikten sonra, Sayın Bakanım, Kıymetli Bakanım, bütçemizin hayırlı, bereketli olmasını temenni ediyor, sizlere ve ekibinize bir kere daha başarılar diliyorum. Hayırlı uğurlu olsun.

OTURUM BAŞKANI ŞİRİN ÜNAL – Çok teşekkür ederim Sayın Vekilim.

Sayın Erhan Usta, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Asker olunca, askeri Başkan yaparsan böyle oluyor ama yine de biz “Sayın Başkan” diyelim. Siz bize “Erhan Usta” deseniz de biz size “Sayın Başkan” diye ifade edelim.

Sayın Başkan, değerli komisyon üyeleri, kurumlarımızın değerli temsilcileri; öncelikle hepinizi saygıyla selamlarım.

Şimdi, tabii, biz burada Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak denetim yetkimizi kullanıyoruz. Burası teknik bir Komisyon, burada elbette siyasi konuşmalar da olabilir ama esas itibarıyla meseleyi teknik olarak değerlendiriyoruz. Zaten yeni sistem çerçevesinde bakanlar senede 1 defa geliyorlar ve o 1 defa gelişlerinde de aslında geçmiş bir yılda neler yaptıklarına, kamunun kaynaklarını nasıl kullandıklarına ve gelecek yılda da -şu an için de 2021 yılı için- bu kamu kaynağını nasıl kullanacaklarına ilişkin bilgi veriyorlar ve bir anlamda hesap veriliyor.

Bu hesap verme ifadesi kimseyi rahatsız etmesin, işin esası bu yani Anayasa bunu söylüyor. Dolayısıyla, bu, denetim yetkisidir çünkü erkler ayrımı var; yasama, yürütme ayrı. Kamu kaynağı kullanılıyor, burada hiç kimse kendi parasını kullanmıyor. Dolayısıyla -yürütme açısından söylüyorum bunu- kamu kaynağı kullanıyorsa milletin vekillerine de bu anlamda bununla ilgili hesap verme durumundadır.

Şimdi, bütçe yıllıktır yani biz burada on sekiz yıllık bir bütçe yapmıyoruz veya geçmiş on sekiz yıla ilişkin elbette icraatlarınızı söyleyebilirsiniz ancak her defasında, yıllık rakamları böyle biraz gümbürtüye getirip sadece bir dönemi söylemek, uzun süreyi hep söylemek... Tamam, varsayalım ki uzun sürede başarılıyız ama geçen yılı nasıl kullandık, geçen yılın kaynaklarını ne kadar verimli -şu anda Ulaştırma Bakanlığını konuşuyoruz- bir Ulaştırma Bakanlığımız var, bunu anlayabilmemiz lazım. Bunu hem bakanların konuşmasından anlamamız lazım hem de bakanların bize verdiği dokümanlardan anlamamız lazım. Sanki bunu çok fazla anlama imkânı yokmuş gibi duruyor. Şimdi, bakıyorsunuz, sunum kitabına “2003 ile 2020 dönemi arasında 910 milyar TL’lik bir yatırım yaptı sektör.” deniliyor, Bakanlığınıza bağlı olan sektör, ulaştırma sektörü. Şimdi, 2019 yılı kitapçığına bakıyorsunuz, 757 milyar TL. Tabii, burada bir güncelleme var ama esas söylemeye çalıştığım şu: Aradaki farka baktığınız zaman 153 milyar TL. İlk bakışta sanki 2019’dan 2020’ye 153 milyar TL’lik bir değişim olmuş gibi duruyor. Oysa 2020’deki toplam kamu yatırımı ne kadar diye bakıyorsunuz, zaten 160 milyar TL. Yani herhâlde 160 milyarın 153 milyar lirasını Ulaştırma Bakanlığı yapmış olamaz. Dolayısıyla, bunları verecekseniz de hiç olmazsa esas yılı, geçtiğimiz ve gelecek yılı daha teferruath bir şekilde bu sunumlarda vermek lazım, bunu çok fazla gümbürtüye getirmemek lazım.

Yine aynı çerçevede bakıyoruz; tabii, sizin Bakanlığınız özellikle kamuoyunda çok tartışılan kamu-özel iş birliği projelerinin en yoğun olduğu Bakanlık, ulaştırma sektörü açısından -yani kara yolu, deniz yolu, daha çok hava yolu belki- kamu-özel iş birliği projelerinin en yoğun olduğu bir Bakanlık. Sayın Bakanın konuşma metnine bakıyorsunuz, bir tane paragraf dahi yok, sadece 214 milyar lirayı

söyledi zannediyorum. Onun haricinde, ya, bu kamu-özel iş birliği projeleri nedir, ne değildir; kamuoyu bu kadar tartışıyor, Türkiye her gün bunu konuşuyor, neredeyse artık başka Bakanlık bütçelerinde dahi bunu konuşurken Ulaştırma Bakanının konuşma metninde bununla ilgili –hadi nezaketen olsun diye, yeterince diye söyleyelim- yeterince bilgi olmaması son derece yanlış. Yani bunu bize bir anlatmanız lazım. Ne yapıyorsunuz, ne ediyorsunuz, ne kadar garanti kapsamında neleri ödüyünüz? Bir Osmangazi Köprüsü var -birazdan detaylarını vereceğim- burada ne oluyor, ne bitiyor? Diğer kamu-özel iş birliği projelerinde de aynı şekilde. Arkadaşlar, bir defa, şunu görmemiz lazım: Bir harcama yapılır, bir yatırım yapılır ama verimlilik esastır. Yani bir yatırımı ne kadar kaynakla yapıyorsun, yaratılan kaynak ne, yapılan harcama ne? Yani fayda/maliyet analizi çerçevesinde bakılır. Yoksa 1 liralık işi 10 liraya da yaparsınız, bundan 10 tane iş de yapabilirsiniz, kaynağı bulursunuz bir şekilde fakat daha sonra ne olacak? Yani buna iyi bir yatırım diyebilir miyiz biz? Yani maliyetini hiç düşünmeden, sadece “Efendim, bu kadar getirisi var.” veya “Şu işi yaptık bak.” diye, hiç kimsenin geçmediği yolları yapmakla övünmek ne kadar anlamlı? Buralardan bize yükümlülük gelmeyecek mi? Siz iktidardan gideceksiniz, 2023 artık AK PARTİ’nin son tarihi, daha önce seçim olursa belki daha önce ama bundan sonra gelen iktidarlara ödeyecek veya o değil, millet ödeyecek bunu. Ama bununla ilgili millete hiçbir bilgi vermiyorsunuz, hiçbir şey yok.

Tabii, bir savunma refleksi içerisinde ne yapıyorsunuz? Çıkarılan fayda, sosyal faydalarıyla, zaman kayıplarıyla birtakım fayda hesapları yapılıyor; bakıyorsunuz ona, 386 milyar dolar katma değer etkisi oldu. “Üretime etkisi 700-800 milyar dolar.” diyorsunuz da 386 milyar dolar katma değer etkisi var yaptığınız yatırımların. Ya, zaten Türkiye’nin millî geliri 600 milyar dolar. Tamam, bu bir yıllık değil ama son yıl için 36 milyar dolar diyorsunuz. Yani Türkiye’nin son bir yılda millî geliri 100 milyar dolar düştü arkadaşlar, 36 milyar dolarlık nasıl bir şey oldu, ben bunu anlamıyorum.

“2003-2019 için 12 milyon istihdam etkisi, 2019’da da istihdam etkisi 1,1 milyon.” diyorsunuz. Şimdi bakıyorum ben, geçen yıldan bu yıla istihdam nasıl değişmiş diye baktığımızda, istihdam 658 bin kişi azalmış. Allah’tan siz varsınız, siz olmasanız demek ki yaklaşık 1,7 milyon azalma olacaktı. Bu istihdam etkisi hesabı, bu hesaplar doğru değil. Yani zaten bir detay vermiyorsunuz, o zaman, lütfen, istihdam ediyorum, bize bu hesapların nasıl yapıldığına ilişkin bir detay verin. Anlatabiliyor muyum? Diyorsunuz ki: “2019 yılında -sadece tek yıl- istihdam etkisi 1,1 milyon kişi.” TÜİK’in istihdam rakamına bakıyorum, istihdam 658 bin kişi azalmış. Yani bunu hakikaten Cumhurbaşkanı falan duymasın, Ulaştırma Bakanlığı bütün Hükümetin performansının üzerinde bir performans gösteriyor gibi bir şey var. Yani bu rakamın hiçbir şekilde bu anlamda... İstihdam etkisi hesapları falan... Ya, biraz literatüre bakmak lazım yani bunlar nasıl şeylerdir, ben bunları anlamıyorum.

Yine, dönem için de aynı şekilde, “12 milyon istihdam var.” diyorsunuz. 2003-2019, kaç yıl yapıyor? On yedi yıllık dönemde. Şimdi, burada rakamlar var, işte, devletin rakamlarından bakıyorum. 2012’yi buradan alıyorum, Ağustos 2020’yi en son bültenden alıyorum; istihdamdaki artış 8,2 milyon, siz diyorsunuz ki: “Bizim istihdama etkimiz 12 milyon.” Bu nasıl hesap? Lütfen, bu detayları bize bir vermeniz lazım yani hakikaten bunlara bakıp bütçeyi konuşamayacak duruma geliyoruz.

Şimdi, dolayısıyla, yine, “36 milyar dolar GSYH’ye katkısı var.” diyorsunuz, 2019 yılı için söyleniyor bu 2018’e göre. Ben bakıyorum, 2018’de Türkiye’nin millî geliri 797 milyar dolarmış, 2019’da 760 milyar dolara düşmüş. Tam da bir tesadüf var, iki rakam da aynı; 36 milyar dolar kayıp var TÜİK’in açıkladığı millî gelir rakamında. Siz diyorsunuz ki: “Biz 36 milyar dolar katkı yaptık.” Onu da üzerine koyunca demek ki ulaştırma sektörü olmasaydı 72 milyar dolar kayıp mı olacaktı, bize bu şeylerin detaylarını izah etmenizde fayda var. Yani bunlar çok daha fazla konuşulabilir ama fazla vakit kaybetmeyeceğim.

Şimdi, lojistik üssü olma potansiyeli var Türkiye'nin, bu konuda planda ciddi hedefler var fakat tabii, ciddi de bir eksikliğimiz var, hele son yıldaki bu Lojistik Performans Endeksi'nde Türkiye'nin 7 basamak birden düşmüş olması bizim göreceli üstünlüğümüz olan bu alanda işlerin iyi gitmediğini gösteriyor. Burada, tabii, demir yolu ve deniz yolu taşımacılığının payının özellikle artırılmasının çok ciddi faydası olacağını söylemek istiyorum.

Şimdi, duble yol meselesi... AK PARTİ hükümetleri, evet, duble yol konusunda çok ciddi işler yaptı, çok ciddi bir duble yol ağı ördü fakat burada eski bir Devlet Planlama Teşkilatı mensubu olarak şunu söyleyeceğim: Bir defa, önceliklendirme son derece yanlış yapıldı duble yollarda. Önceliği ne yaptı biliyor musunuz? Önceliği müteahhidin finansman durumu yaptı Türkiye'de maalesef arkadaşlar; devlet yapmadı, Ulaştırma Bakanlığı da yapmadı, Devlet Planlama Teşkilatı da yapmadı. Finansmanı güçlü olan müteahhit ödenek üstünde harcama yaptı, ondan sonra yıl içerisinde onlara ilave verilen ödeneklerle... Çünkü borcumuz birikti, devletin müteahhide borcu birikti. Dolayısıyla finansmanı güçlü olan müteahhidin almış olduğu yol ilerledi; kuralları içerisinde iş yapan, ödeneği kadar iş yapan müteahhidin yaptığı yollar da geri kaldı. Mesela Samsun-Ankara yolu bunlardan bir tanesidir ya. Bu kadar bütün Karadeniz'in aktığı yol, önceliği son derece az olan yani trafik yoğunluğu son derece az olan yollara göre çok daha gecikmeli olarak yapıldı. Yani bu eleştirileri, bu değerlendirmeleri yapmak lazım. Yollar son derece kalitesiz yapıldı, hızlı yapıldı ve defalarca yenilendi. Hâlâ biz Samsun-Ankara arasında... Sayın Bakan da eğer arabayla gidiyorsa kendisi de o şeyde... Sürekli bir yenileme var, sürekli bir şeridi öbürü şeride veren bir durum var. Yani dolayısıyla bunlar yapmamız gereken eleştiriler.

Bakın, şundan da artık vazgeçmek lazım: Efendim, şu vakitte bitirecek müteahhit, süresi diyelim ki üç yıl, "Şu vakte, şu törene hazırlayın." Ondan sonra alelacele bunlar hazırlandı, ondan sonra açıldı, ertesi gün tekrar kapatıldı, bir yıl uğraşıldı. İşte, arkadaşlar söylesin, bir yılı yanlış hatırlıyor olabilirim ama sekiz aydır belki. Bizim Havza'nın girişindeki tünel 19 Mayıs veya 29 Ekimde Sayın Cumhurbaşkanı açılış yapacak diye sıkıştırıldı, viyadük göçtü. Açılır açılmaz, ertesi gün kapatıldı, uzun süre tadilat yapıldı, büyük masraflar yapıldı; bunlardan vazgeçmek lazım.

Şimdi, tabii, demir yolunda çok kötüyüz, az önce arkadaşlar da ifade etti. Avrupa Birliğinde demir yolunun yurt içi taşımacılıktaki ağırlığı yüzde 18,7 iken Türkiye'de yüzde 4,6. Yük taşımacılığına –yolcu konusunu ben o kadar önemsemiyorum- mutlak surette demir yoluna Türkiye'nin rekabet gücünün artırılması açısından ağırlık vermemiz lazım. Bugüne kadar büyük ölçüde ihmal edildi, son yıllarda biraz daha ağırlık veriliyor ama bunu artırarak devam ettirmenin gerekli olduğunu söylüyorum.

İltisak hatları konusu çok önemli. Yani şimdi, fabrikadan çıkıyor, kamyonla trene getiriliyor yük, trenden gidiyor, tekrar kamyonla konuluyor, limana getiriliyor. Böyle bir şey olmaz ve bu caydırıcı oluyor. Dolayısıyla bu iltisak hatlarının yani bu sanayi tesisleri ve limanların demir yolu hatlarına bağlantılarının çok daha hızlandırılarak götürülmesinde fayda var.

Şimdi, köy projeleri dedik, bununla ilgili maalesef ne sunumunuzda ne de şu koca koca kitaplarda... Yani, bunlara da yazık artık, bu kadar maliyete katlanılmasın. Türkiye giderek fakirleşiyor, 2013'ten bu yana 358 milyar dolarını kaybetmiş, kişi başı geliri 4.500 dolara, 5 bin dolara düşmüş bir Türkiye'den bahsediyoruz. Buralarda biraz tasarruf etmek lazım. Yani, şu resimlerin bize bir faydası falan yok, aradığımız hiçbir bilgiyi bulamıyoruz, koca koca kitaplarla önümüze geliyorsunuz. Bunların sadece kâğıt masrafı değil, bunlar muhtemelen profesyonelce yaptırılıyor ve onlar da ciddi bir masraf oluyor. Biraz tasarruf içerisinde hareket etmenin faydalı olduğunu düşünüyorum.

Şimdi, bu köylerle ilgili, CİMER'e yazılıyor, Mecliste soruluyor, basında soruluyor, medyada soruluyor, her yerde soruluyor, bilgi yok. Arkadaş, Türkiye'nin kozmik odasına bundan rahat girildi ya. Yani, kozmik odadaki bütün bilgileri aldı hainler ama biz Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak,

milletin vekilleri olarak şu kamu-özel iş birliği projelerine “ticari sır” diyorsunuz, kamu-özel iş birliği projeleriyle ilgili bir tane bilgi alamıyoruz. Böyle bir şey olamaz. Burada bilgi vermek durumundasınız. Bunların hesabı bir gün gelecek sorulacak, onu bilmeniz de fayda var.

Şimdi, Osmangazi Köprüsü... Yani bu uzun, vakti de çok iyi kullanamadım, özetini söyleyeyim. Size bu konuyu uzun anlatmak istiyordum ama daha sonra bir fırsat olduğunda yine bunu anlatırız. Köprü ve yollarıyla birlikte yedi yıllık bir yatırım. Yedi yıl bir yatırım dönemi var ve ondan sonra on beş yıl da işletme dönemi olacak. Taammüden, bilerek sözleşmeye şöyle bir hüküm konuyor, deniliyor ki: “Yatırımların bir kısmı erken biterse, erken işletmeye alınır ve bu işletme süresine eklenir; gecikirse de işletme süresinden düşülür.” Böyle bir şey zaten hiç olmamış. Dolayısıyla böyle bakınca sanki objektif bir şey konulmuş yani erken biterse işletme süresine eklenir, erken bitmezse işletme süresinden düşülür. Bakınca mantıklı gibi duruyor ama tabii, o işin tuzağı çok daha farklı. Şimdi, bakıyorsun -yani köprü ve yollar var diyoruz- şimdi, maliyetin yüzde 19’u olan köprüye garantiler kapsamında gelirin yüzde 75’i veriliyor; tuzak bu. Tekrarlıyorum: Maliyetin yüzde 19’u -bir komple şey var, köprü için diyorum- fakat garantiler kapsamında toplam hasılanın, yedi artı yedi – yedi yatırım yılı- on beş yıl boyunca yüzde 75’i olacak şekilde. Tabii, akıllı bir müteahhit ne yapar? Köprüye önem verir çünkü hasılatın yüzde 75’i orada, maliyetin de yüzde 19’u orada. Şimdi, orada hemen köprü bitiriliyor, ucunda yol yok. Ben bunu Genel Kurulda iki-üç yıl önce sorduğumda bana o zaman Ulaştırma Bakanı dedi ki: “Kredi işi halledilemedi yolların, o yüzden gecikti.” filan diye... Böyle bir planlamasızlık olabilir mi? Ama öyle değil. O gün bizi yanıltmışlar. Bazı şeyler... Sağ olsun, ben burada Profesör Doktor Uğur Emek’in çalışmalarından faydalaniyorum. Yani, böyle iğneyle kuyu kaza kaza birtakım bilgiler elde ediyor, oradan elde edilen bilgilerden bulunmuş rakamlar. Eğer bu söylediğimizde bir yanlışlık varsa lütfen siz doğrusunu ifade edin çünkü bizim bulabildiğimiz bu. Bize devlet olarak yeterli bilgi verilmediği için bulunabilenlerden söylediğimiz bu. Yüzde 75 değil de yüzde 60 deyin, öyle bir şey varsa lütfen, istirham ediyorum, söyleyin bize.

Şimdi burada ne oluyor tabii? Hemen üç yıl, dört yıl önce köprü açılıyor ve dört yıl içerisinde köprüden bizim yaptığımız fazla ödeme 2 milyar 150 milyon dolar arkadaşlar, 2 milyar 150 milyon dolar. Yani hiç kimsenin neredeyse geçmediği bir köprü’nün dört yıl önce, erken bitirilmesinden devletin garanti kapsamında ve geçen çok az kişinin de bedeli karşılığında ödediği miktar 2,2 milyar dolar. Köprü’nün bedeli ne kadar? 1,2 milyar dolar. Ya 1,2 milyar dolara yaptığı köprü’nün parası, işletme süresi içerisinde değil, kıyak olarak kendisine verilmiş; o dört yıl içerisinde 2 katını alıyor. Böyle bir israf olabilir mi ya? Yani Türk milletinin hiçbir ferdinin bunu bilerek yapmış olacağını düşünmüyorum. Yani bu kadar iyi niyetli olarak konuşayım, lütfen istirham ediyorum siz bunun savunmasını yapın. Nedir buradaki mesele? İnşallah biz yanılıyoruzdur. Yanılıyorsak yanlışlığımızı söyleyin. Ama böyle bir şey yok. Daha işletme süresine gelemedik arkadaşlar. Yani, toplam hasılatı zaten yaklaşık 13 milyar dolar. Yani yatırım maliyetini koyuyoruz -ki tamamen dışarıdan krediyle finanse etti diyorsun- faizini koyuyorsun, bakım onarım giderlerini koyuyorsun, köprü’nün maliyeti 2,3 milyar dolar- değil mi Hocam, o civarda; 2,3-2,4 milyar dolar-hasıla 13 milyar dolar. Dünyanın hiçbir yerinde böyle bir soygun yok arkadaşlar. Adalet ve Kalkınma Partisi hükümetleri, bu soygunu Türkiye Cumhuriyeti’ne hediye etti. İnşallah bir gün bu Yüce Divan kurulur, kimse bunun sorumlusu -bensem ben de vereyim bunun hesabını- hesabını versin, tüyü bitmemiş yetimin hakkı var burada. 2,3 milyar dolarlık bir yatırım karşılığında -çoğu devletten çıkmak kaydıyla, isterse millettan çıksın, garanti kapsamında hiç ödeme yapmasanız bile önemli değil; bu, milleti soymaktır- 13 milyar dolar hasılat elde edecek bir yandaş müteahhit. Var mı böyle bir şey? Bunu nasıl izah edeceğiz? Bunu yapanların vicdanı ne durumda, ben bunu anlayamıyorum. Hakikaten söyleyecek çok şey var, insan çok üzülüyor arkadaşlar, çok üzülüyor insan. Yani böyle bir şeye nasıl seyirci kalınabilir?

Arkadaşlar, bakın, bu yollardan biz de geçtik, Osmangazi Köprüsü'nden de geçtim. Şimdi, orada şunu yaptık biliyorsunuz: 35 dolarla başlıyor bu ve bu, Amerikan TÜFE'siyle de her yıl şey yapılıyor. Tabii, işin hikâyeleri var daha, hocam onların detaylarını çok daha iyi biliyor. 35 TL'yle ilk sözleşme yapılıyor, sonra dolara çevriliyor, TL olan her şey dolara çevrildi filan; işin o kısımlarına girmiyorum, hocam bunu inşallah daha sonra daha detaylı da değerlendirecek ama bu, bir "case study"dir yani insaf sahibi olan herkesin bu konunun üzerinde düşmesi lazım.

Değerlendirmelerimizde bir yanlışlık varsa ben kabul ediyorum yani özür dilemeye hazırım. İnşallah yanlışlıktır, daha doğrusu sadece ben değil, zaten biz de başkalarının çalışmalarından alıyoruz, o arkadaşlar da yanlışlıktır inşallah ama yanlışladığımız ortada, maalesef bunu ifade etmek istiyorum.

Pardon, hocam düzeltti, toplam hasılat 11 milyar dolar yani 2,4 milyar dolar finansman maliyeti, bakım onarım maliyeti ve yatırım maliyeti, bunun karşılığında hasılat 11 milyar dolar; 11,020. Doğru, pardon, benim notlarımda da öyle, bir anda "Vakti tasarruflu kullanalım." diye orada yanlışlık yaptık.

Şimdi, en son grup toplantısında Sayın Genel Başkanımız da ifade etti, Aydın-Denizli Otoyolu meselesi var. Burada da yine kamu-özel iş birliği projeleri kapsamında yapılmış bir şey, yatırım 630 milyon euroya mal oluyor. Burası çok insaflı, burada diyecek bir şey yok, bu melek onun yanında. Maliyetinin 2,5 katı; 1,6 milyar euro hasılat elde edilecek. Tabii, Türkiye'de hiçbir sektörde, hiçbir alanda böyle bir kârlılık yok, onu herhâlde takdir edersiniz yani kâr marjlarının imalat sanayisinde sıfırlara geldiği bir memlekette maliyetinin 2,5 katı kadar hasılat var ve bunların da büyük ihtimalle önemli bir kısmı ne olacak? Devlet tarafından karşılanacak.

Şimdi, tabii, Osmangazi'de de diğerinde de yani doların tam hesabı da yapılmıyor yani 35 dolar tam yansıtılmıyor, KDV düşürüldü, o da yetmedi, yarısı kadar orada bir rakam alınıyor. Oradaki rakamı da şimdi notlarıma bakarak söylemek istiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Usta, normal süreniz bitmiştir, tamamlamanız için iki dakika ek süre veriyorum.

Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Peki, Başkanım, tamam.

Teşekkür ederim.

Kabaca yarısı yani olması gereken rakamın yarısı çünkü diğer türlü... Ama her hâlükârda zaten önemli kısmı devletten gidiyor. Tekraren söylüyorum: Milletten giden kısmı da benim açımdan son derece önemlidir yani devlet-millet fark etmez ama çok önemli kısmının devletten çıkacağını da biz biliyoruz.

Şimdi, burada, Sayın Bakanım istirham ederim, bize şu konuyla ilgili... Tabii, uluslararası tahkim var Anayasa'mızda yani burada bir sözleşme tadili düşünüyor musunuz? Soruları da biz konuşma içerisinde soruyoruz. Sözleşme tadili hukuken mümkün mü? Siz düşünüyor olabilirsiniz ama bizi aydınlatın çünkü arkanızda koskoca bir heyet var. Yani burada bir sözleşme tadili imkânı var mı?

Şimdi, bu Kanal İstanbul Projesi, çok şükür, bundan vazgeçtiniz, ben artık onu öyle anlıyorum. Tabii, oradaki gayrimenkullerle ilgili birtakım rantlar oldu, şu bu ama zaten Türkiye'nin böyle bir projeyi bundan sonra hayata geçirecek bir ekonomik durumu da yok, son derece yanlış bir projeydi. Bununla ilgili detaylı konuşmayı, 2018 yılı bütçesinin tümü üzerindeki konuşmamda ifade ettim, merak eden arkadaşlar oradan bakabilirler.

Şimdi, bu TÜRK TELEKOM konusu, lütfen burada da biraz bize bilgi verin. Yani Türkiye'nin sabit hatlarını bir yabancı firmaya... Her şey yerli, milli derken, dünyada hemen hemen adam gibi ülke olan yani mesela bir Fransa, İngiltere bunu hiç yapmamışken ama böyle işte küçük ülkeler satmış olabilir veya işletme hakkını devretmiş olabilir yani düzgün hiçbir ülkenin işletme hakkını devretmediği sabit hatları Lübnanlı firmaya -Lübnanlıydı yanlış hatırlamıyorsam, Hariri ailesine- verdik. Tabii, buraya diğer etkileriyle birlikte baktığımızda, burası çok daha vahim bir durum. Ben Devlet Planlama Teşkilatında o zaman çalıştırmıştım. 6,5 milyar dolar aldığımız para, bizim, TELEKOM'dan iki buçuk yıl içerisinde aldığımız temettü ve hasılat payı kadardı. Yani, iki buçuk yıl 6,5 milyar doları erken almanın karşısında koskoca bir TELEKOM'u verdik, bizim taşımızla bizim kuşumuzu vurdular. Yani, Türkiye'nin bankalarından borç aldılar, borçları bıraktılar, bütün kârlarını transfer ettiler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Usta, ek süreniz de bitmiştir, toparlarsanız.

ERHAN USTA (Samsun) – Hemen toparlıyorum Sayın Başkanım, çok teşekkür ederim.

Yani, buralarla ilgili sizin bize bilgi vermeniz burada... Bu durum içerisinde BTK ne yaptı, Sayıştay neredeydi? Devletin orada yönetim kurulu üyeleri vardı, çok ciddi, çok güzel maaşlar alıyorlardı; onların kimler olduğunu biliyoruz, sizler de biliyorsunuz. Niye bunlar bu vurguna, bu soyguna, bu ülkenin kaynaklarının soyulmasına seyirci kaldılar? Bununla ilgili de bize bilgi verirsiniz...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Başkanım, bir de Samsun'la ilgili, otuz saniye sürecek.

Bu Samsun-Ankara Hızlı Tren Projesi var, uzun süre bunlarla ilgili sözler verildi. Şimdi, en son sizden önceki Sayın Bakanın bir açıklaması oldu, açıklamasında “Yıl sonuna kadar yapım çalışmaları için ihale hazırlıklarına başlıyoruz.” dedi. Bu, bizim açımızdan önemli, bizim açımızdan derken aslında Türkiye açısından önemli. Yani, Samsun-Ankara, oradan Akdeniz'e bağlayacak bir hat oluşacak. Dolayısıyla buranın hem hızlandırılmasını sizlerden talep ediyoruz, bunun yatırımlarına hızlı geçilsin çünkü demir yoluyla ilgili problem var diyoruz, burada çünkü yük taşımacılığı da yapılacak. Hem de bununla ilgili, son durumuna ilişkin bilgi verirsiniz sevinirim.

Ben, tekrar Komisyonu saygıyla selamlarım. Bütçenin de hayırlı ve uğurlu olmasını temenni ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum.

Şimdi, gruplar adına konuşmalar tamamlanmıştır. Komisyon üyelerimize söz vermeye başlayacağım.

İlk sözü Sayın Mehmet Bekaroğlu'na veriyorum.

Süreniz on dakikadır.

Buyurun lütfen.

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

Geçen görüşmede Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı bütçesinde Sayın Bakanın öz geçmişinden birkaç kelime söyledim diye çok tepki gösterdiler. “Niye kadının öz geçmişini...” ,Ya, şimdi, erkek Bakanımızın, Sayın Karaismailoğlu'nun öz geçmişine bakıyorum: Trabzon Lisesi mezunu, KTÜ Mühendislik Fakültesi makine mühendisi, Bahçeşehir Üniversitesinde kentsel sistemler, sonra İBB, oradan Bakanlık ve şu anda Bakan olarak karşımızda.

Niye bunu şey yaptım? Hukuk filan okumamış, öyle görünüyor Sayın Bakanımızın bu eğitim geçmişinden. Ama, biz, o dönemde Trabzon'da öğrenciyken ben de orada öğretim üyesiydim ve çok sempozyum yaptık, Anayasa, hukuk filan görüştük, konuştuk, hiç gelmemiş. Niye gelmemiş diyorum çünkü bir milletvekili gene bu köylerle ilgili bir soru sormuş ve bir milletvekilinin sorusuna Sayın Bakanın verdiği cevaba bakın arkadaşlar; ibretlik, bunu dinleyin: “YİD projelerinde tüm iş ve işlemler mevzuata uygun olarak, uygulama sözleşmelerinde yer alan hükümler çerçevesinde yürütülmektedir. Sayın Bakan, çok ayıp ya, üzülererek ifade ediyorum. Bir Bakan, bir milletvekiline... Milletvekili soruyor: “Ne oldu bu sene?” Uygulamayla ilgili size sorular soruyor. Bu nedir Sayın Bakan? Bu Türkiye Büyük Millet Meclisine hakarettir, bir; Anayasa bilmemektir. Anayasa diyor ki: “Milletvekilinin yazılı sorusuna on beş gün içerisinde gerekli şekilde cevap verilir.” Siz nesiniz, Anayasa'nın çok üstünde misiniz? Arkadaşlar, siz sorun, iktidar partisi milletvekilleri, siz bizim hakkımızı koruyun; lütfen, rica ediyorum. Böyle şey olur mu değerli arkadaşlarımız? Yapmayın, etmeyin.

Bakın, şimdi, iktidar partisi adına konuşan arkadaş muhalefeti eleştirdi. Ya, işte “Yapılmayan şeylere değil, hep yapılanlara niye yapıldı diyorsun.” “Yapılanlara... Niye yapıldı?” demiyoruz. Rize'ye havaalanı yapılıyor, çok teşekkür ediyorum. Yani, benim evime yirmi dakika, on dakika, on beş dakikada gideceğim havaalanı yapılıyor, ne güzel, büyük bir hizmet. Buna kim karşı çıkabilir? Hele hele hiçbir siyasetçi karşı çıkmaz ama şunu sormayacak mıyım: Bu nasıl ihale edildi? Bu açık ihaleyle niçin yapılmadı? Bu müteahhit, Sayın Cengiz, acayip bir müteahhit bu. Karadeniz'in dağlarını taşlarını yıktı, çevreye mevreye hiç bakmadı. Sellerin filan birinci derecede müsebbibi o. Peki, bunu sormayacak mıyız? Bu Cengiz dediğiniz Slovenya'da bir inşaat almış ama bütünüyle, harfi harfine çevre kurallarına uymuş değerli arkadaşlarım. Niye? Çünkü orada hukuk var. Biz de niye uymuyor? Hukuk yok, hukuktan korkmuyor. Kalkıyor ondan sonra, milletin bilmem ne belleyeceğiz diyor. Böyle bir şey yaşıyoruz değerli arkadaşlarıma üzülererek ifade ediyorum bunları.

Kanal İstanbul Projesi'nden sanıyorum vazgeçtiniz Sayın Bakanım, hiç söz etmiyorsunuz; iyi yapıyorsunuz. En azından şimdilik vazgeçtiniz, sonraya da zaten vaktiniz olmayacak, gideceksiniz.

Şimdi, değerli arkadaşlarım, geçen sefer konuşmamda Sayıştaya teşekkür ettim, niye? Çünkü şehir hastaneleriyle ilgili önemli bulgular şey yapmıştı. Şimdi, Karayolları, Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili hiçbir şey yazmamış. Niye böyle olmuş, onu da anlamış değilim.

Değerli arkadaşlarım, şu Kamu İhale Kanunu, cumhuriyet tarihinde KPSS'den sonra yapılan en önemli düzenleme. Bu düzenleme müthiş bir şey yani; hak, adalet. Yani en ucuza vereceğiz, en uygun şekilde, en nitelikli şekilde yapacak, o kanun bu kanun. Peki, siz geldiniz ne yaptınız? 59 adet kanun ve kanun hükmünde kararnameyle 208 değişiklik yaptınız. En çok 31 kez 3'üncü maddeyi değiştirdiniz; istisna. Neredeyse her şeyi istisnanın içine koydunuz. Bu nasıl bir şey, bu nasıl bir devlet yönetmek? Peki, yetmedi bu size, bir de 21/B koydunuz. KÖİ'lerle ilgili eleştiri mi var? 21/B. Ne yapıyorsunuz 21/B'yle? Çağırıyorsunuz efendim, pazarlık usulüyle. Nedir? “Özgün nitelikli ve karmaşık olması nedeniyle...” filan. Peki, kardeşim, yol yapmanın özgün niteliği nedir, bana birisi gelsin anlatsın. Yol yapmanın, hastane yapmanın özgün niteliği nedir? Bunu bilen müteahhitler yok mudur? Niye açık ihale yapmıyorsunuz Sayın Bakanım? Bakın, şunu şey yapayım: Bir yılda 80 ile 100 milyar dolar arasında ihaleyi 4734 sayılı Kanun'un dışında veriyorsunuz. 100 milyar dolardan söz ediyorum değerli arkadaşlarım, 100 milyar dolardan. Ha, nereden biliyorsun bu işi? Ben de Sayın Usta gibi Uğur Emek'ten aldım bunları. Kendisine çok teşekkür ediyorum.

Bakın, bir belediye başkanımız çok güzel bir şey söylemiş. “Aile şirketine verdin ihaleyi. Niye verdin?” filan diye eleştiriyorlar. Diyor ki: “Ya, kardeşim her şey hukuki.” Hukuki olmak yetmiyor değerli arkadaşlarım, çoğunluğunuz var ve İhale Kanunu’nun istisna maddesini (z)’ye kadar değiştirdiniz. (z) bitti, (aa) diye madde ihdas ettiniz. Dolayısıyla, hukuki olan her şey ahlaki değildir, vicdani değildir. Bunu bu şekilde bilmek lazım değerli arkadaşlarım.

Bu, KÖİ’le ilgili her sefer söylüyoruz, dinlemiyorsunuz. Türkiye’nin geleceğini ipotek ettiniz değerli arkadaşlarım. Bu acayip bir sistem. Nasıl acayip bir sistem? Çağırıyorsunuz “Ya, arkadaş, sana ihale vereceğim 1 milyar dolarlık.” “Param yok.” “Merak etme ben sana para bulacağım, kefil olacağım.” “Ben” dediği devlet, benim paramla yapıyorsunuz bunları. “Sonra bütün kolaylıkları göstereceğim; arsa vereceğim, vergi yok, prim yok, hiçbir şey yok. Daha sonra, yirmi beş yıl da yolcu garantisi, hasta garantisi vereceğim size.” Ya, Sayın Bakanım, bu nedir ya? Bunu nasıl keşfettiniz, kim öğretti size ya? Nerede böyle bir şey var yani? Trabzon’dan mı, Of’tan mı, nereden böyle bir şey buldunuz? Buldunuz derken lafın gelişi, siz Of’lu olduğunuz için söyledim. Bu nasıl bir icat yani çok merak ediyorum. Ha “Dünyada var.” Dünyada böyle bir şey yok. Şimdi, Sağlık Bakanı vazgeçti değerli arkadaşlarım, artık hastaneyi, KÖİ’le yapmıyor. Neyle yapıyor? 21/B. Ya, bu 21/B’ye, değerli arkadaşlarım, müracaat eden insanlar hep aynı insanlar, hep aynı müteahhitler değerli arkadaşlarım, böyle bir şey var mı? Hep aynı insanlar. Sırayla geliyor, oturuyorlar, bakıyoruz. 5 tane hastane ihale ediliyor; 1, 2, 3... Biri vermiyor, az veriyor, tak tak tak paylaşmışlar. Birisi yapıyor değerli arkadaşlarım. Milyar ihaleyi çözebilecek bir uyanık müteahhit yoktur, hepsine bir bir düşürme, öyle bir müteahhit yoktur ama devletin içinde bunların adamları var, bunlarla beraber yapıyorlar. Suçluyorum sizi, itham ediyorum. Sizi derken kim varsa. Böyle bir şey olmaz değerli arkadaşlar.

Biraz evvel Usta anlattı, uzatmak istemiyorum, vaktimiz yok. Bu şeylere dünya kadar para geri ödemelere başladık. Mesela Karayolları 2019’da 5 milyar, 2020’de 7 milyar, 2021’de 16 milyar, 2023’te 17 milyar. Ya, bu paralarla bu yollar zaten yapılıyordu. Ya, biz şimdi, amiyane bir şey kullanacağım, kızacaksınız yani: Biz dünyanın gerçekten, ne diyeyim yani, nasıl bir milletiz, nasıl bir insanlarız da bu kadar kazık yiyoruz? Kim bu müteahhitler, bunu merak ediyorum ve soruyorum. Kur farkından ödenenler, kiralılar, şunlar, bunlar, bir sürü şeyler. Yani bunlara vaktim olmadığı için geçiyorum değerli arkadaşlarım.

Türkiye’de 5 tane ama, 10 tane firma kardeşim. Ya, isimlerini sayınca da kızılıyorsunuz ya, kızmayın ya. Cengiz Holding, MNG Holding, Kolin Holding, Limak Holding, Kalyon Grup, her şeyi bunlar alıyor, bütün... Ya, dünyada yol yapacak yeterlilikte müteahhit yok mu? 5 tane mi? Bakın, Dünya Bankasının bir çalışması var, “ilk 10 müteahhit” diyor, 5 tanesi bunlar. Kim bunlar? Bunların, bu firmaların, holdinglerin gerçek sahiplerini merak ediyorum. Bu kadar şanslı insanlar nasıl olabiliyor, merak ediyorum. Çevre Kanunu işlemiyor, hiçbir şey bunlara işlemiyor. Gerçekten merak ediyorum, bunu bu milletin adına size soruyorum, gelin bunları lütfen açıklayın. Daha başkaları da var ama vaktimiz yok.

21/B... Arkadaşlar bu nedir? Bunu icat ettiniz şimdi. Niye Sayın Bakanım, yani gerçekten soruyorum size, niye 21/B’yle yapıyorsunuz? Niçin açık ihaleyle yapmıyorsunuz, bir anlatın bunu ya. 100 milyarı, milletin 100 milyarını, istediğiniz adamları çağırıyorsunuz, onlara sırayla dağıtıyorsunuz. Böyle bir şey olabilir mi?

Vaktim çok dar, birkaç konuya değinerek geçeyim, bitireyim. TÜRK TELEKOM... TÜRK TELEKOM, değerli arkadaşlarım, sizin -Yüce Divana filan dedi arkadaşlar- oralara gitmeniz için TÜRK TELEKOM yeter. Oger... 6,5 milyon dolara sattınız Lübnanlı şirkete, Hariri’ye. Ondan sonra Türkiye’ye 1 kuruşluk yatırım yapmadı, kredileri batırdı. Sonra, işte, banka konsorsiyumu... Bir şirket

kurdu bankalar, buna kredi veren bankalar, ona verdiniz; şimdi onu satmaya çalışıyorlar, satılamıyor. Sonuçta ne oldu? Sonuçta -iddia ediyorum- dünyanın en geri internet altyapısına sahip bir ülkeyiz. Övünüyorsunuz, vaktiniz varsa bana verin vaktinizi, iddia ediyorum, bak psikiyatri uzmanıyım, sizin gibi mühendis filan da değil, size anlatırım. Dünyanın en geri internet altyapısı var. Şimdi çocuklarımız on-line ders filan görüyor ya, göremiyor sizin sayenizde. Bunların hesabı tek tek sorulacak, geçecek bunlar değerli arkadaşlarım.

Bakın, büyük havaalanı, Grand İstanbul Airport, büyük havaalanı ne oluyor? Bu konuyla ilgili bize bir bilgi verin. Kirayı, 1 milyar avroluk kirayı ertelediniz, bunların almış olduğu 4,5 milyar avroluk kredi var. Bu kredilere yeni krediler...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bekaroğlu, normal süreniz tamamlanmıştır.

Bir dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bir dakika daha, bitireceğim, bitireceğim.

Ne oluyor bunlar? Bunları anlatın. Milletin parası bunlar, milletin; kimsenin babasının parası değil ve bu ülke de kimsenin babasının çiftliği değildir değerli arkadaşlarım; bunu bu şekilde bilin. Bu borçlar, bunlar ne oluyor, bunları gelip anlatacaksınız değerli arkadaşlarım.

Son bir şey daha söyleyip bitiriyorum. Bakın, iktidar partisi milletvekilleri, değerli arkadaşlarım, bugünler geçecek, bu iddialarla ilgili hiçbir şey söylemediniz, söyleyemezsiniz de. Hiçbir şey söylemediniz. Bunların hesabını belki hukuki olarak verirsiniz “Çoğunluğumuz vardı, kanun çıkardık.” dersiniz ama millet katında, millet vicdanında ama öbür katta bunların hesabını vereceksiniz. Sizi ben tanıyorum, hepinizi tanıyorum, geçmişlerinizi biliyorum, çoğunuz vicdanlı insanlarsınız, düzgün insanlarsınız. Buna ses çıkarın değerli arkadaşlarım, gerçekten kahramansanız buna ses çıkarın.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyoruz Sayın Bekaroğlu, çok teşekkür ediyoruz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Milliyetçi Hareket Partisi de, bu yolsuzluklara, bu milletin malını mülkünün, tüyü bitmemiş yetimin hakkının yağmalanmasına ses çıkarın. Ona buna kefil olmaktansa, şuna buna kefil olmaktansa bunu gelin yapın, bunu gelin yapın.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Kendine bak sen, kendine bak.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ek süreniz de bitmiştir, sağ olun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Geçmişte de iktidar oldunuz siz, geçmişte de iktidar oldunuz ve o iktidar döneminin de hesabını vermediniz. Batan bankaların hesabını vermediniz. Ona buna kefil olana kadar bunun hesabını verin bu millete.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bekaroğlu, ek süreniz de bitti, lütfen.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Başkanım, bu isnatları reddediyorum. Böyle bir şey olmaz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi, öğle yemeğinden önce son konuşmacı olarak hazırsa Cemal Öztürk’e söz vereceğim.

Sayın Öztürk, süreniz on dakikadır.

Buyurun lütfen.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, Ulaştırma Bakanlığımızın değerli temsilcileri, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün Ulaştırma Bakanlığımızın 2021 bütçesini ve 2019 kesin hesap raporunu görüşüyoruz. Bir hayli elektrikli bir görüşme ortamı var, daha önce konuşan Sayın Paylan ve şimdi de konuşan değerli arkadaşım Mehmet Bekaroğlu, hayli elektrikli konuşmalar, biraz yüksek frekansta ya da elektriklendi.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Şimdi, tabii muhalefetin görevi muhalefet etmektir. Biz yıllardan beri buna alıştık, çok değerli katkılar da yapıyor arkadaşlarımız ama AK PARTİ'nin bir şeyi var, yaptığı hizmetleri anlatamıyor Sayın Bakanım.

Yani siz, maalesef, ya öyle bir kitap koymuşsunuz ki bunu biz inceleysek, anlatsak arkadaşlara belki ikna edebiliriz fakat bu müzmin muhalefet bir hastalıktır, ikna etmek zor.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ya, bana bir Kütahya Havaalanı'nı anlat, başka hiçbir şey anlatma, gidiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karşılıklı konuşmayalım lütfen.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Sana bir hikâye anlatacağım...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kütahya Havaalanı'nı anlat bana. Kütahya Havaalanı'na adam harcadığı para kadar...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen karşılıklı konuşmayalım.

Sayın Bekaroğlu, rica ediyorum.

Buyurun.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – İngiltere Ulaştırma Bakanı ne yapsa basına yaranamıyormuş, muhalefete yaranamıyormuş. Bir gün basın toplantısı yapmış ve davet etmiş basın mensuplarını, demiş ki: “Yarın sizi Thames Nehri'nin kenarına çağırıyorum, kahvaltılı toplantı yapacağız.” Sabahleyin gelmiş gazeteciler. “Öyle bir iş yapacağım ki artık daha beni tenkit edemeyeceksiniz.” Londra'da -bilen bilir- Thames Nehri çok meşhur bir nehir; nehir diyorlar zaten, ırmak diyorlar ona. Sabahleyin toplanmışlar, Ulaştırma Bakanı -sizin meslektaşınız- başlamış nehrin üzerinde yürümeye. Yürüyerek karşıya geçmiş ve geri dönmüş. Suyun üzerinden yürüyor yani keramet sahibi demek ki; hikâye bu ya. Tabii, ertesi gün bekliyor ki gazeteler “Ne mübarek Bakan, ne keramet sahibi ki yürüyerek ırmağın üstünden geçti.” diyecekler ama öyle değil, manşetler “Hem Ulaştırma Bakanı hem Denizcilik Bakanı ama yüzme bilmiyor, yürüyerek gidiyor.”

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Tam da bunların hâli.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Anlatın, anlatın, hikâye anlatın; heyecanlı oluyor.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Dolayısıyla Sayın Bakanım, siz ne yaparsanız yapın, bu, âdettendir. Dolayısıyla, sizin herhâlde ilk bütçeniz, böyle şeylere alışık değilsiniz ama biz alıştık. Kendilerine tenkitlerinden dolayı... Tabii ki alacağımız notlar olabilir, mutlaka şey edersiniz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Giresun'un yollarından bahsedin.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Geleceğim, geleceğim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen karşılıklı konuşmayalım arkadaşlar.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Sayın Bakan tabii ki bu hizmet kitapçığında bazı şeyleri söylemiş arkadaşlar, bunları sizinle paylaşmak istiyorum, elbette Giresun'a da geleceğim ama; en pahalı hizmet -takdir edersiniz ki- olmayan hizmettir, gecikmiş hizmettir. Yani on sekiz yılda ulaştırma ve haberleşme altyapısına yapılan yatırımlar burada özet olarak yazılmış. Ben her zaman söylüyordum diğer bakanlıklarda ama Ulaştırma Bakanlığı da bakın, kara yoluna yaklaşık 100 milyar dolar, demir

yoluna 29 milyar dolar, hava yoluna 14,7 milyar dolar, deniz yoluna 1,7 milyar dolar, haberleşmeye 14,4 milyar dolar yatırım yapmış yani korkunç yatırımlar, bunların hangisini ben anlatayım size bu kadar kısa sürede?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Daha fazladır belki de! Kütahya’yı anlat, Kütahya’yı.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Tabii, hizmette sınır yok. Biraz önce arkadaşımız da söyledi “Yolları ayırdık, hayatları birleştirdik.” dedi. Bugün duble yolları mı anlatayım size, hava yolunun geldiği noktayı mı anlatayım? Ama dediğim gibi, AK PARTİ hakikaten bu hizmetleri yapıyor ama bunun anlatımında bir eksiklik var ki hiçbir zaman, özellikle muhalefetten konuşan arkadaşlar “Allah razı olsun.” deyip şu yollardaki konforu, şu trafik kazalarındaki eksilmeyi, ulaşımındaki, iletişimdeki hızı, ülkenin geldiği noktayı, bunları dile getirmiyor. Biz beklemiyoruz zaten, hoş, sizden böyle şeyleri de beklemiyoruz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Dünyanın en geri internet altyapısı var.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bekaroğlu, lütfen efendim.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Sayın Bekaroğlu diyor ki: “Rize’ye denizin üzerine havaalanı yapılıyor.” Bundan beş sene önce Ordu ve Giresun arasına yapıldı dünyanın sayılı havalimanlarından biri, hizmet alıyoruz ve o günden bugüne geçen süre içinde ekonomiye kattığı değerle kendi kendini geri ödedi.

Şimdi, değerli arkadaşlar, tabii, bu hizmetlerin bir geri ödeme süresi var. Ben onu da çıkardım biraz önce Sayın Bakan konuşurken bu sunumdan. Mesela “Kara yoluna yapılan yatırımın yıllık tasarrufu 6,6 milyar dolar.” diyor. On beş yılda kendini geri ödüyor. Yani işletmecilik açısından baktığımızda... Yine, mesela, hava yolu; 14,7 milyar dolar yatırım yapmışız ve 2 milyar 600 milyon dolar yıllık tasarruf sağlıyor ve bu da beş buçuk yılda kendini geri ödüyor. Ha, pahalı olur, ucuz olur; tabii ki onu tartışabilirsiniz, ben ona pek bir şey demem. Tabii ki milletvekillerimiz, Parlamento denetim yetkisini kullanıyor ama bunu kullanırken de –parantez içinde söyleyeyim- üslup da önemli arkadaşlar. Gelen her bakanımızı, bakan yardımcılarımızı, genel müdürlerimizi böyle... Bunlar Türkiye’nin bakanı ve Türkiye’ye hizmet ediyorlar.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakanın da üslubu önemli değil mi?

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Hepimizin üslubu önemli. Biz tabii ki iktidar grubu olarak da sizi dinliyoruz. Ama bu tabii, zaman tasarrufları, araç bakım tasarrufları, yakıt tasarrufları, her birini tatad etmiş bu sunumda -Bakan Bey bunları dile getirmede belki ama- kazalardaki azalmalar, kurtarılan hayatlar, çevreye faydaları, bunların hepsinin parasal değeri var tabii. Ve neticede ulaştırmaya on sekiz yılda -kümülatif olarak bu yatırımları ben hesapladım- yaklaşık 158-159 milyar dolarlık yatırım yapmış Türkiye’ye ve geri ödeme süresine baktığımızda da yaklaşık on bir buçuk yılda yani on iki yıla yakın bir sürede kendini geri ödüyor.

İçinizde birçok iş adamı arkadaşlar var. Yani bir yatırımın geri ödeme süresi önemlidir. Hele hele altyapı yatırımlarında bu çok uzun vadelidir ama Türkiye’de baktığımda -ki bu verileri doğru kabul ediyoruz- yıllık tasarruflarıyla yapılan 158,7 milyar dolarlık yatırım -kümülatif toplamı yani sadece kara yollarını değil demir yolu, hava yolu, denizcilik, haberleşme, hepsini topladığımızda- on iki yıla yakın bir sürede kendini geri ödüyor. Arkadaşlar, böyle bir yatırım -özel sektörde çalıştım ben- yok. Hele hele altyapı yatırımlarında... Bir fabrika yapıyorsunuz, yıllar sonra, belli bir süre sonra başa baş noktasına geliyorsunuz; ondan sonra da kâr eder, kendini ortalama yirmi yıl içinde kendini öderse bu da makul karşılanan bir süre.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) - Onun için fabrika yapmıyorlar, köprü yapıyorlar.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) - Altyapıda on iki yılda, hatta on bir buçuk yılda kendini geri ödüyor. Dolayısıyla bunları da dikkate almak lazım.

Gelelim Giresun ölçeğine. Benim sürem geçiyor. Değerli arkadaşlar, Giresun'da 22 Ağustosta büyük bir sel felaketi yaşadık. Allah razı olsun, Sayın Bakanım ve ekibi de Giresun'a geldiler, teşrif ettiler ve yerinde görüp bütün tespitleri yaptılar.

Evet, doğrudur. İbni Haldun "Coğrafya kaderdir." diyor. Bu coğrafyada yaşıyoruz, bu ülke bizim ülkemiz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) - Hangi coğrafya? Yeni mi yaşamaya başladık? Eskiden böyle bir şey yoktu.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Karadeniz Bölgesi'nde de her yıl ya Rize'de ya Trabzon'da, Giresun'da, Artvin'de bu sel felaketiyle karşılaşılıyor. Ama eskiden dedelerimiz yolları dağların üzerinden yapmışlar. Tabii, ulaşım, erişim aylar sürüyordu, yıllar sürüyordu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) - Yok öyle bir şey ya.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Şimdi, tabii, dere içlerine yapılmış, dereler doldurularak yapılmış ama o yapım işi sadece Karayollarının sorumluluğunda değil. Kaldı ki sadece Sayın Bakanı suçladı Garo Bey. Yani ben orada anlamadım. Bakan Bey işbaşına geleli sanıyorum altı ay olmadı. Kurumsal olarak Türkiye'de, mesela yol yapımı, kara yollarının ağı farklıdır; özel idareler, Devlet Su İşleri yapar. Nitekim, Giresun'da yapılan yolların önemli bir kısmı Özel İdare tarafından yapılmış.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) - Gürcistan'da mı bu özel idare?

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Ama Karayollarının da tabii sorumluluk alanı olan yerler var. Dolgu yapılmış dere içlerine; doğrudur. Tabii ki bunlar maliyeti de yüksek olan işler ama "Üslububeyan aynıyla insan." Derler, yumuşak üslupla bunları anlatmak lazım, gerekerek değil. Ben onu söylemek isterim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Üslubumuzda bir şey yok, gayet saygılıyız.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) –Tabii, Karayollarımız, sağ olsun, -teşekkür ediyorum, özellikle teşekkür ediyorum- birçok konuda yanımızda oldu. Giresun'da merkez ilçe dâhil yaklaşık 9 ilçemizde hasar meydana geldi ve buradaki yolları tek tek tespit ettiler, ihale yaptılar, şimdi bir kısmı yapıldı. Köprülerin bir kısmı Devlet Su İşlerinin sorumluluğunda, bir kısmı İl Özel idaresinin ama önemli ana arterler, grup yolları Sayın Bakanımızın ve Karayollarımızın yatırım alanında.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Öztürk, süreniz dolmuştur.

İki dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Giresun'da şu ana kadar tespit edilen 270 milyon Türk lirası civarında bir yatırım söz konusu. Biz bunu takip ediyoruz, Bakanım da takip ediyor, Genel Müdürümüz takip ediyor. İnşallah, Giresunlu hemşehrilerimizin oradaki mağduriyetleri en kısa sürede giderilecek.

Tabii, bu işler için, geriye kalan yatırımlar için genel bütçeden de ödeneğe ihtiyaç olduğunu söylüyorlar bize Bakanım. İnşallah nasip olur da bir daha tekrar beraber Giresun'a gidersek Giresun'da bu yatırımları birlikte koordine etmiş oluruz.

Ben Giresun'a hepinizi davet ediyorum; öyle bir top attın bana ama bir düzeltme yapayım: O kepçenin içinde Sayın Bakanımız yoktu, bir resimde yanlış bir görüntü olmuş, ben de oradaydım o anda ama kepçenin içinde değildim. Kaldı ki, basın, biliyorsunuz, her zaman magazine uygun haberleri haber yapmakla ünlüdür. Yoksa orada dereden pekâlâ kepçesiz de geçebilirdi insanlar ama öyle bir görüntü oldu. Giresun'un gündem olması da benim hoşuma gidiyor aslında, kötü bir şey değil.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Keşke iyi şeylerle gündem olsa.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Hizmet kervanı devam ediyor. AK PARTİ hükûmetleri özellikle ulaştırmada ve haberleşmede tarihî nitelikli işler yapmıştır, başarmıştır. Her alanda, altyapıda, yollarda -hava yolunda, deniz yolunda, demir yolunda- mükemmel işler yapmıştır, yapmaya da devam etmektedir.

Dolayısıyla, ben Bakanıma ve ekibine tekrar hem ülkem adına hem bölgem adına teşekkür ediyorum. Bütçelerinin hayırlı, uğurlu ve bereketli olmasını diliyorum. Kendisine ve ekibine tekrar başarılar diliyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Böylece, öğleden önceki görüşmelerimizi tamamladık.

Aşağıda yemek hazırlığımız vardır, Sayın Bakanımızla, arkadaşlarımızla hep birlikte yemeğe geçeceğiz.

Saat 14.20'de tekrar görüşmek üzere ikinci oturumu kapatıyorum.

Kapanma Saati: 13.42



ÜÇÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 14.25****BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; 20’nci Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Gruplar sözlerini tamamlamışlardı, üyelerimizle devam edeceğiz.

Habip Bey’e de hoş geldiniz diyelim.

Şimdi, Komisyonumuzun üyelerinden Sayın Abdüllatif Şener’in söz talebi vardır.

Sayın Şener, süreniz on dakikadır.

Buyurun lütfen.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Bakanlığın değerli bürokratları, basın mensupları; hepinize saygıyla sevgiyle selamlarımla başlıyorum.

Bugün Ulaştırma Bakanlığının bütçesini görüşüyoruz. Hükûmetin harcama politikasını öteden beri hep eleştirmişizdir. Eleştirilerimizde 2 temel nokta vardır. Bunlardan birincisi, bu harcamaların şeffaf olmayışdır; doğru bilgi alamayışımız, bilgilerin Parlamentodan gizlenmesidir.

İkincisi ise, bu gizliliğin sağlanabilmesi için zaman zaman yasal düzenlemeler yapılması, Kamu İhale Yasası kapsamı veya Sayıştay denetimi dışında kurumlar oluşturulmasıdır.

Böylesine bir devlet anlayışı, böylesine bir yönetim anlayışı çağdaş, modern devletlerde görülemeyecek bir hadisedir ama maalesef Türkiye’de bu, olağan hâle gelmiştir. Türkiye’de bu denetimin zayıfladığı veya tamamen ortadan kalktığı yerlerden biri... Varlık Fonuyla ilgilidir, Varlık Fonuna devredilen şirketlerle ilgilidir.

Bu açıdan, Bakanlıkla da ilgisi olması nedeniyle PTT faaliyetleri hakkında biraz konuşmak istiyorum. Bildiğiniz gibi PTT, 2017 yılının Şubat ayında pek çok şirketle birlikte Türkiye Varlık Fonuna devredilmiştir. 2015 yılında 425 milyon lira kâr etmiş, 2016 yılında 550 milyon lira kâr etmiş olan PTT, Türkiye Varlık Fonuna devredildikten sonra sürekli zarar etmeye başlamıştır; en son, devredildiği yıl olan 2017’de 642 milyon lira kârdan sonra 2018 ve 2019 yıllarında yani iki yıl içerisinde 900 milyon lira zarar etmiştir. Önceden Sayıştay denetimine tabi olan PTT, Varlık Fonuna devredildikten sonra denetlenemiyor, bu zararın en önemli sebebi bence bu denetim zafiyetinden kaynaklanmaktadır. Sayıştay, Varlık Fonunu hiçbir şekilde denetleyemiyor, kamu zararı açısından rapor düzenleyemiyor. Sayıştay Yasası, bu özel düzenleme için değişikliğe uğradı ve iş burada da kalmıyor; Türkiye Varlık Fonu, Kamu İhale Yasası kapsamından çıkarıldı. Sayıştay, Fona devredilen bazı şirketlerde inceleme yapabiliyor ama o şirketlerin alt şirketlerinde ise hiçbir şekilde denetleme yapamıyor. Bu nedenle, Fona devredilen şirketler; alt şirketler, yeni iştirakler kurarak denetim dışına çıkmaya özen gösteriyorlar.

BOTAŞ’tan Türk Hava Yollarına, Vakıfbanktan PTT’ye kadar Türk halkına ait 60 milyar dolarlık varlık, şeffaf şekilde denetlenemiyor. Bu örtünün elimize ulaşan belgelerle bir ilişkisi var çünkü yalnızca PTT’de 1,5 milyar TL’nin buhar hâline dönüştüğü iddiaları var. Türkiye Varlık Fonu raporunda,

PTT'nin iştiraklerinde de sermaye transferlerinin yanlış planlanmasıyla zararlar oluştuğu belirtiliyor. Örneğin ticari faaliyetlerine başlamayan Kule AŞ'nin hesaplarına 20 milyon TL nakit aktarılmış. Bu nakit paranın, faaliyeti olmayan şirkete neden aktarıldığı ve nasıl harcandığı merak konusu.

PTT'nin Anadolom Destek Lojistik Hizmeti AŞ adlı araç kiralama firması da Türk halkının millî şirketini ciddi zarara uğratan iştiraklerden biri. Raporda, araç kiralama bedelleri ve reklam anlaşmalarının piyasa şartlarıyla örtüşmediği maddeler hâlinde ifade ediliyor.

Diğer taraftan, fona devredildikten sonra PTT hızla alt şirketler ve yeni iştirakler kuruyor; PTT Anadolom, Kule AŞ, PaYE, PTT AVM, PTT Teknoloji gibi. Bu şirketlere ayrıcalıklı yöneticiler yüksek maaşlarla atanıyor. Bu yönetici birden fazla kurumdan maaş alabiliyor. Tamamı siyasi yakınlar, eski danışmanlar, bürokrat kadroları ve genel müdürler sürekli olarak bu avantajlardan yararlanıyor. Genel müdürler için beş yıl, yardımcılar için üç yıl garanti süreli sözleşmeler imzalanıyor. Yetmemiş, bu kişiler sözleşme bitimine bir ay bile kalsa iş akitleri feshedildiğinde beş yıllık tazminata hak kazanıyorlar.

Bu sadece Varlık Fonu raporlarında gördüğümüz bilgiler olmaktan öte, illerden de pek çok vatandaşın buna benzer şikâyetler ve ihbarlar alıyor. PTT'nin parça parça, ihalesiz ve duyurusuz özelleştirildiğinden bahsediliyor. Eşe dosta, yakınlara, özellikle siyasi yakınlarla işlerin verildiğinden bahsediliyor ve böyle bir gidişe, açıkçası, hem PTT'yi zarara sokuyor hem de kamu yararına aykırı sonuçlar ortaya çıkarıyor.

Hâlbuki Sayın Binali Yıldırım Başbakanlığı döneminde PTT'yle ilgili olarak övünç dolu sözler söylerdi. Belki de o dönemde PTT'nin hâli övünülecek durumdaydı. Sayın Binali Yıldırım'ın ifadeleriyle, şöyle diyordu: “2003'te ben göreve başladığımda PTT zarar ediyordu ve bir ayda 2 milyon 400 bin işlem yapıyordu, şu anda yaptığı işlem sayısı 30 milyonu geçti ve PTT 500 milyon civarında kâr ediyor. PTT artık Türk Hava Yolları, TELEKOM gibi ülkemizin uluslararası markasıdır.” Peki, bu markaya ne oldu? Bu markanın başına gelenler neyin sonucudur? Çok açık bir şekilde, Türkiye Varlık Fonuna devredildikten sonra denetlenemez olmasıdır, Sayıştay denetimi dışında olmasıdır, İhale Yasası dışında olmasıdır. O bakımdan, şeffaflık ve denetlenebilirlik her zaman faydalıdır ve öyle olmalıdır diye bakıyorum.

Sonra, Sayın Bakan, dağıttığınız kitapları inceledim, konuşmanızı dinledim. Dikkatimi çeken, yaptığınız işlerin çok pahalı olması. Hizmetleri eleştirmek istemeyiz tabii, bu ülkeye yapılan hizmetlerden hepimiz yararlanıyoruz, bütün vatandaşlarımız yararlanıyor. Ama bir iktisadi mantık vardır, maksimum faydayı minimum maliyetle elde etmek lazım ama görüyorum ki siz gerekli hizmetleri maksimum maliyetlerle elde ediyorsunuz. Tabii, bunu şahsınız olarak söylemiyorum, bir kurum olarak veya bunun da ötesinde, bir Hükûmetin politikası olarak söylüyorum. “Son on sekiz yılda demir yollarına 170 milyar lira yatırım yaptık.” deniliyor. Doğrusu, yani devasa bir para bu.

“Kamu-özel iş birliğiyle tamamlanan 185 milyarlık iş var, 30 milyarlık da devam eden iş var; toplam 215 milyar Türk liralık iş var.” diyorsunuz. Ben geçen bütçelerden birinde sadece Osmangazi Köprüsü'yle ilgili bir hesap çıkarmıştım, o hesabın yanlış olduğunu söylemedi ilgili Bakan. Bugün de Erhan Bey aynı köprü'nün maliyetiyle ilgili konuştu. Benim çıkardığım duruma göre Osmangazi Köprüsü nedeniyle kamunun yükümlülüğü 100 milyar lira civarındaydı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Şener, normal süreniz tamamlanmıştır. Bir dakika ek süre veriyorum.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – O da araba garantisini sadece tek yön olarak hesaplamıştım, baktım, Avrasya'da gidiş geliş çift yönmüş. Bunu çift yöne çıkarırsanız garanti 200 milyara çıkıyor. Yani sizin buradaki Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) projelerinin tamamı için hesapladığınız maliyet sadece

Osmangazi Köprüsü'yle bağlantılı olarak ifade edilebilecek vaziyette. Ben, kamuya yüküne bakarım. Özel bir şirkete “Bunu yap.” diyorsunuz, o da “Bunun maliyeti 5 milyara çıktı, 10 milyara çıktı.” diye önünüze rapor getiriyor, kamu işi olmadığı için yeterli denetimler yapılmıyor. Onun “maliyettir” diye önüme koyduğuna ben inanmam.

Değerli arkadaşlar, bakın, 200 kilometrelik bir demir yolu ihalesi var. İşte, bu birkaç hafta önce verildi veya basına yansıdı. Bu “9,5 milyar ne eder?” diye bakıyorum; Türkiye Büyük Millet Meclisinin yıllık ödeneğinin 5 katı, Anayasa Mahkemesinin yıllık bütçesinin 110 katı, Dışişleri Bakanlığı bütçesinin 1,6 katı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı bütçesinin 2,4 katı, Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesinin 1,5 katı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bütçesinin 2,8 katı, Ticaret Bakanlığı bütçesinin 1,5 katı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Şener, ek süreniz de dolmuştur. Tamamlarsanız çok sevinirim.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Nasıl veriyorsunuz? İhale edilmemiş; pazarlık yöntemiyle. Ya, 9,5 milyarlık bir iş pazarlık yöntemiyle mi verilir? Eş dost işi, dost ahabap işi; otur karşılıklı pazarlık yap.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Şener, süreniz bitmiştir. Teşekkür ediyorum.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Dolayısıyla bu Hükûmet pahalı bir Hükûmettir. Bu pahalı Hükûmet bütçenin altını üstüne getirmiştir ve ekonomi de zaten bu yüzden dikiş tutmuyor. Bakın, bugün, faiz 4,75 artırıldı ama kurda sadece 10 kuruşluk bir hareketlenme var.

Evet, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Şener, çok aştınız sürenizi.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Süleyman Girgin, buyurun lütfen.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, sevgili bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2021 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçemizin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Değerli arkadaşlar, Türkiye’de, hem yük hem de yolcu taşımacılığında kara yolu taşımacılığının payı oldukça yüksektir. Yurt içi yük taşımacılığının yaklaşık yüzde 90’ının kara yoluyla, yüzde 4’ünün demir yoluyla, yüzde 6’sının ise deniz yoluyla yapıldığı görülmektedir. Oysa, Avrupa Birliği ülkelerinde yük taşımacılığında kara yolunun payı yüzde 76,4 iken demir yolunun payı yüzde 17,4’e kadar çıkmaktadır.

Bugün, demir yollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağımlı ulusal politikalar, ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını kara yolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekeline akıtarak demir yolu ve deniz yolu taşımacılığını geriletken ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş de ne yazık ki mümkün olmayacaktır.

AK PARTİ hükûmetleri gecikmeli olarak bu gerçeğin farkına vararak son yıllarında demir yolu taşımacılığına ağırlık vermek istemiştir ancak burada da seçtikleri model oldukça yanlıştır. Kamu yatırımlarını kamusal tasarruflarla karşılamak yerine Kamu Özel İşbirliği modelini öne çıkaran iktidar maalesef, demir yolu taşımacılığında da gelir garantisi verme yoluna giden modelleri seçme yolundan sapmıştır. Özellikle, Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı uygulamalarının bu sonuçları sanırım, demir yolu taşımacılığında bu modelin tekrar düşünülmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Değerli arkadaşlar, bugün, biz, burada, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesini görüşürken aslında, bu alanda kamu kaynaklarıyla veya dolaylı kamu kaynaklarıyla yapılan tüm harcamaları ve aktarmaları görüşemiyoruz. Örneğin, Kamu Özel İşbirliği modelleriyle yapılan otoyollarla ilgili olarak verilen gelir garantilerini görüşürken Devlet Demiryollarında benzeri projeler için verilen gelir garantileri tartışmalarımızın dışında kalmaktadır çünkü bunlarla ilgili olarak verilen garantiler ve ödemeler diğer kamu kuruluşlarının bütçeleriyle ilişkilendirilmiş, millî bütçeyle ilişkilendirilmemiştir. Anayasa'nın 87 ve 161'inci maddelerine aykırı bir biçimde bir nevi Türkiye Büyük Millet Meclisinin bütçe hakkı gasbedilmektedir. Örneğin biz burada üçüncü havalimanı inşaatı ihalesini, ihale şartlarının bilahare değiştirilerek kot düşürülmesini görüşemiyoruz. Bu proje nedeniyle ilgili gruba verilen yolcu garantilerini ve bu garantilerle ilgili olarak ödenmesi gereken ücretlerin neden yabancı para cinsinden verildiğini görüşemiyoruz. Bu grubun kamuya ödemesi gereken kira bedellerinin neden ötelendiğini görüşemiyoruz. Bu projeye verilen dış kaynak proje temin kredilerinde neden Hazinesin kefil olduğunu görüşemiyoruz, hele Kütahya Zafer Havaalanı'yla ilgili örnek kamu-özel iş birliği modeli faciasını hiç konuşamıyoruz.

Değerli arkadaşlar, Kütahya Milletvekilimiz Ali Fazıl Kasap defalarca dile getirdi ve haykırdı, gerçekten merak ediyorum: Bu Zafer Havalimanı'yla ilgili proje kim tarafından yapıldı? Burada verilen yolcu garantileri hangi kriterler esas alınarak hesaplandı? Kim veya kimler hangi saiklerle Kütahya Havalimanı'na yıllık 1 milyonun üzerinde yolcu garantisi verdi? Örneğin 2019 yılı için yolcu sayısı sadece 82 bin, 2019 yılı için ilgili firmaya 6,5 milyon euro garanti ödemesi öngörülmüş. Yolcu sayısı 2020 yılının ilk ayında sadece 5 bindir. Bu proje için devlet bu durumda daha yirmi dokuz yıl garanti ödemesi yapacak. Evet, bu hesabı yapan mühendisler, ilgili Genel Müdür, dönemin Müsteşarı, dönemin Bakanı, dönemin Başbakanı hakkında bu yüce Meclis herhangi bir işlem yapmayı düşünmüyor mu? Bunlar kamu görevlerinde iseler hangi anlayışla hâlen kamu görevini sürdürüyorlar? Devlet bu gerçekler ışığında bu projeyi ne zaman yeniden ele alacak? Bakanlığınız firmaya “İlgili görevliler ve politik sorumlular yanlış yapmış, burada mücbir sebep var. Benim buradan tahsil edeceğim miktar yaptığım yatırım miktarını kat kat aşiyor. Devlete vereceğimiz zarar artmadan bu sözleşme koşullarını adil koşullarda yeniden düzenleyelim.” demeyecek mi? Siz bunu Bakanlık olarak yapmayacak mısınız? Bu duruma neden olan kamu görevlilerinden hukuken mutlaka hesap sorulacaktır.

Değerli arkadaşlar, 2019 yılında Türkiye Cumhuriyeti devletin tahsil ettiği vergi gelirlerinin toplamı 673 milyar liradır. Bu vergi gelirlerinin yaklaşık yüzde 13,1'i doğrudan ulaşımdan kaynaklanmaktadır. Peki, ulaşım için yılda 88,5 milyar lira vergi ödeyen bu halk hem geçerse doğrudan hem de geçmezse verilen gelir garantileri üzerinden dolaylı olarak köprü, yol, tünel, havaalanı için neden bir avuç yandaşa milyarlarca lira para ödemektedir? Diğer yandan da Türkiye ekonomisi TL üzerinden işlemekte, vatandaşlar ve şirketler gelirlerini TL olarak elde etmekte ve devlet de vergilerini TL olarak toplamaktadır. Bu durumda kur riski bu ulaştırma altyapısını kullanacak olan vatandaşın ve yeterli vatandaş bu hizmetleri kullanmadığı durumda da devletin üzerindedir. Sayıştayın 2019 Yılı Genel Uygunluk Bildirimi'ne göre köprü, tünel, otoyol, hastane, havalimanı gibi projelere verilen Hazine garantisi nedeniyle 61 milyar 719 milyon 332 bin lira kur farkı ödendi. Bu miktarlardaki parayla 14 adet Avrasya Tüneli, 12 adet Osmangazi Köprüsü, 8 adet Çanakkale Köprüsü, 6 adet Yavuz Sultan Selim Köprüsü yapılabilirdi. Merkez Bankası 2016 tarihli Finansal İstikrar Raporu'nda şu tespiti yapmıştı arkadaşlar: “Mega projeler için kullanılan 46 milyar dolar kredinin 31 milyar dolarlık kısmını ya hizmet alan vatandaş ödeyecek ya da yeterli sayıda vatandaş hizmet almaz ise Hazine ödeyecek.” Yani hem vatandaş hem de Hazine aynı anda kur riskiyle karşı karşıya. Merkez Bankası bu tespiti yaptığı Kasım 2016'da dolar kuru 3,40'tı, bugün için dolar kuru 7,67.

Sayın Bakan, PTT, Varlık Fonu'na devredildikten sonra zarara uğradı. Bu zarar bugün ne kadardır ve bu zararın gerekçeleri nelerdir, bu paralar nereye gitti? Ayrıca, taşıt alımları için 200 milyon TL sermayeli, 3.533 araçlık filo ya sahip Anadolu AŞ diye bir şirket kurdunuz. Fakat bu şirketi siz kurmanıza rağmen, şimdi tüm ihaleleri başka bir şirkete veriyorsunuz, bunun sebebi nedir? Anadolu AŞ'de ve bağlı şirketlerde, fiilen çalışmadığı hâlde çalışıyor gösterilen en az 10 kişi olduğunu bizler biliyoruz. Bu kişilere de 20'şer bin TL maaş verilmektedir. Diğer yandan, bazı müdürlerin sözleşmelerini feshedip onlara beş yıllık tazminat verdiğiniz söyleniyor, bunun gerekçesi nedir? Bu durum kamu kaynaklarının israfı değil midir?

Sayın Bakan, ülkemiz genelinde Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılan üst ölçekli ve yüksek maliyetli yatırımların çoğunluğu yerel yönetimlerden bağımsız, yerel yönetimlerle organize olmadan uygulanmaktadır. Bu da beraberinde, kentin ana kimliğinden uzak ve kentteki trafik sorununu çözmediği gibi beraberinde çözümsüz kalan trafik sorunları yaratmaktadır. Ulusal ve uluslararası turizmde öncü kentlerimizden biri olan Muğla ilinde yapılan uygulamaların büyük çoğunluğu yine yerel yönetimlerle organize olmadan ve gerekli etüt çalışmaları hazırlanmadan yapılan uygulamalardır. Örnek vermek gerekirse kentte Sağlık Bakanlığınca yapılan bütün devlet hastaneleri kara yolları kenarında olmasına rağmen kara yollarıyla bağlantısı yapılmamaktadır. Ülke genelinde Kara Yolları tarafından birçok geometrisi bozuk kavşak yapılmaktadır. Aynı kavşak projelerini yerel yönetimler teklif etse değerlendirmeye dahi alınmayacak tasarımlar Karayollarıncarahatlıkla uygulanmaktadır. Muğla'da Akyaka Mahallesi girişinde yapılan, hiçbir aracın dönüş sağlayamadığı kavşak buna en büyük örnektir. Yerel yönetimin bu konudaki uyarı ve önerileri de dikkate alınmamaktadır.

Diğer bir sorun da Göcek Tüneli yalnızca 960 metre olmasına karşın, bu tünelden geçişten 9 lira gibi afaki bir ücret alınmaktadır. Buna karşın, içerisinde Göcek Tüneli'nin 3 katı büyüklüğüne sahip Selatin Tüneli bulunan 119 km uzunluğundaki İzmir-Aydın Otoyolu yalnızca 7 liradır. İki fiyat politikası arasında hiçbir bilimsel dayanak bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra her seçimde Göcek Tüneli'nin ücretsiz olacağı bir seçim vaadi olarak kullanılarak vatanış bu konuda manipüle edilmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Sayın Girgin, normal süreniz tamamlanmıştır.

Bir dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, son olarak Karayolları işçilerinin sendikal mücadelesine değinmek istiyorum. 2015 yılında, yetkili sendika, Karayolları Genel Müdürlüğünde muvazaalı olarak taşeron işçi çalıştırıldığını tespit ettirmiştir. Dava sonucunda 10 bin taşeron işçi Karayolları Genel Müdürlüğünün kadrosuna geçmiştir. Ancak yama yapan, asfalt döken, kar kış demeden yolları temizleyen, yolcuların güvenli seyahat etmeleri için ışıklandırma, işaretleme gibi asıl işleri yapan işçiler kadrosuz bırakılmıştır. Bu durumda olan yaklaşık 7 bin civarı işçi vardır, bu işçiler acilen kadroya geçirilmelidir diyorum, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Çok teşekkür ediyorum Sayın Girgin.

Şimdi, İYİ PARTİ'den Sayın Durmuş Yılmaz üyemizin yerine on dakika söz kullanacak olan Yasin Öztürk Bey'e söz vermek istiyorum.

Buyurun, süreniz on dakikadır.

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) – Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli üyeler; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, ödeme garantili ulaştırma projeleri sayesinde aracı olan olmayan, yoldan geçen geçmeyen bütün vatandaşlarımızı doğrudan ilgilendiren bir Bakanlık hâlini aldı. O yüzden, inanıyorum ki vatandaşlarımız dev bütçeli, icracı kurumlar arasında olan Bakanlığınızın bütçesini ve cebinden boşu boşuna çıkan paraların nerede kullanıldığını merak ediyor. Geçtiğimiz yıl, trafik garantileri ve katkı ödemeleri için ayrılan paylar ile önümüzdeki üç yıllık tahminler dikkate alınınca vatandaşımızın Bakanlığınıza daha da ilgi göstereceği şimdiden belli oluyor.

Kısaca, ulaştırma projelerine ayrılan ve ayrılacak tutarlara bir bakalım. Bakanlığınız bütçesinde ulaştırma projelerine ilişkin trafik garantileri ve katkı ödemeleri için 2020 bütçesinden 458 milyon lira ayrılmıştır. Bu sene bu miktar 540 milyon liraya çıkmış. Yap-işlet-devret modeli üzerinden yapılan bu yatırımlar için 2022’de 308 milyon, 2023’teyse 248 milyon lira pay aktarılacağı da öngörülüyor. Vatandaş milyarlarca lira öderken bu rakamlara “Çok mu geldi?” denilebilir ama bu buzdağının sadece küçük bir parçası. Asıl ödeme kamu-özel işbirliği modeline göre yapılan yatırımlarla Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinden ayrılan paylarda saklı. Karayolları Genel Müdürlüğünün 2021 bütçe teklifinde yap-işlet-devret modeliyle yaptırılan ulaştırma projelerine ilişkin trafik garantileri ve katkı ödemeleri için 14 milyar 49 milyon lira ödenek ayrıldığı görülüyor. Yine 2022 yılında 16,9 milyar, 2023 yılında 17 milyar 395 milyon lira ödeme yapacağımız da şimdiden belli. Peki, neden hem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından hem Karayolları Genel Müdürlüğünden ödeme yapıyoruz? Projelere göre yap-işlet-devret sözleşmelerini bazen Bakanlık, bazen Genel Müdürlük onaylıyor. Ama kim imzalarsa imzalsın, para vatandaşın cebinden çıkıyor.

Geçtiğimiz günlerde, Aydın-Denizli arasında yapılacak olan 163 kilometrelik otoyol için yüklenici firma Fernas’la sözleşme imzalandı, iki gün önce de temelleri atıldı. Bölgemi ilgilendiren bu sözleşme imzalanana kadar 11 kere AK PARTİ Denizli milletvekilleri müjde verdi. Bazen ihale ertelendi, bazen ihaleyi kazanan firma vazgeçti ve nihayet temel atıldı. İnşallah, bu iş de yarıda kalmaz, söz verildiği üzere 2022’de tamamlanır. Aydın-Denizli Otoyolu için 35 bin araç garantisi verildi. Proje, İzmir-Antalya Turizm Yolu Ana Projesi’nin ikinci etabı ve 140 kilometre ana yol, 23 kilometresi de bağlantı yolu olmak üzere 163 kilometre. Projenin toplam maliyeti 7 milyar lira. Geçiş ücretinin kilometre başına fiyatı da 5 euro sent. Tabii, işletme süresi on yedi yıl olan bu sözleşmeye ilişkin maliyet bedelleri, araç geçiş garantileri konusunun uzmanlarınca yapılan tahmini bedeller. Gönül isterdi ki her vatandaşın üzerine yüklenen bu maliyetlerle ilgili olarak da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı net bir bilgilendirme yapabilsin.

Bu otoyol üzerinde hizmet tesisleri de kurulacak. Sayısı geçmiş ihalelerde 5’ti, şimdi yine belirsiz. Bu tesisleri kimlerin işleteceği konusunda geçmişte Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına vermiş olduğumuz bir soru önergesine gelen cevap, açık ifadeyle olmasa bile hizmet tesislerinin ihaleyi kazanan firmaca işletileceğini teyit etmekteydi. Bakınız, bu hizmet tesislerinin işletilmesi meselesi, üzerinde önemle durulması gereken bir konu.

Öncelikle, vatandaşın zorunlu harcamalarından yüzde 18 KDV alınıp, maaşı kuşa çevrilirken otoyol hizmetleri tesisleri kira tahsilatlarından katma değer vergisi alınmamaktadır. Bu parayı tahsil etmesi gereken kurum Karayolları Genel Müdürlüğü. Karayolları Genel Müdürlüğü hangi gerekçeyle otoyol hizmet tesislerinden KDV almıyor bilemiyoruz ama KDV Kanunu’nun 1’inci maddesiyle gönderme yapılan Gelir Vergisi Kanunun 70’inci maddesinde sayılan “arama, işletme, imtiyaz hakları ve ruhsatları ile diğer hakların kiralanması işlemleri...” vergiden muaf tutulmamış. Bu kapsamda 19 hizmet tesisinden son beş yılda tahsil edilmesi gereken KDV tutarı 18 milyon 106 bin lira civarında.

Yine, otoyol hizmet tesislerinin kiralamalarına ilişkin Sayıştay'ın bir diğer bulgusu şöyle: Otoyol hizmet tesisleri üç yıllık bir süreyle kiraya verilebiliyor. Üç yıldan fazla kiraya verme işlemlerinde, Hazine ve Maliye Bakanlığında ya da katma bütçeli idare ise ilgili bakanlıktan izin alınması gerekiyor. İzin verecek kurum olur verirken firma ismi zikretmemesi ve kiralananak üniteyi belirtmesi kaydıyla yetkilendiriliyor. Peki Bakanlıklar ne yapıyor? Kiralama süresini on yıla çıkarıyor ve doğrudan firma ismini de açıkça belirterek, ihalesiz, kuralsız bir şekilde tesisleri kiraya veriyor.

Sayıştayın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğüne ilişkin olarak hazırladığı 2019 Denetim Raporu hazine değerinde. Hangi sayfayı açsanız, yap-işlet-devret sözleşmeleriyle vatandaşın cebini yıllarca işletici firmaya bağlayan ulaştırma sözleşmelerindeki gizli garantileri görebiliyorsunuz. Bu konuda da bir örnek vermek istiyorum: Yap-işlet-devret modeliyle yaptırılan Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu içinde ki buna İzmit Körfez Geçişi ile bağlantı yolları da dâhil, görevli şirketlerin kamulaştırılan taşınmazlara ilişkin kullanım bedellerinin tahsil edilmediği tespit edilmiş. Karayolları Genel Müdürlüğü bu işi yap-işlet-devret modeliyle ihale ederken, kamulaştırma bedeli idare tarafından karşılanan taşınmazların kullanım bedelinin şirket tarafından ödeneceğine ilişkin sözleşme yapmış.

Sözleşme özetle, “400 milyon liraya kadar olan kamulaştırma bedeli görevli şirket tarafından ödenecektir. Kamulaştırma bedeli 400 milyonun üzerindeyse idare bu bedeli üstlenecektir ancak görevli şirket her sözleşme yılı için kullanacağı taşınmaz için kullanım bedeli ödeyecektir ve bu ödeme ilk kullanım tarihini takip eden on iş günü içinde yapılacaktır.” Peki yapılan işlem nedir? Karayolları Genel Müdürlüğü, bahsi geçen iş kapsamında yaklaşık 2.5 milyar lira kamulaştırma bedeli olarak ilgililere ödeme yapmıştır. Bu tutarın 400 milyonu görevli şirketten karşılanmıştır. Sözleşme gereği kamulaştırma bedelini idare üstlenince, görevli şirketin her yıl için taşınmaz kullanım bedeli ödemesi gerekmektedir ancak şirket, 2010 yılından beri kullandığı taşınmaz için ödemesi gereken yaklaşık 568 milyon liralık kullanım bedelini ödememiştir.

Bu garanti işi akıl alır gibi değil. Bakın bu konuda hem idareyi bağlayan hem şirketi bağlayan yargı kararları var. Kararlarda hüküm açık, görevli şirketin sözleşmenin yürütülmesi boyunca katlanmayı öngördüğü ve ihale aşamasında teklifine yansıttığı bir maliyet kaleminin tahsil edilmesinden vazgeçilmesi, ihale şartlarının görevli şirket lehine değiştirilmesi anlamına gelmektedir; yorumu takdirlerinize bırakıyorum.

Karayolları alacaklarından vazgeçiyor ama işletici şirketler alacaklarında bir gecikme olursa hem döviz kurundaki değişimi hem de gecikme faizini en yüksek faiz oranı üzerinden hesaplayarak anında tahsil ediyorlar.

Yine, Sayıştay bulguları üzerinden raporları aktarmaya devam edeyim:

Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen İstanbul Boğazi Karayolu Tüp Geçişi (Avrasya Tüneli) Projesi'nde 2019 yılı için idarenin talebi üzerine geçiş ücreti indirimi uygulandığı ve bu indirimle ilişkin olarak uygulama sözleşmesinden kaynaklanan fark ödemelerinin gecikmeli yapılması nedeniyle gecikme faizi ve döviz kuru farkı ödendiği tespit edilmiştir. Veriler incelendiğinde 2019 yılında gecikmeli ödemelerden dolayı toplamda 241.970 lira görevli şirkete ilave ödeme yapıldığı görülmektedir.

Ulaştırma Bakanlığına araç geçiş garantileriyle ilgili defalarca soru sordum. Bu konuda soru soran birçok milletvekili gibi ben de ne yazık ki cevap alamadım. Otoyollardan, tünellerden yılda ne kadar araç geçtiğini bilemiyoruz. Yapılan ihalelerde kaç araç için garanti verildiğini, dolar ve Türk lirası üzerinden bu garantiler için ne kadar ödeme yapıldığını bilemiyoruz. Bunları bilemediğimiz gibi, garanti edilen

araç geçiş sayısına ulaşıp ulaşılmadığını da bilemiyoruz ve konuşmamda bahsettiğim gibi sözleşmede bulunmayan ne garantiler verildiğinden haberimiz yok. Bu konular sır olarak saklandığı müddetçe Deli Dumrul misali tahsilatın devam edileceği de ortada.

Şimdi, kendim bölgemden de birkaç tane örnek vermek istiyorum: Öncelikle, Denizli-Çivril-Dinar arasındaki yol yarım vaziyette. Aynı şekilde Acıpayam-Dalaman arasındaki yollara da şayet düzgün bir şey yapılırsa Dalaman Havalimanı'na bölgenin daha erken ulaşması ve oranın turizm sektörüne de fayda sağlayacağı bilinmekte.

Yine bir soru önergesinde Denizli-Antalya yolu Cankurtaran mevkiisiyle ilgili bir soru sormuştum. Verilen cevapta Cankurtaran kavşağından mesafe alınarak veriliyor ama hâlbuki Tavas kavşağından mesafeye bakacak olursak 1.900 metre geri dönüş kavşağı yapılıyor. Burada mesafe tahditlerine göre köylere giriş çıkış noktalarına bile şehirler arası yollarda kavşak yapılmaz iken kişiye özel uygulama yapılıyor. Kişiye özel uygulama yapılıyor dediğim yerde AK PARTİ'si il başkanının villaları mevcut. Denizli genelinde birçok noktada yol çalışmalarının maliyetinin yüksekliği gerekçesiyle müteahhitleri tarafından yarım bırakılan yollar var iken bahsi geçen noktada çalışmalar tüm hızıyla devam ediyor.

Bunun dışında, yeni verilen Demiryolları ihalesiyle Kalyon inşaata 9 milyar 449 milyon liraya yeni iş verdiniz ama aynı şirkete 9,5 milyarlık vergi affı getirildi. Dolayısıyla adamlar bu işi devletin parasıyla bedavaya yapıyorlar.

Teşekkür ederim, iyi günler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Öztürk.

Sayın Tülay Hatimoğulları, size söz veriyorum şimdi.

Sayın Erol Katırcıoğlu olmadığı için onun hakkını size devretmiş oluyoruz, süreniz on dakika.

Buyurun lütfen.

TULAY HATIMOĞULLARI ORUÇ (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli hazırun; Avrasya Tüneli için yapılacak garanti ödemesi, tutarın otuzda 1'i oranında kaydedilmiş. Sayıştaya göre Bakanlık, 963 milyon TL olan garanti ödemesini mali kayıplara 32 milyon TL olarak geçirmiştir. Söz konusu yanlışlığın düzeltilmesini talep eden Sayıştay, ayrıca tünelden kaçak geçişlerle ilgili sorumluluğu yerine getirmeyen Bakanlığın 2019 yılında 10 milyon TL'nin üzerinde ek garanti ödemesi yaptığını da belirtmiştir.

Uzmanların itirazlarına rağmen AKP-MHP iktidarının en ısrarcı olduğu konulardan biri kamu-özel iş birliği ve yap-işlet-devret projesi, büyük bir ekonomik bataklık yaratmaya devam ediyor. Rant odaklı ve garanti ödemelerine dayalı projeler işletmeye açıldıktan sonra garanti oranlarını da tutturamamıştır. Devletin ödediği garanti tutarları, dolar kuru ve ABD enflasyon oranındaki artışın etkisi olmaksızın dahi bütçe için çok büyük bir yük olmaya devam ediyor.

Söz konusu projelerde olağan dışı durumların da gözetilmediği pandemi sürecinde ortaya çıkmıştır. Bataklık daha büyük bir derinlik kazanarak büyümeye devam ediyor.

Cumhurbaşkanlığı 2020 Yıllık Programına göre Ulaştırma Bakanlığının kamu-özel iş birliği projelerinde şirketlere verilen garantiler için 8,3 milyar lira ödenek ayrılmıştır. Ancak, pandemiden dolayı uygulanan ulaşım ve sokağa çıkma yasakları nedeniyle bu rakam 16 milyara ulaşmıştır. Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprülerine sadece sokağa çıkma yasağının uygulandığı bir hafta sonu için düşüsek dahi 56,6 milyon TL ödeme yapılıyor, yapılacak. Bununla ilgili, tabii benden önceki vekil arkadaşlarım da ifade etti. Birçok vekil arkadaşımız soru önergeleriyle bu konuların açığa

kavuşturulması için sorular yöneltti ama bu sorulara ne yazık ki hiç kimse cevap alamadı. Burada, yine finanse edilen şirketlerdir, burada kazanan yandaş firmalardır. 83 milyon yurttaşın hakkı bu firmalara, bu projelerle peşkeş çekilmiş durumdadır.

Ulaşım çok pahalı Sayın Bakan. Ulaşım hakkı, bir insan için en temel haklardan biridir. Ulaştırma ve altyapı yatırımları, ulaşım hakkını güvence altına almak, herkesin ulaşım hakkından eşit bir şekilde yararlanması için bir yapılanma içine girmelidir oysa batık yatırımlarla sadece ekonomi üzerinde ağır bir borç bırakmakla kalınmıyor, ulaşım daha pahalı hâle getirilmiş durumda. Bakın, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu yapılmadan önce İstanbul-Ankara otobüs bileti 50-60 lirayken şu an aldığı fiyat 100-120 TL aralığındadır. Batak maliyeti kapatmak için yolcu otobüslerinin yeni yolları kullanması da zorunlu kılınmıştır. Yol da kentten uzak olduğu için burada otobüslerin de kullandığı mazot fiyatı eklendiği zaman, yakıt fiyatı eklendiğinde, tabii, vatandaşa pahalı biletler olarak yansıyor.

Türkiye tarihinin önemli ideologlarından Doktor Hikmet Kıvılcımlı, sosyalist bir ideologdur, çok sayıda da kitabı vardır; özgürlüklerin ve hakların cebindeki parayla sınırlarını, bağlantılarını anlatıyor. “Seyahat etme hakkımız var ama Anayasa insanlar cebindeki paraya göre seyahat edebilir.” diyor. Ben, o zaman bu kitabı okuduğumda şaşkınlık içindeydim, ne alakası var? İnsanın parası varsa seyahat eder, parası yoksa evinde oturur diye düşünenlerdendim. Ama sonra, gerçekten özgürlüklerin insanın cebindeki parayla sınırlı olduğunu, o nedenle yasaların insanların sınıf durumuna, ekonomik durumuna bağlı olduğunu az önce verdiğim örnekte bir kere daha görmüş olduk.

Toplu taşıma kooperatiflerinin sorunları da çok büyük. Bununla ilgili eminim her milletvekili kendi seçim bölgesindeki toplu taşıma kooperatiflerinin talepleriyle karşılaşmışlardır. Özellikle, pandemi sürecinde yolcu alımı sınırlandığı için de bu kooperatiflerde çalışan insanların ekonomik durumu çok daha kötü bir hâl almış durumdadır. Ve bu kooperatiflerde çalışan toplu taşımacılık yapan şoförlerin talebi; vergi indirimlerinin yapılması, ödemelerin pandemi sürecinde ötelenmesi ve yakıt desteğidir ama bunları defalarca Genel Kurulda da dile getirmemize rağmen, ne yazık ki duymazdan gelinmeye devam ediliyor ve sözüm ona pandemiyle mücadele eden bir ekonomik program izlendiği propaganda ediliyor. Ama bu propagandanın karşılığını, biz ne sokakta ne hane içinde ne de şoförlerimizin bahsettiği bu sorunlar çerçevesinde baktığımızda göremiyorum.

Geçiş ücretleri ve trafik cezaları âdeta özellikle Osmangazi Köprüsü’nün geçişinin ne kadar pahalı olduğu ifade edildi, benden önceki arkadaşlarım da ifade etti, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün pahalılığı ifade edildi. Velev ki burada bir ceza ödentisi varsa ve bu on beş gün içinde ödenmezse bu ceza 4 katına çıkmaktadır. Bu cezaları ve trafik cezalarını da ekleyerek ifade ediyorum, Hükümetin âdeta gelir kapısı hâline gelmiş durumda. Geçen gün bir taksiye binmiştim ve şoför şunu ifade etti: “27 senedir ben taksiciyim, hayatım boyunca bu son iki sene aldığım cezalar kadar ceza yatırdığımı hatırlamıyorum.” âdeta Hükümet bunu bir gelir kapısı durumuna çevirmiş durumda.

Devlet Demiryollarından bahsettiniz Sayın Bakan ve orada yaptığınız yolları ama oradaki emekçilerden ve insanlardan sanki yaptığınız faaliyetlerde insan faktörü yokmuş gibi, bir tek insandan, bir tek emekçiden bahsetmediniz. Devlet Demiryollarında emek sömürüsü had safhaya çıkmış ve çalışan sayısı az olduğu için mesaiye kalan personel sayısı çok yüksek, fazla mesai yapıyorlar, eksik kadroların mesai yapması sorunu ve taşeron işçilerin sorunlarının yani taşeron işçilerin kadroya alınması sorunu sizler tarafından mutlaka acilen ele alınmalıdır.

TCDD’de erkek zihniyeti hâkim. TCDD’de çalışan kadın sayısı oranı çok düşük. Bununla ilgili bir planlama ve politikaya ihtiyaç vardır. Ayrıca, TCDD’de hak arayan emekçilerin sürgün edildiğini biliyoruz. Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Ankara’ya bir yürüyüş gerçekleştirdi

ve sizlerin onların sesini duyduğunu hiç düşünmüyoruz. Gar önünde yaptıkları açıklamada da polis şiddetiyle karşılaştıklarını –o açıklamada ben de oradaydım- burada kamuoyuyla bir kere daha bunu paylaşmak isterim.

Çorlu tren katliamı 25 kişinin yaşamını yitirdiği, 340 kişinin yaralanmasıyla sonuçlandığı bir kaza değil, bir katliamdır. Bilirkişi raporları TCDD’nin birimlerini kusurlu bulduğu hâlde bu süreç basit sürgünlerle geçirildi, adalet, hak yerini bulmadı. Düşünce kuruluşu Freedom House’ın internet özgürlüğü değerlendirmesinde 2020 raporunda Türkiye’nin karnesi ne yazık ki çok düşük not almış durumda. İnternete dönük yapılan, daha doğrusu, sosyal medyaya dönük yapılan yasaklar ortada. Kamuoyunda “sosyal medya yasakları” olarak bilinen kanun 1 Ekimde yürürlüğe girmişti. İktidar bu yasayı neden istedi? Bir taşla birkaç kuş vurmak için elbette. İktidar ve yandaşlarının kendisinin yolsuzluklarını, suçlarını, bütün mecralardan kaldırmak ve “tweet”lerini silmek için, paylaşımları silmek için yaptınız. Bunun yanı sıra, bu yasanın adı ayrıca da “sansür”dür. “Düzenleme” kelimesiyle “sansür”ü aklayıp paklamaya çalışıyorsunuz. Hakikaten, eğer sizlerin buradaki derdi hakaret ve sosyal medya üzerinde yürütülen dezenformasyonu engellemekse Ömer Çelik tarafından önerilen yeşil topu kullanan 7 binden fazla hesapla başka bir şekilde hesaplaşmanız gerekirdi. Yine bu yasayı yaptıranların niyeti ne kadar para dökse de bir trol ordusu yaratmış olsalar da sosyal medyada ne yazık ki Cumhur İttifakı’nın iktidarını sosyal medyada kaybettiğini görüyoruz ki sosyal medya 21’inci yüzyılda bu Türkiye’de kapatılsa da fark eden bir şey yok, sınırları aşmış olan bir iletişim biçimidir ve 21’inci yüzyılda oldukça da önemlidir. Herkesin ayıbını, açığını açığa çıkartan, yolsuzluklarını açığa çıkartan, belki Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak, burada bizler milletvekili olarak yapmakta güçlük çektiğimiz, açığa çıkarmada güçlük çektiğimiz, sizlere hesap sormada güçlük çektiğimiz birçok şeyi halk sosyal medyada sizlerden bu hesapları zaten soruyor.

Ayrıca da pandemide uzaktan eğitim yaygın olarak kullanılan bir yöntem hâline gelmiş durumda. Burada internetin altyapısı başta Kürt illeri olmak üzere Anadolu’nun birçok kentinde yetersiz. Bunu Millî Eğitim Bakanlığı bütçesi görüşmesinde de ifade ettik, altyapının bu manada özellikle bu pandemi sürecinde çok hızlı bir biçimde tamamlanması gerekiyor.

İktidar, kaybettiği belediyelere kayyum atadı ve atadığı kayyumlar halkın iradesini gasbetti. Kayyum politikasının uygulamalarından birisi de...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Hatimoğulları, normal süreniz bitmiştir. Bir dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız.

TULAY HATIMOĞULLARI ORUÇ (Adana) – Az kaldı Başkan, tamamlıyorum.

Kayyum politikası en temel haklardan biri olan ulaşım hakkını bile bir cezalandırma aracı, oranın seçmenine, vatandaşına bir cezalandırma aracı olarak ve bir seçim kampanyası olarak kullanmıştır. Örnek soracak olursanız ki merakla dinlemediğinizi de zaten fark ettim, formalite icabı şu an bugün bu Bakanlığının bütçesinin görüşüldüğünü, ta ilk sunuşta Sayın Başkanın uyarılarının dikkate alınmamasıyla zaten Bakanlık bir kere daha göstermiş olduğu; Bitlis’in Tatvan ilçesine bağlı Değirmenaltı Köyünün yolu seçim öncesi yapılmaya başlanmış ve açılan sandıklarda HDP birinci parti olduğu için yol çalışmaları iptal edilmiştir.

Sayın Başkan, son olarak bir noktaya daha değinerek bitireceğim. Basın Yayın İletişim ve Posta Emekçileri Sendikası PTT’yle ilgili -aslında sadece PTT’yle ilgili değil- oldukça geniş kapsamlı Plan ve Bütçe Komisyonuna İş Kolları Bütçe Değerlendirme Raporu sunmuş, ben sayın Bakanlığınızın da bu raporu gözden geçirmesi ve değerlendirmesi gerektiğini düşünüyorum, umarım bu duyarlılık gösterilir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyoruz.

TULAY HATIMOĞULLARI ORUÇ (Adana) – Bitirmek üzereyim Başkan.

Burada ben, HABER-SEN’in özellikle PTT’yle ilgili yaptığı...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ek sürenizi de aştınız.

Rica etsem, lütfen.

TULAY HATIMOĞULLARI ORUÇ (Adana) – Bir dakika daha rica ediyorum Sayın Başkan ve bitiriyorum.

PTT’de her kademede hizmet gören PTT emekçileri mutsuz, büyük bir endişe ve yoğun iş yükü altında eziliyorlar. Hele pandemi koşullarında hastalık bulaşı en fazla olan mesleklerden birisi olduğunu biliyorsunuz.

PTT personel eksikliği nedeniyle de iş göremez hâle gelmiş durumda, acil olarak PTT’ye personel alımı yapılmalı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Hatımoğulları, bir bağlarsanız memnun olurum.

Buyurun.

TULAY HATIMOĞULLARI ORUÇ (Adana) – Bitiriyorum Başkan.

Dağıtıcılar zorunlu olarak 55 yaşında emekli edilmektedirler, dağıtıcılara verilmeyen fiilî hizmet zammı verilmelidir. PTT’de çok uzun bir süredir yapılmayan skala ücret ayarlaması yapılmalıdır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, teşekkür ediyorum. Dile getirmiş olduğunuz...

TULAY HATIMOĞULLARI ORUÇ (Adana) – Başkan, bitiriyorum hemen.

PTT’de iş barışını bozan performans sistemi ve cumartesi çalışmasına son verilmeli.

İki satır kaldı Başkan, bitiriyorum. Son yaşadığımız İzmir depremi bize bir kere daha PTT binalarının da depreme dayanıklı olmadığını göstermiştir, bu konuda da gerekli duyarlılığın ve çalışmaların yapılmasını bekliyorlar.

PTT’de görevde yükselmelerin sınavsız, liyakatsiz yapılmasına dikkat çekiyor... Bu dikkat çekme, ne yazık ki... Bakanlığınıza bağlı birçok kurumda liyakatsizlikle atamalar, bu Hükûmetin de ayrıca bir belgesi oldu. Bunu da vurgulayarak bitiriyorum.

Teşekkürler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Şimdi Sayın İbrahim Aydın Bey’e söz vermek istiyorum.

Sayın Aydın, süreniz on dakikadır.

Buyurun lütfen.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli Bakanım, çok kıymetli Komisyon üyeleri ve milletvekili arkadaşlarım, çok değerli bürokratlarımız, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ülkemizde tüm sektörlerde olduğu gibi ulaşım ve iletişim sektöründe de, Türkiye’nin dört bir yanında devam eden kara, hava, demir, deniz ve iletişim altyapı ve işletme çalışmaları Covid-19 salgınına karşı aksamadan devam etmiştir, bu konuda Sayın Bakan ve ekibine teşekkür ediyorum.

Tüm sektörlerde olduğu gibi ulaşım ve iletişimde ülkemizde birçoğu dünya ölçeğinde olan büyük projelere imza atılmıştır. Son on sekiz yılda, ulaşım ve iletişim için 908 milyar liralık yatırım yapılmıştır. Geçtiğimiz on sekiz yılda, bölünmüş yol uzunluğumuz 6.100 kilometreden 27.700 kilometreye, bölünmüş yollarla bağlanan il sayısı, 6’dan 77’ye, 2003 öncesi 1.714 kilometre olan otoyol ağı, bugün

3.325 kilometreye, 2003’de 26 olan aktif havalimanı sayımız 56’ya çıktı, hava yolu halkın yolu hâline geldi. Yapımı devam eden 5 yeni havalimanı tamamlandığında, ülkemizin havadaki gücü daha da artacaktır. Antalya’ımızda 2 havalimanı mevcut, 3’üncü havalimanı olarak -batı Antalya’da, Kaş’ta- bu havalimanımız yapıldığında turizme büyük katkı sağlayacaktır.

Ülkemizin toplam dış ticareti içinde deniz yolunun parasal payı 2003 yılında 57 milyar dolar iken 2019 yılında 222 milyar 100 bin dolara yükseldi. 2003’te sadece 37 olan tersane sayısı bugün 83’e çıktı. Ülkemiz, gemi söküm endüstrisinde Avrupa’da 1’inci, dünyada 3’üncü sıradadır.

Türkiye, Avrupa’nın altıncı, dünyanın sekizinci yüksek hızlı tren işletmecisi oldu. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattı ve Marmaray’ı yaparak Pekin’den Londra’ya kadar uzanan demir ipek yolu tamamlandı. Bunların yanında; İstanbul Havalimanı, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprüsü, İstanbul-İzmir Otoyolu gibi küresel ölçekte büyük projeler tamamlanarak halkın hizmetine açıldı.

1915 Çanakkale Köprüsü, Filyos Limanı, Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren hatları gibi daha nice projelerin yapımı büyük bir hızla devam ediyor. Bilişim teknolojileri anlamında fiber hat uzunluğu 404 bin kilometreye çıktı. Sabit geniş bant abone sayısı, 15 milyon 300 bini aştı. Mobil abone sayısı 83 milyona, geniş bant abone sayısı 78 milyon 400 bine ulaştı. Yapılan kara, hava, demir ve denizyolu iletişim modları arasındaki akıllı iletişim ve eş güdüm çalışmaları hızla devam ediyor. Yapılan yeni lojistik merkezleriyle birlikte Türkiye, Asya-Avrupa ve Asya-Afrika arasında ulaşım ve lojistik geçiş ve kavşak noktası olacaktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Eylül 2020’de kamuoyuna ilan ettiği Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Stratejisi Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı’yla tüm ulaşım modlarında seyahat sürelerinin azaltılması, trafik güvenliğinin artırılması, mevcut yol kapasitesinin daha etkin ve daha verimli kullanılması, dijital eş güdümün sağlanması, enerji verimliliğinin artırılarak ülkemizin ekonomisine katkı sağlaması ve çevreye verilen zararların azaltılması konusunda önemli adımlar atmıştır.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; 2020 yılı içinde dünyada olduğu kadar ülkemizde etkisini gösteren Covid-19 salgını karşısında Ulaştırma Bakanlığının ülke genelinde de devam eden ulaşım, haberleşme yatırımlarının hiç durmadan devam ettiğini bu yıl yaptıkları büyük projelerin hizmete açılmasıyla da rahatlıkla görebiliyoruz. Bunlar arasında Ankara-Niğde Akıllı Otoyolu’nu, Samsun-Sivas Yüksek Hızlı Tren Demir Yolu Hattı’nı, Kuzey Marmara Otoyolu’nun önemli kesimlerini, Amasya Çevre Yolu’nu sayabiliriz. Ankara-Sivas yüksek hızlı tren yolu yakın bir zamanda hizmete girecektir.

Covid-19 sürecinde tüm ulaşım modlarındaki tedbirlerini yerinde ve zamanında almıştır. Hava yolu ulaşımında da havalimanlarında uluslararası gerçekliğe sahip olan sertifikasyon sistemi geliştirilmiştir. Özellikle salgından dolayı kara ve hava yolu ulaşımında diğer ülkelerin ulaşım sistemlerine getirdikleri kısıtlamalar bizi de yakından etkilemiştir. Bu süreçte de özellikle yük taşımacılığında demir yollarımızı çok efektif bir şekilde kullandık.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, klasik ulaşım modlarının ötesinde, kent içi raylı sistemlerin yapımında da etkin bir role sahip olduğuna şahit oluyoruz. İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya başta olmak üzere GAZİRAY, KONYARAY ve AFRAY gibi büyük kent içi raylı sistemlerine de destek verdiğini görüyoruz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, kent içi ve kentler arası ulaşım planlamasında, hizmet sunumunda, regülasyonlarda, erişilebilirlikte daha bütüncül bir vizyon oluşturmak için çalışıyor, bu alanda ulusal hareketlilik stratejimizi oluşturmak ve bu alana yönelik eylem planlarımızı oluşturmak için çalışmalarını yoğun bir şekilde sürdürüyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız üniversitelerle iş birliği yaparak bu konuda bilimsel metotlarla hareket etmektedir.

Yapılan ulaşım ve iletişim yatırımlarıyla ülkemiz, ulaşımı ve iletişimiyle birlikte, lojistik ve yayıncılık alanında da bölgesinde lider, dünyada önde gelen ülkeler arasında yerini alacaktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız, ülkemizin Asya-Avrupa ve Asya-Afrika geçiş noktalarındaki stratejik konumuna uygun olarak demir, kara, hava ve deniz yolu altyapılarını geliştirmiş ülkeler düzeyinde iyileştirmeye çalışıyor, ülkemizi geçiş ve kavşak noktası olarak uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında kilit ve lojistik merkez yapmak istiyor.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri; yeni ulaşım anlayışında kara parçamızdaki ulaşım ve iletişimde olduğu kadar “mavi vatan” olarak nitelendirilen denizlerimizde “siber vatan” olarak tanımlanan sanal dünyada da ülkemizin hak ve menfaatlerinin takip edilmesi konusunda gece gündüz çalışan bir Bakanlığımız var.

Dünyada olduğu kadar, uzayda da ülkemizin yörünge haklarının tam ve rantabl kullanılması konusundaki haberleşme ve gözlem uydularımızla da Türkiye’nin bölgesinde lider, dünyada önde ülkeler arasında yer alması konusunda gerekli desteği vermemiz gerekiyor.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; yollar, akarsu gibidir; geçtikleri yerin ticaretine, üretimine, istihdamına, eğitimine, kültür ve medeniyetine katma değerli hizmetler sağlar.

Karayolları Genel Müdürlüğümüzün Antalya’mıza yapılan hizmetlerine de kısaca değinmek istiyorum.

Antalya ilimizde daha önceki yıllardan başlayıp 2002 yılı sonuna kadar toplam 197 kilometre bölünmüş yol yapılmışken, 2003-2020 yılları arasında 3 milyar 841 milyon TL harcamayla 448 kilometre bölünmüş yol daha yapılarak toplam 646 kilometre bölünmüş yol ağına ulaşılmıştır. Ayrıca, 320 kilometre yol iyileştirme yapımı, 706 kilometre bitümlü sıcak kaplama yapımı, 18 kilometre uzunluğunda 18 adet tünel yapımı, 17 kilometre uzunluğunda 152 adet köprü yapımı gerçekleştirilmiştir.

Akdeniz Sahil Yolu’nu yani Antalya-Mersin yolunu, tabii, yıllardır bekliyoruz; sahil yolu bittikten sonra gerçekten, belki geç kalındı ama standardı yüksek bir yol yapılıyor şu anda. Bu yolun uzunluğu, Akdeniz Sahil Yolu Projesi’nin 439 kilometredir, 393 kilometresi tamamlanmıştır. 45,7 kilometre uzunluğunda 34 adet tünel ve 15 kilometre uzunluğunda 81 adet köprü, köprülülük kavşak ve viyadük bulunmaktadır. 11 kilometre uzunluğunda 17 adet tünel ve 8,7 kilometre uzunluğunda 59 adet köprü, köprülülük kavşak ve viyadük tamamlanmıştır. Yapım çalışmaları tamamlandığında güzergâhta 40 kilometre kısalma olacaktır. Yine, bu yolun devamı olarak düşündüğümüz de Antalya-Kemer-Tekirova-Finike yolu: Bu yolun da mevcut uzunluğu 101 kilometre, proje uzunluğu 99 kilometredir ve 80 kilometresi bölünmüş olarak tamamlanmıştır. Ayrıca, Antalya-Kumluca arasında toplam uzunluğu 35 kilometre olan 10 adet çift tüplü tünel, 10 adet farklı seviyeli kavşak projelendirilmiştir. Bu yol da bittiği zaman daha rahat bir şekilde olacak fakat buna da devam edip Finike-Demre arasındaki tünelin de başlanması gerekiyor.

İç Anadolu’yu Akdeniz’e bağlayan yollarımız var. Bu yollardan Antalya’nın en doğusundan başlarsam, Alanya ayrımı Hadim yolu yani Konya yolu; Konya-Alanya arası iki saat olacak. Bu, Türkiye’nin arazi şartlarının en çetin yolu olan “Kuş Yuvası” dediğimiz yol. Burası ilk zaman orman yolu olarak başlandı ama şu anda çalışmalar devam ediyor, yol bittiği zaman 8 kilometre kısalacaktır.

Antalya-Akseki-Seydişehir-Konya yolu, yine, aynı şekilde Torosların zirvesinde, 1.825 rakımda Alacabel’inden geçen, bu yol kışın sürücülerin korkulu rüyasıdır. Bu yolda proje mevcut, yol uzunluğu 235 kilometre, proje uzunluğu 215 kilometredir, 118 kilometresi bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

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

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Burada, Alacabel Tüneli dediğimiz 2x7.360 metre yani 14.720 metre uzunluğundaki çift tüp Alacabel Tüneli yapılmak üzeredir. Yapım çalışmaları tamamlandığında güzergâhta 20 kilometre kısalma olacaktır. Antalya-Taşagül-Manavgat-Derebucak yolu, bu, Beyşehir yolu dediğimiz yol. Burada da Demirkapı Tüneli yapılıyor, 2x5 bin metre olarak, bu da bittiği zaman yine, Antalya’mıza kısa bir şekilde İç Anadolu’dan inebileceğiz.

Yine, Isparta-Antalya-Dereboğazı yolumuz, bu yol da toplam uzunluk yine 114 kilometre, bu yolda da çalışmalar devam ediyor. Yani resmen Antalya şu anda İç Anadolu’dan sıcak denizlere inen bir yol şantiyesi şeklindedir. Bu yol da hızlı bir şekilde yapılırsa daha rahat, konforlu bir şekilde gidebileceğiz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Aydın, teşekkür ediyoruz.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Toparlıyorum Başkanım.

Teşekkür ediyorum.

Bir de Kızılkaya ayrımı, Antalya yolu var, Çubukbeli yolu. Buraya da tünel yapılırsa kısa bir şekilde inebileceğiz. Yine, Kızılkaya ayrımı, Korkuteli-Elmalı-Finike yolumuz var, batı Antalya yolu. Bu yolu da mutlaka yapmamız gerekiyor. Antalya’nın doğusunda olduğu gibi batısında da hızlı bir şekilde.... Yine, Antalya-Korkuteli-Söğüt-Denizli yolu var, bu yol tamamlanmıştır. Kasaba-Sinekci Beli-Elmalı-Kalkanlı yolu, bu yol da çok önemli yollarımızdan biridir. Kalkan-Sütleğen-Elmalı yolu da bu yıl bitecek. Her ne kadar bunları yapsak da mutlaka Antalya-Alanya otoyolu da mutlaka yapılmalıdır Sayın Bakanım.

Ben bu duygu ve düşüncelerle 2021 yılı bütçemizin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum, sizleri de saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Aydın.

Sayın Bülent Kuşoğlu, hazır mısınız?

Buyurun lütfen.

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

Dün Sağlık Bakanlığı bütçesini gördük. Sayın Başkana da söyledim. Çok fazla bulgu var, bunların ayrı bir şekilde incelenmesi gerekir, kesin hesabın. Biliyorsunuz biz bir kesin hesap kanun teklifini görüşüyoruz, bir de bütçe kanun teklifini. Dün gerçekten, çok anormal sayıda Sayıştay raporunda bulgu vardı, Sayın Başkan kabul etmedi... Bugün de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını görüşüyoruz. Bakın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Sayıştay raporunda 42, Karayolları Genel Müdürlüğünün Sayıştay raporunda 55 -rekor sayıda- 5 de Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun Sayıştay raporunda bulgusu var. Bunların ayrı görüşülmesi lazımdı. Ben şimdi soracağım. Mesela, Karayolları Genel Müdürlüğünün, yap-işlet-devret modeliyle yaptırılan Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi Ve Bağlantı Yolları dâhil) otoyol işinde görevli şirketten, kamulaştırılan taşınmazlara ilişkin kullanım bedellerinin tahsil edilmemesi suretiyle, 568 milyon liralık bir kullanım bedeli alınmamış Sayın Bakanım. Sizin delaletinizle soruyorum: Sayıştay raporlarında bunlar yer alıyor, ben bunun cevabını nasıl alacağım? Böyle görüşme olmaz ki.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Zaten dile getirdikleriniz Bakanlığımız tarafından cevaplanacak. Siz bunları konuşun, dile getirin; süreniz yetmezse ek süre de verebilirim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bakın, ben bunları konuşuyorum, dile getiriyorum ama hiçbir şekilde bunlara cevap verilmiyor.

Sayın Bakan buraya gelirken biliyordu; 2021 bütçesini yapıyoruz, 2019 kesin hesabını yapıyoruz. Şurada, Sayın Bakanın, Bakanlığının 2019 kesin hesabıyla ilgili hiçbir bulguya cevabı var mıdır? Sayın Bakanım, sonuçta 100 milyar liraya yakın para harcamışsınız Bakanlık olarak; bununla ilgili tek bir cevabınız yoktur ve Sayıştay bunları eleştirmiş. Çok önemli bulgular var, kamu zararı var.

Sayın Başkanım, Sayıştayın bize gönderdiği bilgi notunda var, diyor ki: “Denetim görüşü dört türlü olur; olumlu görüş, şartlı görüş, olumsuz görüş ve görüş bildirmekten kaçınma.” Bunlarda şartlı görüş verilmiş. Bunlar için şartlı görüş verilmişse o görüş bildirmekten kaçınma ya da olumsuz görüş nasıl bildirilir bilmiyorum. Yani Sayıştay denetçilerinin raporları doğru ama buraya gönderilen raporlar, maalesef, soru işareti taşıyor; olmaz.

Şimdi, 568 milyon liralık kullanım bedeli... Karayollarının 13’ncü bulgusu “Yapım işi ihalesinin, Danıştay kararıyla iptal edilmesine rağmen,, işin devam ettirilmesi Anayasa’nın 138’inci maddesine aykırıdır.” diyor; “İdari Yargılama Usul Kanunu’nun mahkeme kararlarının uygulanacağına dair kesin hükümlerine aykırıdır.” diyor. Ben bunların hesabını nasıl sormayayım Sayın Başkan?

Devlet İhale Kanunu hükümlerine göre ihale edilen yapım işlerinde mevzuatta belirtilen sınırların üzerinde iş artışı yapılmış ve süre uzatımı verilmiş. Şimdi, bunları sormayalım mı? “Proje değişikliklerinde yüklenicinin yüksek teklif verdiği iş kalemlerinin tercih edilmesi...” Bunu sormayalım mı? Yani bunların hepsi kamu zararı olan, olabilecek konular. Bunları tartışmamız gerekmez mi, bunları konuşmamız gerekmez mi?

Bakın, bu bulguda bir tablo düzenlemiş, çok ayrıntılı yazılmış; Sayıştay denetçilerine teşekkür ediyorum. Bu bulguda diyor ki: “Tabloda görüldüğü üzere, ihalede ortaya çıkan rekabet koşulları içerisinde İdare yaptırmak istediği imalatları daha uygun fiyatlara yaptırabilecekti.” Burada rakamlar da vermiş: “Klasik armatürlerden vazgeçilmesi nedeniyle ödenmeyen tutar yaklaşık 6.000.000,00 TL iken led armatürler için ödenen tutar yaklaşık 21.500.000,00 TL’dir.” deniyor.

“İhaleye esas projeler arasında yer almayan yaklaşık maliyet hesabında da dikkate alınmayan işlerin herhangi bir onay olmaksızın yüklenici tarafından yapılması ve bedelinin ödenmesi...” Yani projede yer almayan, yaklaşık maliyet hesabında da dikkate alınmayan işler hiçbir onay olmaksızın yüklenici tarafından yapılıyor, bedeli de ödeniyor. Şimdi, bunların hesabını sormayacak mıyız? Vallahi vicdanen rahatsız oluyorum yani başka bir şey değil. Şimdi bunların hesabını soramıyoruz. Hepimiz için bu vebaldir, günahtır, hepimiz için; Sayın Bakan, siz de dâhil olmak üzere. Bunların cevaplarını vermek zorundayız hepimiz. Ben kimseyi suçlamıyorum ama olmaz ki bu.

Bakın, burada da diyor ki: “Sonuç olarak yaklaşık maliyette bedeli 19.568,00 TL olarak belirlenen iş kalemi için yaklaşık 17.000.000,00 TL ödeme yapılmıştır.” 19 bin lira için 17 milyon lira ödeniyor. Bu nasıl vicdan? Bunların hesabını burada sormayacak mıyız Allah aşkına?

Sayın Başkan, gece bunları okuyunca ben gelemedim sabahleyin, o yüzden gelemedim gerçekten ya; canım sıkıldı, üzüldüm, kalkamadım vallahi billahi onun için.

Sayıştay’ın Karayolları raporunun 17’nci bulgusunda yazıyor: “19 bin lira olarak belirlenen iş kalemi için yaklaşık 17 milyon lira ödeme yapılmıştır.”

“Köprü yapıları inşaatlarında yüklenici ve yapı denetim elemanları tarafından onaylı projeler üzerinde değişiklik yapılması...” Köprü yapıları inşaatlarında yüklenici ve yapı denetim elemanları yani müteahhit ve yapı denetim elemanları birlikte projeler üzerinde değişiklik yapıyorlar. Ne demektir bu, biliyorsunuz yani bunu bilmek için müteahhit olmaya gerek yok.

“Birim fiyat teklif almak suretiyle ihale edilen yapım işlerinde mümkün olan arazi ve zemin etüt çalışmalarının yapılmaması ve metraj işi listelerinin gerçekçi hazırlanmaması...” Burada örnek de veriyor; bundan dolayı da işte, 499 milyon liraya mal edilen bir iş, yüzde 53 oranında zamlı teklif daha sonra sunuluyor, kabul ediliyor Genel Müdürlükçe vesaire. Yüzde 53 oranında artırılıyor bunlar yapılmadığı için.

Şimdi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında da benzer durumlar var, aynı şekilde. Avrasya Tüneli’yle ilgili olarak; 7’nci maddede denetim görüşünü etkileyen, 1, 2 ve 3’üncü maddelerde de denetim görüşünü etkilemeyen bulgular Avrasya Tüneli’yle ilgili. Avrasya Tüneli, 1 milyar 245 milyon dolara ihale edildi, yapıldı. İşletme süresi de yirmi dört yıl beş ay. 1 milyar 245 milyon dolara yapıldı, hemen bakıyorsunuz: “Avrasya Tüneli Projesi’nde uygulama sözleşmesi gereği idarece verilen talep garantilerinin hatalı muhasebeleştirilmesi...” diyor. Orada şu geçiyor: “2019-2025 dönemi için toplam 963 milyon lira garanti ödemesinin yapılacağı öngörüldüğü hâlde...” 963 milyon lira. Bu, kayıtlarda “31 milyon lira” olarak yer alıyor. Şimdi, bu nasıl hesaplamalardır, bunlar nasıl kayıtlara geçiriliyor? Anlamak mümkün değil gerçekten.

Avrasya Tüneli’nden kaçak geçiş yapan araçların muayenesinin alım satımını ve yurt dışına çıkışın önlenmesine yönelik yükümlülükler yerine getirilerek yapılmadığı için ilave olarak mesela, 24 milyon liralık bir tasarruf sağlanabilirmiş, bu da sağlanamamış diyor ki bunun için de Sayıştay bir rol de önermiş: “Karayollarının kendi geçişlerinde şekilde bunun için de bir yönetmelik değişikliği yapılabilir, kanun değişikliği yapılabilir.” diyor. Çok da güzel.

“Avrasya Tüneli Projesi’nde Bakanlığın talebi üzerine 2019 yılı için uygulanan geçiş ücreti indirimine ilişkin fark ödemelerinin gecikmeli olarak yapılması nedeniyle gecikme faizi ve döviz kuru farkı ödenmesi...” Bunlar, hep söz konusu.

Şimdi, başka... Sayın Bakanım, mesela, şu bulgu 6, Adapazarı Karasu limanları ve sanayi tesisleri demir yolu bağlantısı altyapı inşaatı işinin ihale ve sözleşmesinin yürütülmesi aşamasına ilişkin tespitleri var Sayıştayın; diyor ki: “Yüklenici tarafından, müteahhit tarafından sunulan ihale teklif dosyasında yer almayan birim fiyat analiz ve rayiçlerini mevzuata aykırı olarak sözleşme eki yapılması...” Bu, ne demektir?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Kuşoğlu, ek süre veriyorum tamamlamanız için.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim.

“İki: İş artışı olarak yapılarak işin tamamlanmayacağının belli olmasına rağmen mevzuata aykırı olarak iş artışı yapılarak işe devam edilmesi...” İşin bitmeyeceği belli olmasına rağmen, mevzuata aykırı olarak iş artışı yapılarak işi devam ettiriyorlar. Bunların hesabını sormayalım.

“İdare ile yüklenici arasında sözleşme hükümlerine aykırı biçimde işe devam tutanağı imzalanması ve söz konusu tutanak nedeniyle yükleniciye haksız süre uzatımı verilerek sözleşme bedelinden fazla tutarda iş yapılması...”

“İşin geçici kabulünü gerçekleştiren geçici kabul komisyonuna söz konusu işin kapsamında yapı denetim görevi yürütmüş üyelerin...” Müteahhit yapsaydı aslında bunu, daha iyi olurdu. “Sözleşme bedelinin, yüzde 20 ilave iş artışı da dâhil olmak üzere sözleşme bedelinin tamamına yakınının fiyatı sözleşme sonrası yeni birim fiyat olarak belirlenen iki iş kalemine harcanması...” Bunlar gerçekten skandal konular Sayın Bakanım, gerçekten. Tabii, bunlar sadece Sayıştay raporuna girenler, başkaları da var muhakkak ki, hepsini okumuyorum.

Bürokrasinizle ilgili büyük sıkıntılar var, onlarla ilgili de önemli eleştiriler var. İş yapış şekliyle ilgili eleştiriler var. Mevzuata uymamayla ilgili birçok eleştiri var ve benim geçmiş yıllarda da söylediğim bir konu var, onunla bitireceğim Sayın Başkanım.

Ulaştırma Bakanlığı iş yapıyor, mevzuata aykırı, skandal işler yapıyor ama onun haricinde, yapılan işlerin çoğu Marmara Bölgesi'nde, İstanbul'da. Neden ağırlık buralarda? Bakın, geçen sene ben bunu söylediğim zaman bana şöyle cevap vermiş Sayın Bakan: Sorum bu değildi aslında "Kara yolları yatırımlarının bölgesel dağılımı nedir?" diye sormuşum güya. Değil, ben bütün ulaştırma yatırımlarının bölgesel dağılımını sordum -havaalanları da dâhil olmak üzere- ama enteresan bir cevap gelmiş. "Yap-işlet-devret projelerinde yapımı tamamlanan -sadece 'yap-işlet-devre' projeleri demiş- ve devam eden projeler gayrisafı millî hasılanın yüzde 80'inin üzerinde olan Marmara, Ege, Akdeniz ve İç Anadolu Bölgelerini birbirine bağlayacak şekilde planlanmıştır." "Bu dört bölge için planladık." diyor Sayın Bakan.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Kuşoğlu, ek süreniz de bitti.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – "Dört bölge için planladık, 2023'ten sonra, daha sonra öbürlerine de yapacağız." diyor. Bu nasıl bir cevaptır Sayın Bakanım?

Bütçelerinizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum.

Sayın Sındır, buyurun lütfen.

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

Sayın Bakan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının değerli bürokratları, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli basın emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Evet, bugün güne aslında biraz hoş olmayan, tatsız bir şeyle başladık ama görevimizi yapıyoruz her hâlûkârda. Aslında ben üslubumdan da farklı bir tarz ortaya koymayacağım.

"Sayın Bakanın sunuşunda 2021 yılı için ne var?" diye baktığımda bunu göremiyorum, genellikle 2003-2020 arası her şey var. Bunda zorluk çekiyoruz. Tabii, her bütçe sunumu bir öncekine göre yeni rakamlar ilave edilerek sunuluyor, bize gelen, Ulaştırma Bakanlığı ve diğer bakanlıklar da genellikle böyle. Biz burada aslında Ulaştırma Bakanlığımızın AK PARTİ iktidarları dönemindeki on sekiz yıllık değerlendirmesini yapmıyoruz; 2021 yılında ne yapacağımızı, ne yapmayı düşündüğünü, hedeflerinin ne olduğunu, bu hedeflerin Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı olsun, Kalkınma Planı olsun, bunlara uygunluğu ve 2019 yılının da geçmişte kalan kesin hesabını, onun muhasebesini sormak gibi bir görevimiz var ama iş bundan öteye, bir faaliyet raporuna dönüşüyor aslında.

Tabii, Sayın Bakan sanıyorum mart ayının sonuna doğru görevine başladı. Kendisinden önceki Bakan bir şekilde görevden alındı. Kamuoyunda bu tartışıldı, hangi nedenle alınmış olursa olsun, bir başarısızlığı vardı ki -şahsi veya kurumsal- görevden alındı. Aslında o başarısızlık da onu görevden alan iradenin ortaya koyduğu bir ispattır. Dolayısıyla bize fazla da söyleyecek söz yok yani burada konuşulacak fazla bir şey kalmıyor o durumda.

Sağlık Bakanlığı bunun ne kadar uygun olmayan bir süreç, ne kadar büyüyen bir sarmala dönüştüğünün de farkına vararak kamu-özel iş birliği projelerinden vazgeçti ama görüyorum ki Ulaştırma Bakanlığı hiç vazgeçmiyor. 2023 yılına kadar yap-işlet-devret modeliyle 2.242 kilometre uzunluğundaki 14 adet projenin yapımının gerçekleştirileceğini söylüyor.

Sayın Bakan dinlerse aslında iyi olur Sayın Başkan, bilemiyorum ama. Çünkü biz Sayın Bakana hitaben konuşuyoruz, başka kişiye değil.

Bugüne kadar, 1.043 kilometre yapmışsınız, 308 kilometre yapımı devam ediyor, 891 kilometre 2020-23 arasında planlamışsınız. Ayrıca, 3.663 kilometre de 2023 ve sonrası için planlanan yap-işlet-devret projeleriniz var. Neler var, neler yok? Sadece 45'nci sayfaya bakarsak orada görüyoruz.

Biz “Projeleri yapmayın.” demiyoruz, tabii ki yapın, yapmalısınız. Yatırım yapın, hizmet yapın, üretin; görevinizin gereği bunu yapma sorumluluğunuz var ama israf etmeyin. Zira yaptığınız veya yapacağınız her bir kuruş israf bu ülkede daha çok insanın açlık, sefalet ve yoksulluğa düşmesine neden oluyor.

Tabii, iktidardan bazı arkadaşlarımız biz eleştiri yaptıkça “Muhalefet niye böyle diyor, niye böyle yapıyor, niye eleştiriyor?” diyor. Biz, iyi ve güzel olan şeyleri zaten yaşıyoruz, takdir ediyoruz, o konuda bir sıkıntımız da yok ama iktidar da iktidarlığını bilsin. Yani muhalefete, muhalefetlik yapmak gibi bir görevi yok iktidarın; muhalefet, muhalefetlik görevinin yapar. Muhalefetin haklı eleştirileri de sizi rahatsız etmesin. Çünkü bunlar, tam tersine memnun etmeli ki bunlar üzerinden doğru işler yapmaya doğru kendinize bir ayar, bir çeki düzen verirsiniz.

Bugüne kadar yapılanları, ihtiyaca karşılık olanları hep takdir ederiz. Burada bir şey yapmış olmaktan daha ziyade “Nasıl, kaç paraya, ne kadar verimli, ne kadar etkin? Halkın ihtiyaçlarına ne kadar yanıt veriyor, ne kadar menfaatine? Halkın, vatandaşın öncelikleri doğrultusunda durumu nedir? Yoksa birileri zengin mi oluyor, yoksa halkın parası çarçur mu ediliyor? Bunların muhalefetini yapacağız, sözümüzü hiçbir zaman esirgemeyeceğiz.

Tabii, bu yap-işlet-devret... Az önce Sayın Kuşoğlu ifade etti, tekrar o detaya girmeyeceğim ama işte, TCDD’de hurda yolsuzluğu, bunlar Sayıştayın raporlarında. Yüksek hızlı tren hatlarından mesela engellilere yüzde14 kota sınırlaması getirildiği bir şekilde teyit de edildi Devlet Demiryolları tarafından, haksız bir durum. Uygulamalarınızdan bazı sıkıntılar: Yine, Sayıştayın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, Avrasya Tüneli’ne verdiği geçiş garantisi kapsamında 2026 yılına kadar yapılacak toplam 963 milyon lira tutarındaki ödemeyi muhasebe kayıtlarına 31,2 milyon lira olarak geçirdiği, Avrasya Tüneli’nde 25 milyon araç garantisi verildiği ve muhasebe kayıtlarına alınmadığı, Karayolları Genel Müdürlüğü denetim raporunda rant ilişkilerine yönelik yap-işlet-devret müteahhitlerinden 568 milyon liralık alacak tahsil edilmediği, maliyeti 19 bin lira olan işe 17 milyon lira ödendiği gibi birtakım belgeler, iddialar. Daha niceleri var, vaktimi daha değerli kullanmak için bunlara girmiyorum ama demek ki... Bakın, Sayıştay raporunda bir tabloya göre 25’i lüks olmak üzere 96 otomobil, 8 minibüs, 207 bilgisayar, 105 dizüstü bilgisayar, 165 tablet, 315 cep telefonu, 34 televizyon, 129 yazıcı, 23 projeksiyon cihazı, 8 cilt makinesi, 12 evrak imha makinesi, 6 UPS ve 14 fotoğraf makinesi müteahhit şirketlere aldırıldı. Ben, kamuda yirmi beş yıl görev yapıp akademiden emekli olmuş bir kardeşinizim. Ya, biz, odamıza dışarıdan bir şey almak istediğimizde -klima almak istediğimizde- “Alamazsın.” dendi. Niye? “Devletten daha büyük değilsin. Onu devlet alırsa alır, alamazsa da sen, kendi özel şeyinle alamazsın.” diye yetiştik ama burada görüyoruz ki ne var ne yok müteahhit şirketlerden. Müteahhit şirketten bunlar alınabiliyorsa karşılığında müteahhit şirketlere ne veriliyor, ne verildi ya da ne verilecek?

Bu zaten pazarlık usulü ihaleler de anlaşılır değil, doğal afet salgını... 21/(b) de tabii, 21/(a)’da (b)’de (c)’de (d)’de (e)’de değişik ifadeler var var, pazarlık usulü ihalenin gerekçeleri; hiçbirine uymayan pazarlık usulü ihale. Kara yolu yapmak özel bir iş değil ki yani kaldı ki 5-6 tane zaten yandaş müteahhit firma var, hadi bilemediniz 10. Yani bunlar bir tane olsa hadi anlarım; 1 kişi ya da özel bir

iş yapıyor, yapan başkası yok. Yani ihaleye girseniz bunlar girecek sonuçta niye açık ihale yapılmıyor? Bu, yap-işlet-devret modeliyle neden Kamu İhale Kurumunun denetiminden Kamu İhale Kanunu'ndan kapsam dışına alınıyor?

Bakın, 3 kurumdan bu iktidar 31 milyar lira; -Karayollarından 14 milyar 49 milyon, Sağlık Bakanlığından 16 milyar 392 milyon, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından 540 milyon TL- yap-işlet-devretle 2021 yılı bütçesinde cebimizden yani o tüyü bitmemiş yetimin hakkı üzerinden bu paraları ödüyor. Ne için ödüyor? O tüyü bitmemiş yetimin büyüdüğüne yine ödemek zorunda bırakıldığı bedeller bunlar, bunları da özellikle belirtmek istiyorum.

Şimdi, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bize bir sunum dosyası gönderdi, baktım; afiş yani bu ilan, böyle reklam şeyleri arka arkaya sıralanmış, getirilmiş; hiçbir şey yok, bir sayfasında sadece bütçe değerleri var, o kadar. Yani 2021 yılında ne kadar yatırım var, hangi projeye ne yapılacak; bunun muhasebesi yok, 2019 yılının muhasebesi yok, hiçbir şey yok. Böyle şey olmaz değerli arkadaşlar, bu bütçe sunumu değil, bu dosya bir reklam, bir tanıtım yani bir fuarda verebilirsiniz bunu ama Plan ve Bütçe Komisyonuna verilecek dosya bu değil. Bakın, neden bu değil? Bir şey söyleyeceğim size bu Türkiye bilişim sektörüyle ilgili: Bakın, dünyada bilişim sektörünün 5 trilyon dolarlık bir büyüklüğü var, yazılım sektörünün 3,5 trilyon dolar civarında. Türkiye bilişim pazarı 2019 yılında yüzde 14 büyümüş yani 152,7 milyar lira, dolar bazında ise yüzde 3 küçülmüş aslında, 26,8 milyar dolar enflasyonu da dikkate aldığımızda. Yazılım sektörünün genel sektör içindeki payı da düşük, yüzde 25 ve özellikle de siber güvenlik alanında yabancı menşeli ürünlerin yüzde 90'lar düzeyinde olması da düşündürücü. Hani siber güvenlik diyoruz ama yüzde 90'lar düzeyinde yabancı menşeli yazılımla yapıyoruz bu işi.

Bakın, ülkemizde mevcut Dijital Dönüşüm Endeksi bugüne kadar gerçekçi bir şekilde hesaplanarak ortaya konulamamış. Altyapı, satın alınabilirlik ve beceriler; bu 3 boyut kullanım maliyetleri konusunda tabloyu ortaya koyuyor. Bakalım, altyapıda seçili ülkeler arasında Türkiye kişi başına yıllık elektrik tüketiminde sondan 4'üncü sırada. "Kilobit per second" cinsinden Türkiye'nin performansının en düşük olduğu alanlardan birisi de internet kullanıcısı başına uluslararası internet bant genişliğidir.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Sındır, süreniz bitti, ek süre veriyorum, lütfen tamamlayın.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Türkiye'nin değeri 94.995 "kilobit per second"la 429.665 "kilobit per second" olan dünya ortalamasının katbekat altında. Altyapı konusunda gerçekten oldukça zavallı bir durumdayız, özellikle siber güvenlik konusunda ortaya çıkan sorunlar da dikkat çekiyor.

Mesela şehirler özelinde hesaplanan kişi başına düşen fiber altyapı uzunluk oranları konusunda İstanbul'da fiber altyapı uzunluğu kişi başına 3,1 metre, Ankara'da fiber altyapı uzunluğu kişi başına 4,3 metre, İzmir'de yaklaşık 4 metre. Bakın, Stockholm gibi bir şehirde –bu konuda gelişmiş bir şehir- bunların 200 kat üzerinde, 770 metre kişi başına fiber altyapı uzunluğu. Yani bunlarla övünmeyiniz, bunlar aslında yüz kızartıcı.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Sındır, çok teşekkür ediyorum.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Bitmedi Sayın Başkanım, bitireceğim izin verirseniz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Ek süreniz de bitti.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Bir konuya daha değineceğim Sayın Başkanım, buraya bunlar için geliyoruz.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Tabii ki, lütfen hızla...

Buyurun.

KAMİL OKYAY SINDİR (İzmir) – Hanelerde bilgisayar sahiplik oranı da yüzde 57,25 olan Türkiye, bu oranla seçilmiş ülkeler sıralamasının yaklaşık sondan 4'üncü sırasında yer alıyor.

Şimdi, bir başka konu: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının yolcu ve yük taşımacılığı özelleştiriliyor mu diye bir soru soruyorum Sayın Bakan. Demir yollarına 2003-2020 yılları arasında 170,2 milyar lira yatırım yaptınız. 2020 yılında demir yolları yatırımlarının toplam yatırımlardaki payı yüzde 47'ye çıkartılmış, bunu görüyoruz sunuşunuzdan. Devlet Demiryollarının internet sitesinden aldığım bu bilgi şöyle diyor: “TCDD Taşımacılık AŞ'nin bu yıl sonunda kamu hizmeti yükümlülüğü sona erecek. Söz konusu hizmet 2021 yılı itibarıyla açık ihale usulüyle ihale edilerek ihaleyi kazanan demir yolu tren işletmecisi tarafından yerine getirilecektir.” Buradan şunu mu anlıyoruz? Kamu hizmeti yükümlülüğü gereği bu hizmeti yerine getiren Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ, 2021 yılından itibaren açık ihale usulüyle yetkili diğer 2 şirketin yanında ihaleye girmek zorunda kalacak ve bu hizmet özelleşecek midir? Bu soruya da yanıt bekliyorum Sayın Bakan.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim.

Sayın Bekir Kuvvet Erim, buyurun lütfen.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Sayın Başkan, kıymetli Plan ve Bütçe Komisyonu üyeleri, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, kıymetli bürokratlar ve çok kıymetli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

On sekiz yıllık hükümetlerimiz döneminde Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde cumhuriyet tarihinin tamamında yapılanların 3 katı, 5 katı, 10 katı eserleri ülkemize kazandırdık. Her daim hizmet siyasetini benimsedik. Demokrasinin ve ekonominin gelişmesini aynı önemde görerek hem hak ve özgürlükleri genişlettik hem de ülkemizin 81 vilayetinin tamamını kalkındırdık.

Yol yapımının ülkemizin refah seviyesine sağlayacağı katkıyı düşünerek hareket ettik. Dünyayla entegre olmanın birinci yolu kara yoluydu. Yolun, medeniyet düzeyini belirleyen en önemli etken olduğu gerçeğini gözettik. Kara yollarımıza yaptığımız yatırımların ülkemize ve insanımıza artı değer olarak döneceğini biliyorduk. Doğu ile Batı arasındaki sosyal ve ekonomik entegrasyonun en önemli bileşenlerinden biri olarak dünyaya hizmet etmeyi sürdürüyoruz. İnsanlık ve kardeşlik adına gecemizi gündüzümüze katmaya devam ediyoruz.

İşte bu yüzden, Türkiye'nin en büyük avantajlarından biri, sahip olduğu jeostratejik konumudur. Gelişmenin ve kalkınmanın anahtarı olan ulaşım ve iletişim alanındaki bu avantajı kullanabilmek için son on sekiz yılda devrim niteliğinde adımlar attık. Bütün dünyanın gıptayla ve imrenerek baktığı dev projeleri bir bir hayata geçirdik. Türkiye'yi, Pekin'den başlayıp Londra'ya uzanan modern İpek Yolu'nun en kritik ve en avantajlı ülkelerinden biri yaptık. Doğu ile Batı'nın arasındaki köprü olduk. Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli gibi dev ve birbirinden zor projeleri ardı ardına devreye soktuk. Ülkemizi baştan aşağı bölünmüş yollarla donattık. Türkiye'yi yüksek hızlı tren konforuyla tanıştırdık. Sivil havacılıkta tarih yazdık. Türk Hava Yolları, Avrupa'nın en iyi hava yolu şirketi oldu. Hava yolunu halkın yolu yaptık. Dünyada uçmadığımız yer kalmadı. Denizciliğe can suyu verdik. Ülkemizi bilişim otobanlarıyla donattık. E-devlet ile bilgi toplumu yolunda büyük bir adım attık. Bitmedi ve yetmedi, tüm dünyanın meraklı gözlerini üzerimize çekecek dev projeleri aziz, asil, payidar ve gazi milletimizin emrine sunmaya devam ediyoruz.

Milletimize attettiğimiz değer hiçbir şeyle ölçülemez. 2002-2020 yılları arasında kara yollarına 477,3 milyar TL yatırım yapılmıştır. On sekiz yıl önce ülkemizde sadece 6 ilimiz bölünmüş yol ağıyla birbirine bağlyken bugün 77 ilimiz bölünmüş yollarla birbirine bağlanmıştır. Ülkemizde, 2002 yılı sonunda otoyol dâhil toplam 6.101 kilometre olan bölünmüş yol ağı uzunluğu, 2020 yılı Ekim ayı itibarıyla 27.714 kilometreye, aynı süre zarfında bitümlü sıcak karışım kaplamalı yol uzunluğu 8.591 kilometreden 26.982 kilometreye ulaştırılmıştır. Toplam uzunluğu yaklaşık 2.164 metre, orta açıklığı yaklaşık 1.408 metre olan 2x4 şeritli otoyol ve 2x1 şeritli demir yolu geçişine sahip Yavuz Sultan Selim Köprüsü İstanbul'a kazandırılmıştır. Avrasya Tüneli 20 Aralık 2018'de hizmete açılmış, Asya ve Avrupa kıtaları bir kez de deniz tabanının altından kara yoluyla birbirine bağlanmıştır. Bölünmüş yol çalışmalarıyla birlikte otoyol çalışmalarına da hız verilmiş, 2002 yılı sonunda ülke genelinde 1.714 kilometre olan otoyol ağı uzunluğu 2020 yılı Ekim ayı itibarıyla 3.325 kilometreye ulaştırılmıştır. Geçilmesi zor güzergâhlar tünellerle artık daha kolay geçilmektedir. Ülkemizde 2002 yılı sonunda toplam 50 kilometre olan tünel uzunluğu, 11 katı aşarak geçtiğimiz ay itibarıyla 553 kilometreye çıkarılmıştır.

Ülkemizin kalkınma planları arasında lojistik merkezleri önemli yer tutmaktadır. Lojistik sektörümüz hızla gelişiyor. Diğer ulaşım sistemleriyle entegre bir demir yolu hizmeti sunmak ve kombine taşımacılığı geliştirmek için lojistik merkez yapımıyla önemli sanayi ve üretim merkezlerinin demir yolu ağıma bağlantılarını yapmaya devam ediyoruz.

2002 ile 2020 yılı Ekim ayı arasında demir yollarına 105,5 milyar Türk lirası yatırım yapılmıştır. 2002 yılında 10.948 kilometre olan toplam demir yolu ağı uzunluğu 2020 yılı Ekim ayı itibarıyla 12.803 kilometreye çıkarılmıştır. Hâlihazırda 1.889 kilometre yüksek hızlı tren, 1.626 kilometre hızlı tren, 357 kilometre de konvansiyonel olmak üzere toplam 3.872 kilometre demir yolu hattının yapım çalışmaları sürdürülmektedir. 2002'de ülkemizde bulunmayan yüksek hızlı tren hatları 2020 yılı Ekim ayı itibarıyla 1.213 kilometreye ulaştırılmıştır. Yüksek hızlı trenlerle yılda 8,3 milyon yolcu taşınmaktadır, 2020 yılı Eylül ayı sonu itibarıyla 46,2 milyon yolcu taşınmıştır. Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Hattı 2009'da, Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Hattı 2011'de, Eskişehir-Konya Yüksek Hızlı Tren Hattı 2013'te, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı ile İstanbul-Konya Yüksek Hızlı Tren Hatları 2014'te işletmeye açılmıştır. Bu güzergâhlardaki 7 il merkezinde nüfusun yüzde 33'üne doğrudan hizmet sunulmaya başlanmıştır. 2020 yılında Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı tamamlanacaktır. 2019 yılında Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatları Projesi hizmete açılmıştır. Marmaray 29 Ekim 2013'te hizmet vermeye başlamıştır. Başkentray Projesi 12 Nisan 2018'de hizmete açılmıştır. İzmir'de Egeray hayata geçirilmiştir. Londra'dan Pekin'e kesintisiz demir yolu ulaşımının en önemli halkası Kars-Tiflis-Bakü İpek Demiryolu Projesi hayata geçirilmiştir. Demir yollarına yapılan yatırımlar ve alınan önlemlerle 2002 yılında 478 adet olan kaza sayısı 2019 yılında 83'e indirilmiştir.

Aynı zamanda yerli ve millî demir yolu sanayimizi de geliştirmeye devam ediyoruz. Millî trenimizi 2020 yılında raylara indirdik, 2021 yılında da seri üretime başlayarak millî trenimizi hızlı ve yüksek hızlı tren hatlarımızda inşallah kullanacağız. Millî yük vagonunu ürettik, kullanıyoruz. Uluslararası düzeyde rekabet gücü kazanmak için millî lokomotif ile millî yüksek hızlı tren çalışmalarımıza da tüm hızıyla devam ediyoruz. Önümüzdeki dönemde de rekabet gücünün geliştirilmesi, ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin transit taşıma koridorlarında etkinliğini artıracak lojistik altyapı yatırımlarına devam edilecektir.

Kara ve demir yolunda olduğu gibi hava yollarında da son yıllarda önemli mesafeler katettik. 2002 yılında uçuşa açık havalimanı sayısı 26 iken 2019 yılı sonu itibarıyla bu sayı 56'ya yükseltilmiştir. Önümüzdeki süreçte havalimanı sayısının 63'e çıkartılması hedeflenmektedir. İstanbul'u havacılıkla

uluslararası aktarma merkezine dönüştürecek İstanbul Yeni Havalimanı'nın 1'inci etabı 29 Ekim 2018 tarihinde hizmete açılmıştır. 6 Nisan 2019 tarihi itibarıyla tüm uçuşlar İstanbul Havalimanı'ndan yapılmaya başlanmış olup, 14 Haziran 2020'de ise 3'üncü bağımsız pist hizmete alınmıştır.

Türk denizciliğinde küresel marka yaratılması ve dış ticaret lojistiğindeki dışa bağımlılığımıza son verilmesi yönünde çalışmalarımız da tüm hızıyla devam etmektedir. Filyos ve Çandarlı Limanları başta olmak üzere, küresel ticaret koridorlarına yönelik büyük ölçekli bölgesel ana liman yatırımlarına da öncelik verilecek, transit ticareti kolaylaştırılacak ve ülkemizin önemli bir aktarma merkezi olması sağlanacaktır.

Tünel, köprü ve viyadükler yaptık, dağları deldik, vadileri aştık. Şehirlerimiz, bölgelerimiz arasındaki mesafeyi kısalttık, ama en önemlisi insanlarımız arasındaki mesafeyi ortadan kaldırdık. Millî birlik ve beraberliğimizi perçinledik. Yatırımlarımızla, eserlerimizle, projelerimizle her daim ülkemize vefa borcumuzu ödemenin gayreti içinde olduk. Eğitimde, sağlıkta, adalette, emniyette, ulaşım, turizmde, ticarete, tarımda ülkemizi on sekiz yıl öncesine göre çok farklı bir konuma taşıdık. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde, bu anlayışla yolumuza devam edeceğiz.

Sözlerime son vermeden, Sayın Paylan “Vizyon yok.” diyor.

CAVİT ARI (Antalya) – Garo Bey yok.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Yapacak bir şey yok, kayıtlara geçsin. “Vizyon yok” diyor, “Şimdi, elektrikli araçlar yok.” Diyor; iyi de yapılan yolları, köprüleri kullanmayacak mı elektrikli araçlar? Onunla ne alakası var? Havadan mı gidecek? Davulu kasnağına kasnağına vuruyor.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Garo Bey sana söylüyorum, Cavit Bey sen işit.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) - Sözlerime son verirken mesafeyi kısaltan, insanları sevdiklerine kavuşturan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2021 yılı bütçesinin devletimize ve milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

Ayrıca, hafta başı temelini attığımız Aydın-Denizli otoyolu için Sayın Bakanımıza ve tüm bürokratlarımıza da teşekkür ediyorum.

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

Sayın Gaytancıoğlu, buyurun lütfen.

OKAN GAYTANCIOĞLU (Edirne) – Teşekkür ederim Sayın Başkan. Anlayışınız için teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, Keşan-Enez kara yolunu hiç gördünüz mü? Bakanlığınız bürokratlarından size bu yolun durumuyla ilgili bilgi geldi mi? Ya da AKP teşkilatlarından ya da AKP'li milletvekillerinden bu yolla ilgili bilgi ve talep size ulaşmış mıdır? Türkiye’de 2 ilçe arasında düz yerlerde engebeli yolların olduğu tek yer Keşan-Enez kara yoludur sanırım. Yaz aylarında turistik bir cazibe merkezi olan Enez ilçemizi yüz binlerce yurttaşımız ziyaret etmektedir. Oysa defalarca gündeme gelmesine rağmen ilçenin ana ulaşım bağlantısı olan kara yolu çok kötü durumdadır. 2017 yılında yol ek yatırım programına alınmış, 58 kilometrelik yol için 98 milyon 55 bin lira proje bedeli öngörülmüştür. 2021 yılında tamamlanması öngörülmesine rağmen şu ana kadar bir çalışma yapılmamıştır. Keşan–Enez yolu ne zaman tamamlanacaktır?

2) 2013 yılında yapımına başlanan, hatta açılışı bile yapılan Pazarkule-Edirne bağlantı yolu ve köprüleri ne zaman tamamlanacaktır?

3) Edirne Lalapaşa Organize Sanayi Bölgesi'nin yollarının dar olması nedeniyle özellikle tırların kullanımında güçlüklerle karşılaşmaktadır. Hamzabeyli Sınır Kapısı ile Lalapaşa Organize Sanayi Bölgesi arasındaki yol başta olmak üzere, bu alanda kullanılan yollar için bir iyileştirme ve genişletme yapmayı düşünüyor musunuz?

4) 2015 yılında dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Edirne'ye havaalanı yapılacağını söylemişti. Biz bir çalışma göremedik. Daha sonra Binali Bey AKP'nin son Başbakanı oldu yine bir çalışma göremedik. Kendisini son olarak AKP'nin kaybettiği ama aradan geçen bir yılı aşkın zamana rağmen hâlâ kaybettiğini anlamadığı veya kabul edemediği İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığına aday olarak gördük; yine havaalanıyla ilgili bir şey göremedik. Edirne havaalanı için bir çalışma var mı? Devlette devamlılık esas ise Ulaştırma eski Bakanının sözü ne zaman tutulacaktır?

5) AB fonlarından alınan bütçeyle hızlı tren yatırımı yapılmaktadır. Proje ne aşamadır, bilgi almak istiyorum.

6) Seçim bölgem olan Edirne'nin Uzunköprü ilçesine de adını veren tarihî taş köprü uzun süredir onarılmayı beklemektedir. Sultan II. Murat tarafından yaptırılan, yapımının tamamlandığı 1443'ten bu yana hizmet veren UNESCO Kültür Mirası Listesi'nde de bulunan 174 kemeri ve 1.392 metre uzunluğuyla dünyanın en uzun taş köprüsü olduğu iddia edilen Uzunköprü'nün restorasyonu yapılarak gelecek kuşaklara aynı şekilde aktarılması tarihimize ve kültürümüze karşı bir sorumluluktur. Yaklaşık atmış yıldır onarılmayan, üstünde kurulduğu Ergene Nehri'nin zehirli sularıyla her gün biraz daha yıpranan tarihî köprümüzün geleceğinden yurttaşlarımız endişe duymaktadır. Uzunköprü ilçemizdeki tarihî taş köprüünün restorasyonu için bir çalışmanız var mıdır? Söz konusu tarihî köprümüzün restorasyonu ne zaman başlayacak ve tamamlanacaktır?

7) Edirne'nin Havsa ilçesinde TÜRK TELEKOM'un internet altyapısı olmadığı için bazı mahallelerde abone olmak isteyenler abone olamıyor. Abone olmak için başkalarının aboneliklerinin iptal edilmesi bekleniyor. Haririlere AKP tarafından peşkeş çekilip parası geri alınan Türk TELEKOM'un vatandaşın internet talebine verdiği cevap bu. Vatandaş dışından tırnağından arttırdığını verip “Çocuğu derslerinden geri kalmasın.” diye evine internet bağlatmak istiyor ama bağlatamıyor. Bu sorunlar eminim ki Türkiye'de birçok ilçemizde de yaşanmaktadır. Bunu gidermek için ne yapıyorsunuz?

8) Sanırım Avrupa'nın en yavaş interneti Türkiye'de. “Speedtest” adlı internet sitesinin ağustos ayında yayımladığı verilere göre, Türkiye'nin Moldova, Kosova, Andorra, Arnavutluk gibi Avrupa ülkelerinin ardından son sırada yer alması dikkat çekti.

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

OKAN GAYTANCIOĞLU (Edirne) – Bitiriyorum Sayın Başkan.

Ortalama 27.95 megabit piksel internet hızına sahip olan Türkiye'ye en yakın Avrupa ülkesi ise Yunanistan oldu. Komşu ülke Yunanistan'da ortalama internet hızı 28.91 megabit piksel olurken listede de Türkiye'nin bir basamak üstünde yer aldı. Dünyada ortalama internet hızının 84.33 megabit piksel olduğu bir ortamda Türkiye'de internet hızı çok yavaş.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum Sayın Gaytancıoğlu.

Sayın Cavit Arı, buyurun lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, değerli bürokratlarımız, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi saygıyla sevgiyle selamlayarak sözlerime başlamak istiyorum.

Sayın Bakanım, uygulamalarınızdan şöyle birkaç örnek vermek istiyorum: Bakın, Sayıştayın raporlarına da yansıyan şekliyle proje değişikliklerinde yüklenicinin yüksek teklif verdiği iş kalemlerinin tercih edildiği, işin yapımı sırasında ihaleye esas projelerin değiştirilmesi sonucu yeni imalatların ihale koşullarında oluşan fiyatlardan daha yüksek bedellere yaptırılması, ihaleye esas projeler arasında yer almayan yaklaşık maliyet hesabında da dikkate alınmayan işlerin herhangi bir onay olmaksızın yüklenici tarafından yapılması ve bedellerin ödenmesi. Bunlar sadece birkaç örnek Sayın Bakan; bunlar, sizin yaptırmış olduğunuz işlerin çok yüksek bedellerle yaptırıldığına dair Sayıştay tarafından yapılan tespitler.

Yine, Sayıştay raporunda geçen bir hususu da bilgilerinize tekraren sunmak ve size hatırlatmak istiyorum: Karayolları Genel Müdürlüğünün 2019 yılı Sayıştay Denetim Raporu'nun "Denetim bulguları" bölümünde Genel Müdürlüğün mülkiyetinde bulunan otoyol, hizmet tesislerinin üç yıldan uzun süreyle kiralınması işlerine ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen Bakanlık onaylarında mevzuata aykırı olarak kiralama yapılacak firmaların isimlerinin de belirlendiği tespit edilmiş Sayın Bakan. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Edirne-İstanbul ve İstanbul-Ankara Otoyolları üzerinde bulunan ve kiralama süresi 2018-2019 yılları içerisinde, muhtelif tarihlerde sona erecek olan 6 adet otoyol hizmet tesisinin, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu uyarınca artırma yoluyla kiraya verilmesi ve kira süresinin on yıl olmasına ilişkin karar verildiği; ayrıca, mevzuata aykırı olarak bu yerlerin hangi firmalara kiraya verileceğinin de firma adları belirtilerek onay kararında belirtildiği Sayıştay tarafından tespit edilmiş Sayın Bakan. Yani, bu neyi gösteriyor? Bunlar ihalelerin adrese teslim bir şekilde yapıldığını, verildiğini göstermektedir ki bu Sayıştay raporuyla da artık sabittir.

Sayın Bakanım, bakın, biz bu ülkede yapılan hiçbir yatırıma karşı değiliz ancak sadece ve sadece hizmetlerin daha uygun ve daha ucuza yapılmasını savunuyoruz. Bu anlamda da sizin birçok yerde yaptığınız projelerin ben, belki de farklı şekillerde çözülebileceğine inanıyorum. Örneğin, kendi şehrim olan Antalya'da gereksiz yerlere üst geçitleri, gereksiz yerlere şehrin ortasından geçecek, böylecek şekilde yapılan çok sayıda köprüleri gördük. Yine, düz yolda giderken yaratılan bir üst geçidi de yine Antalya Döşemealtı bölgesinden Antalya'ya doğru gelirken çok sayıda görebilirsiniz.

Şimdi, sizin sunum kitapçığınızda Sayın Bakanım, şöyle bir tünel gördüm, ben de bunu merak ettim. Yani, bu tünel nasıl bir tünel diye, üstte bir şey gözükmüyor. Yani, tünel deyince bizim aklımıza dağın delinmesi gelir. Yine, devamında şöyle düz bir resim var yani boş bir alana yapılan bir tünel. Yani, bunun bir mantığı herhâlde vardır ama yani bundan başka bir yöntemle bu iş çözülemez miydi? Yani, düz yere yapılan bir tünelle neyi amaçladığınızı ben çok merak ediyorum.

Sayın Bakanım, yine sunum kitapçığınızda bakın, kent içi raylı sistemlerle ilgili bölümde Antalya'yla ilgili 19,1 kilometrelik şehir içi raylı sistem yaptığınızı ifade ettiniz, sunum kitapçığınızda var; ayrıca da yine bu, bütçe sunum kitapçığınızda da ilgili bölümde geçmekte. Yani, buradan ben şunu anlıyorum: Siz, 19,1 kilometrelik şehir içi raylı sistemi Antalya'ya kazandırdığınızı ifade ediyorsunuz ve bununla da çok sayıda yolcu taşıdığınızı ifade ettiniz eğer burada, sunumda yer aldıysa bu. Ve sizin de bunu yaptığınızı varsayıyoruz ve Antalya'mız adına teşekkür ediyoruz. Ancak, şimdi size gösterecek olduğum belgeyle Antalya Büyükşehir Belediyesinden siz bunun parasını istemişsiniz Sayın Bakanım. Siz, hem burada sunum kitapçığınızda diyeceksiniz ki "Antalya'ya biz 19,1 kilometrelik raylı sistem yaptık." arkasından da bunun parasını isteyeceksiniz, Antalya Büyükşehir Belediyesinden 379 milyon TL yani eski parayla 379 trilyon para isteyeceksiniz. Bakın, eğer ki bu talebiniz 2'nci etapla ilgilise bu 2'nci etap, Aksu'ya kadar devam eden ve EXPO sürecinde yapılan bir projedir ve Bakanlık tarafından

yapılan bir projedir. Şimdi, orada belediye değışti, değışen belediyeden siz bunun parasını istiyorsunuz. Eğer, buysa inanın yanlış yapıyorsunuz Sayın Bakan. Yani, yanlışlık şu: Ya parasını istemeyin ya da bu kitapçığa “Biz yaptık.” diye yazıp da kimsenin kafasını karıştırmayın Sayın Bakanım.

Biz hep söylüyoruz yani yatırıma karşı değiliz diyoruz ama şunu görüyoruz: Sizin bu kamu-özel iş birlikleriyle yapılan projelerde -tabiri caizse- çok yüksek maliyetlerle halka yansıyan faturalar var Sayın Bakan. Arkadaşlarımız daha detay şekillerde de anlattı. Gerçekten de kamu-özel iş birlikleriyle Türk halkı ileriye dönük borçlandırılmakta. Verilen taahhütlerle geçenden de alıyorsunuz, geçmeyenden de alıyorsunuz Sayın Bakanım. Bakın, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü’yle ilgili verilen taahhütlerle ilgili ödemeler var. Şimdi, geçenden aldınız, geçmeyen vatandaştan da bunun parasını alıyorsunuz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – “Bu köprüler niye yapıldı?” mı diyorsunuz?

CAVİT ARI (Antalya) – Kaldı ki, bakın, 15 Mart-15 Haziran arasında bu pandemi süreci içerisinde çok sayıda vatandaşımızı evinden çıkmadı. Evinden çıkmadığı hâlde bu köprüden geçemedi yani bu nedenle. İşte sonuçta bu köprülerin yine geçilmiş gibi garanti kapsamında parasını siz ödemek zorunda kaldınız, Türk halkını tabiri caizse bu anlamda zarara soktunuz Sayın Bakan.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – “Köprüleri niye yaptın?” diyor ya.

CAVİT ARI (Antalya) – Bakın, yine her seçim döneminde seçim vaatleri arasında iktidarın yer alır “Efendim, Eskişehir-Antalya arasına hızlı treni getireceğiz.” Bu seçimde de gitti “Getireceğiz.” öbür seçimde de “Getireceğiz.” bir sonrakinde de “Getireceğiz.” İnaniyorum ki önümüzde bir seçim yapılsa iktidarı temsil edenler yine aynı vaatte bulunacaklar. Ancak siz, doğru bir şey yazmışsınız burada, yani ileride seçim vaadi olarak kullanacaklara şimdiden söylüyorum: Bakın, sizin programınızda diyor ki: “Eskişehir-Antalya tren projesi hazırlanma aşamasında olup dış finansmanla yürütülecek projeler arasında geçmektedir.” Bu, sizin resmi kayıtlarınızda geçmekte, o nedenle daha Antalya halkı sizin, maalesef, hızlı treninizi daha çok beklemeye devam edecek olarak gözükmekte.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – “Antalya’ya yapılmasın.” mı diyorsunuz?

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakanım, sizin sunumunuzda şunu gördüm: Bakın, ÖTV’siz yakıttan yararlanma meselesi. Şöyle bir bakıyorum, bugüne kadar 8,2 milyar ÖTV’siz yakıttan yararlanan taşımacı var, özellikle yani gemi taşımacısı olarak. Bakın, yolcu gemileri ve feribotlar yüzde 41, yine, ticari yatlar yüzde 42. Yani şimdi gemi sahiplerinin sermayedar kesimler olduğunu biliyoruz; yine, ticari yatların, özel yatların sahiplerinin ekonomik durumu kat kat iyi kişiler olduklarını biliyoruz. Tabii, bu, bir kanundur; siz, kanun gereğince kendi Bakanlık kapsamında olan kişilere bunu yararlandırmışsınız. İnşallah, Tarım Bakanı da bunu duyar da bizim emek mücadelesi veren çiftçilerimizin de ÖTV’siz mazottan gerekli şekilde yararlanmasını sağlar diye umut ediyorum.

Yine, Korkuteli-Kızılkaya arasında planlanan yolun da bir an evvel başlamasını da ilçem adına sizlere ifade etmek istiyorum çünkü orası da gerçekten önemli bir proje.

Kısa özet Sayın Bakanım, yapılan işlere hiçbir zaman karşı değiliz; israfa karşıyız, yapılan maliyetlerin çok yüksek olmasına karşıyız. İşte bunların hepsi de Sayıştay raporlarıyla tespit edilmiş.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz bitmiştir.

Bir dakika ek süre veriyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Bitiriyorum.

Sizin Bakanlığınız tarafından yapılan bu ihalelerin, verilen işlerin düzensiz şekilde yapıldığı Sayıştay tarafından da tespit edilmiştir. Bu ihalelere ve iş vermeye daha dikkat edilmesi... Dün Sağlık Bakanlığı bütçesinde de dile getirdik, Sağlık Bakanlığı kendi kamu kaynaklarıyla şehir hastanesi yapım sürecine geçmiştir, demek ki doğruyu Sağlık Bakanlığı görmüştür. Siz de doğruyu görerek kamu-özel iş birliği yöntemiyle bu halkın ciddi faturalar altına girmesin. geleceğimizin ipotek altına girmesine “Dur!” demenizi diliyorum.

Bütçemizin de hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, sağlıklı çalışma şartlarımıza da katkıda bulunacağını düşündüğüm için Komisyon üyesi arkadaşlarımıza bir süre söz vermeyip Komisyon dışından gelen ve ayrılacak olan bazı arkadaşlarımıza söz vereceğim.

Şimdi ilk sözü Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Halil Öztürk’e veriyorum.

Sayın Öztürk, süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, kıymetli bürokratlar ve basın mensupları; Milliyetçi Hareket Partisi olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2021 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyoruz.

Saygıdeğer milletvekilleri, seçim bölgesi Kırıkkale, Türkiye’nin merkezinde ve 43 vilayetin geçiş noktasında bulunması sebebiyle ulaşım ağlarının da merkez noktasında yer alan bir ilimizdir. Elbette bu yoğunluk Kırıkkale üzerinden geçen kara ve demir yollarının da sık sık yıpranmasına yol açmakta, yenilenme ve geliştirilme ihtiyacını da doğurmaktadır. Bu kapsamda yerinde tespit ettiğimiz bazı ihtiyaçlarımızı şu şekilde sıralamak istemekteyim:

Sayın Bakanım, 32 kilometrelik Sulakyurt-Balıçevri kara yolu Kırıkkale ve bizim için önemli bir yoldur. Bu yolun ihalesi yapılmış, yer teslimi yapılmış, bu yolun genişliği hâlihazırda 8 metre iken ihalesi yapıldıktan ve yer tespiti yapıldıktan sonra proje sonucunda 2 metre genişleyerek 10 metreye çıkarılmıştır. Yöre halkının ve bizlerin de bu noktada bir itirazı bulunmaktadır. Sayın Karayolları Genel Müdürlüme konuyu ilettik, kendisi ilgileniyor, çok ciddi bir de emek sarf etti, ben bu vesileyle Karayolları Genel Müdürlüme de buradan hepinizin huzurunda teşekkür etmek istiyorum. Şimdi, Sayın Bakanım, o yol 10 metreye çıkıyor ama -benim de ilçem olan o yol- 2 tane biçerdöver yan yana geçtiği vakit -orası da malunuz, tarım bölgesi- yolda ciddi bir tıkanıklık oluyor. Çift şeritli değil tek şeritli bir yol, tek gidişli. Karşıdan da 1 biçerdöver geldiği vakit 2 biçerdöverin toplam aparatlarıyla yolu kaplama alanı 9 metre oluyor ki orada başka araçların hareket etme imkânı olmuyor. Örneğin ben, yazın bir memleket ziyaretine gittiğimde, o yoldan, yaklaşık yirmi dakikalık bir bekleme süresi sonucunda ancak diğer şeride geçebildim. Veya biçerdöverler yolun dışında bir tarlaya filan sarkarak oradan yol açıyorlar, ancak bu şekilde geçebiliyorlar. O bakımdan bizim sizden ivedilikle, ehemmiyetle, önem vererek istediğimiz -ki orası altmış beş yıllık bir ilçe, aynı zamanda o yoldan Çankırı’ya da Karadeniz’e de yol bağlantısı yapılabilecek bir yer, benim de doğup büyüdüğüm yer, altmış beş yıllık ilçe- tek şeritli yolun -hâlihazırda devlet 70-80 milyon lira harcarken biraz belki yüzde 20’nin de içinde olduğunu da biliyoruz, bir 10-15 milyon lira ilave katkıyla bu yolun- 12 metreye genişlemesi ve önümüzdeki, en azından, yarım yüzyılın da bu şekliyle kurtarılması, vatandaşın, yöre halkının da bu şekilde rahat etmesi için, bu konuda Sayın Bakanım özellikle sizden istirhamım, bu yolu genişlemesini temin etmek ve bu proje değişikliğine onay vermenizdir.

Diğer taraftan Karakeçili’de, Tadım Kavşağı olarak da bilinen, Kırıkkale-Konya-Kırşehir-Ankara kavşağındaki görüş kısıtlılığı sebebiyle her yıl çok sayıda yaralanmalı kaza meydana gelmektedir. Kavşaktaki görüş kısıtlılığını ve diğer engelleri ortadan kaldıracak fiziki düzenlemelere duyulan ihtiyaç her geçen gün daha da artmaktadır.

Yine, Karakeçili ilçemizden Ankara yönüne gidişte ilçeden 200 metre ileride solda kalan Kumluca mevkisine Yeşilevler Mahallesi denilmektedir. İlçe yönünden giriş olmadığından bu mevkide yaya veya araçlarla geçişlerde çok sık kazalar yaşanmaktadır. Bu bölge için de Bakanlığımızdan uygun bir çözüm yolunun bulunmasını beklemekteyiz.

Yine, Kırıkkale-Ankara arasındaki kara yolu ulaşımındaki yoğunluk, alternatif olarak demir yolu ulaşımını da zorunlu kılmaktadır. Uzun süredir faaliyet durdurulan Ankara-Kırıkkale banliyö tren hattının bir an önce faaliyete geçirilmesi tüm Kırıkkaleli hemşehrilerimizin beklentisi hâlinindedir.

Yine, Kırıkkale’de çevre yolunun yapılmasıyla, o dönem Kırıkkale Belediyesine devrolunan Alparslan Türkeş Bulvarı üzerinde kavşağa acil ihtiyaç duyulmaktadır ki Belediye Başkanlığı kendi imkânlarıyla yapamayacağını geçtiğimiz aylarda Bakanlığa iletmıştır.

Yine, yapımı devam eden Bahşili-Karakeçili-Kulu yolu, Kırıkkale-Keskin-Kırşehir yolu, Ankara-Kırıkkale-Delice yolu çalışmalarının da hızlandırılması, yine, trafik ve can güvenliği bakımından önemlidir.

Sayın milletvekilleri, yine bu anlamda Kırıkkale’de on-line eğitimin... Uzaktan eğitime geçilmekte...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Milletvekili, toparlayabilerseniz sevinirim.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) – Toparlıyorum efendim.

Kırıkkale’de hâlen 66 mahallemizde mobil internet çekmemekte ve öğrencilerimiz aileleriyle birlikte mağduriyet yaşamaktadır. Bakanlığımızın da bu konuya bir çözüm bulması gerektiğini düşünmekteyiz.

Saygıdeğer Komisyon üyeleri, biz de Milliyetçi Hareket Partisi olarak bir kez daha Ulaştırma ve Altyapı Bakanımızı, bürokratlarımızı yoğun çalışmalarından dolayı kutluyor, 2021 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyor, hayırlı günler diliyor, saygılarımı sunuyorum.

Teşekkür ederim Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Şimdi Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Gökân Zeybek’e söz veriyorum.

Süreniz dört dakikadır.

Buyurun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; önce, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, geçtiğimiz yıl siz burada Bakan Yardımcısı olarak görev yapıyordunuz, şimdi de Ulaştırma ve Altyapı Bakanı olarak bütçenizi savunmak için buradasınız. Ancak Bakanlığınıza bağlı olan PTT’nin; 2015, 2016, 2017 yıllarında kâr eden bir kurumun, Varlık Fonuna devredilmesiyle 2018, 2019 yıllarında yaklaşık 900 milyon liraya varan zararlarıyla ilgili olarak yeni dönemde Bakan olarak, Varlık Fonunun bağlı olduğu Hazine ve Maliye Bakanı da görevden ayrıldığına göre, bir düzenlemeye gitmeyi düşünüyor musunuz?

Köy projeleriyle ilgili olarak da -çok sayıda arkadaşımız belirtti- burada özellikle bu köy projelerinin uzun vadeli olması, döviz cinsinden garantili geçiş ücretleri yüzünden maliyetlerinin birkaç katı bedelle kamu tarafından ödeneceği ortada. Şimdi, devletimizin bütçesi açık veriyor, Türkiye Cumhuriyeti devleti ciddi biçimiyle borç batağına sürükleniyor ama ne ilginçtir ki son yıllarda bu işleri yapan müteahhit firmaların yaklaşık yirmi yıl içinde servetleri 50 kat artmış durumda. Devlet bu kadar borçlanırken bu işleri yapan insanların bu kadar zenginleşmesini doğru buluyor musunuz acaba?

Başka önemli bir konu: Sizden önceki Sayın Bakan, biliyorsunuz, Sivas-Ankara demir yolu hattı ve İstanbul-Gayrettepe Havalimanı hattının mutlaka bitirilmesi konusunda geçtiğimiz yıl burada söz vermişti. Şimdi siz benzer bir biçimiyle Ankara-Sivas demir yolu hattının -yine bütçede görüyoruz ki- yapılmasıyla ilgili notu kitapçığa koymuşsunuz. Döneminiz içinde bunu tamamlamayı düşünüyor musunuz?

Başka önemli bir nokta: İstanbul'da Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılan raylı sistem yatırımlarından bir kısmı Bakanlık, bir kısmı da Büyükşehir Belediyesi tarafından işletiliyor. Acaba İstanbul'la ilgili şöyle bir yanlışın içinde olma ihtimaliniz var mı: İstanbul'da kent içi ulaşımı yapma yükümlülüğü olan Büyükşehir Belediyesi dışında, Ulaştırma Bakanlığı paralel bir ulaşım yapılanmasına doğru gidiyor mu? Burada Gayrettepe Havaalanı, Halkalı Havaalanı hatları doğrudan Ulaştırma Bakanlığının kendi sistemi içinden yürütülebilecekken şu anda yaptığınız diğer hatlar İstanbul Büyükşehir Belediyesi metro hatlarının bir parçası olması dolayısıyla... Yani böyle bir düşünceniz varsa bundan mutlaka ayrılmanız gerektiğini düşünüyorum çünkü endişelerimiz var. Özellikle Metro AŞ'nin teknik kısmındaki insanların son aylarda görevden ayrılarak Devlet Demiryolları bünyesinde bir hazırlığa doğru gittiğini görüyoruz.

Yine, ben sizden rica etmiştim CHP Grup Komisyon Sözcüsü olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesindeki metro yatırımlarını eurobond cinsinden onaylarının yapılması konusunda, göreve geldiğiniz dönem içinde bunlar sağlandı ama hâlâ onaylanmamış olan, yatırım programında olan dosyalar var. Bunlarla ilgili olarak da sürecin hızlanmasına ihtiyaç var. Ama başka bir sıkıntı daha var Sayın Bakanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Zeybek, toparlarsanız, süreniz bitti. Çok sayıda arkadaşımız var, o yüzden ek süre veremiyoruz. Toparlayın lütfen.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Bakanım, Türkiye, gerçekten, iç borçlanma ve dışarıdan borçlanma konusunda ciddi bir sıkıntıyla karşı karşıya.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Zeybek, süreniz bitti.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Tamamlıyorum Başkanım.

Bakın, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin hâlen 2017 yılında sizin İstanbul'da görev yaptığınız dönemde durdurulan, sonra yeniden başlayan yatırımlarını tamamlayabilmesi için borçlanma ihtiyacı var ve bu konuyla ilgili olarak kamu bankalarının Büyükşehir Belediyesinin yatırımlarıyla ilgili açmış olduğu kredilere verdiği cevap sıfır TL'dir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Şimdi, Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Ümit Yılmaz'a söz vereceğim.

Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, sayın Bakanlığımızın kıymetli bürokratları; bütçenizin vatana millete hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, son yıllarda Bakanlığınız tarafından yapılan başarılı çalışmaları yakından takip ediyor ve takdir ediyoruz. Özellikle bölünmüş yol yapımı ve raylı sistemlerde Bakanlığınızın yatırımları takdir ettiğimiz başlı yatırımlardandır. Ancak telekomünikasyon ve bilişim alanlarında dünyanın ilerleyiş hızına baktığımızda istediğimiz noktaya gelebildiğimizi söylemek pek mümkün değildir.

Sayın Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı hakkında söylenecek olumlu olumsuz çok şey var ama genelde olumlu bir bakış açısı taşıdığımızı da ifade etmek istiyorum. Ancak ben seçim bölgem Düzce'nin ulaşım ve altyapıyla ilgili yaşadığı sıkıntılardan kısaca bahsetmek ve Bakanlığınızdan da çözüm üretmesini Düzceli hemşehrilerim adına sizden talep etmekle mükellefim.

Sayın Bakanım, daha önce size getirdiğim konuların başında gelen Düzce Merkez-Kuzeybatı çevre yolu geliyor. Yıllarca Ankara-İstanbul arasında trafiğin yükünü kaldıran ve Düzce Merkezin içinden geçen E5 Karayolu, TEM Otoyolu'nun yapımından sonra bir müddet rahatlamış olsa da günümüzde araç yoğunluğunun artmasıyla tekrar aşırı bir şekilde yoğunlaşmıştır. 99 Kasım depreminin ardından 57'nci Hükümet devrinde kısa zamanda kalıcı konutların yapılması, Kuzeydoğu Çevre Yolu'nun tasarlanması ve istimlaklarının tamamlanması neticesinden devriktidarınızda da yol yapılmış ve hizmete açılmıştır. Ancak 2007 yılında doğu kısmı tamamlanan yolun batı kısmı, İstanbul tarafı dediğimiz kısım henüz daha ihale aşamasına bile gelmemiştir. Düzce'de tasarlanan kuzey çevre yolu'nun tamamlanmaması Düzce Merkezde yaşanan trafik yoğunluğunun başlı başına nedenleri arasında yer almaktadır. Özellikle çevre yolunun batı kısmının bitmemesi Zonguldak ve Ereğli istikametinden gelen ağır tonajlı kamyonlar başta olmak üzere -ki biliyorsunuz Ereğli Demir-Çelik Fabrikasında çalışan kamyonlar bu yolu kullanmaktadır- şehir içinde trafiğin sıkışmasının başlı başına nedeni olmaktadır. Bizim Düzce olarak bir an önce bu kuzeybatı çevre yolunun yani İstanbul kısmının ihale edilip en azından planlanmasını ve programlanmasını, programa dâhil edilmesini talep ediyoruz.

İkinci bir yolumuz da maalesef, yıllardır tamamlanmayan Akçakoca-Karasu arasındaki yoldur. Özellikle Sapak mevki dediğimiz, Akçakoca'nın Sapak mevki dediğimiz kısımdan Melenagzı Köprüsü'ne kadar olan yol hâlâ tamamlanmamıştır. Melenagzı'ndan sonra Kocaali ve Karasu tarafında duble yol olmasına rağmen âdeta Melenagzı Köprüsü 2 ülke arasındaki sınır gibi durmaktadır. 2 tane taksinin bile zor yan yana geçemediği yolda maalesef kamyonlar... Hangi kamyonlar? Yine, Ereğli Demir-Çelikten çıkan ve yassı sac taşıyan, Karasu'da yapılan mega endüstri bölgesine yük taşıyan kamyonlar burada yolu içinden çıkılamaz hâle getirmiştir. Orada yaşayan insanlarımız ve o bölgeyi kullanan köylülerimiz bu yolun tamamlanmamasından son derece muzdariptirler. Bizim talebimiz, bu yolun da bir an önce -plana, programa alındığı biliyoruz ama- ihalesinin yapıp... Eğer istimlak olacak bölge gerçekten çok pahalı bir istimlak bölgesiyse bu yolun daha düşük maliyetli istimlak alanına kaydırılarak bir an önce tamamlanmasını talep ediyoruz. Aksi takdirde, geçmiş dönemde yaşanan -birtakım, gerçekten facia olan- trafik kazalarının tekrar yaşanmasını istemiyoruz.

Yığılca yolunu müteaddit defalar dile getirdim. Yığılca yolunda çalışmalar devam ediyor. Bakanlığınıza bu konuyla alakalı teşekkür ediyorum ama Yığılca yolunda bir tane köprülü geçiş ve küçük tünel...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Yılmaz, konuşmamızı toparlayabilirsek çok memnun olurum.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Hemen toparlıyorum Başkanım.

Yığılca yolundaki bu küçük viyadük ve küçük tünelin de bir an önce ihalesinin yapıpı tamamlanmasını talep ediyorum.

Aslında, yollarla alakalı söylenecek çok şey var, Sayın Bakanımıza da ilettik. Ben çözüm olacağına inanıyorum.

Bakanlığınızın bütçesinin hem size hem ülkemize hayırlı olmasını temenni ediyor, çalışmalarınızda da başarılar diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Yılmaz.

Şimdi İYİ PARTİ Milletvekili Sayın İbrahim Halil Oral’a söz veriyorum.

Sayın Oral, süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

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

Sayın Başkan, Değerli Bakan, değerli milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığının kıymetli bürokratları ve sayın basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerine görüşlerimi açıklamak üzere söz almış bulunuyorum. Hazırımı saygıyla selamlıyorum.

2016 yılında Gölbaşı Belediyesince hazırlanmış olan, sonrasında ise Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından onaylanarak yapılmaya başlanan Gölbaşı şehir geçişi hâlen tamamlanamamıştır. Dört yıldır Gölbaşı’nın ortasında bir trafik keşmekeşi vardır. 4 Eylül 2019’da bu hususla alakalı bir yazılı soru önergesi vermiştim. 11 Ekim 2019’da tarafıma gelen yazılı cevapta projenin geciktiği ancak 2020’de bitirilmiş olacağı ifade ediliyordu ama proje hâlen bitirilememiştir. Bu ay içinde bitirileceği mülki idarecilerce söylenen projenin şimdi de martta bitirileceği ifade edilmektedir.

Projenin yetersiz olduğu ve Gölbaşı’nın iki yakasını birleştirecek nitelikte olmadığı açıktır. Bu hususta yeni bir proje olmadığı da Bakanlık yetkililerince açık bir şekilde belirtilmiştir. Yüklenici firmaların da ödeme almakta zorlandığı bilgisi tarafımıza ulaşmıştır.

Gölbaşı şehir geçişi, sadece bir ilçemizin meselesi değildir. Gölbaşı, Ankara’nın yani başkent’in önemli bir kapısıdır. Başkentimizin böyle yükselen bir ilçesinde dört yılda bir şehir geçişini bitirememek, basitçe, beceriksizliktir.

Sayın Bakanımız yakın dönemde göreve gelmiştir. Kendisinden talebimiz, bu sorunun acilen çözülmesi ve yeni projelerle Gölbaşı’na katkı sağlamasıdır.

Değerli hazırım, Ankara-Niğde Otoyolu büyük ölçüde tamamlanmış durumdadır. Önemli bir proje olan bu otoyolda emeği geçenlerin hepsine teşekkür ediyorum ancak görüyoruz ki tamamı 115 Türk lirası olan geçiş ücreti... Ankara’nın içinden, Alın gişesinden Acıkuyu gişesine kadar olan kısmı kullanıldığı takdirde yani Gölbaşı-Haymana çevresinden Şereflikoçhisar’a gitmek için 48 Türk lirası ödenmesi gerekiyor. Bu ücretlendirmeler, vatandaşın Ankara içinde eski yolu kullanmasını teşvik etmektedir. Bu, çok yüksek bir ücrettir. Her ne kadar güzergâhta çoğu zaman bir trafik yoğunluğu olmasa da bazı dönemlerde özellikle tır trafiği sıkıntı yaratmaktadır. Böyle zamanlarda vatandaş köyüne ya da akrabalarına gitmek için otoyolu kullanmak isteyince 48 Türk lirası ödemesi gerekecektir. Bu, çok yüksek bir meblağdır. Yaklaşık 140 kilometrelik bir yol bağlantılarıyla birlikte 115 kilometreye düşüyor diye 48 lira para vermenin nasıl bir mantığı vardır bilemiyorum.

Bu kamu-özel işbirliğiyle yapılan otoyolların geçiş ücretlerindeki yükseklik, yapılan projelerin boşa gitmesine sebep olmaktadır. Vatandaş kullanamayınca bu projenin başka bir amaçla yani rant için yapıldığını düşünmektedir. Sayın Bakanımız yeni dönemde bu sorunları çözecek yeni adımlar atmalıdır.

Saygıdeğer hazırun, ülkemizdeki internet altyapılarındaki sorunlar, özellikle küresel coronavirus salgını sebebiyle uygulanan uzaktan eğitim ve EBA gibi çalışmalarda sorunlar yaratmaktadır. Ankara'mızın Polatlı ve Haymana ilçelerinden bu konuda çok şikâyet gelmektedir.

Ayrıca, memleketim olan Bitlis'in Mutki ve Hizan ilçelerinden de internet altyapısının olmaması sebebiyle eğitim de çok sorun yaşandığı bilgisi tarafımıza ulaşmaktadır. Konuyla alakalı Bakanlık yetkililerine de birkaç bilgi vermemize rağmen, henüz internet sağlayıcı firmalara bu yönde bir girişimde bulunulmamıştır. İnternet altyapısının geliştirilmesi noktasında Bakanlığımızın çok daha fazla gayret göstermesini talep ediyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolları Genel Müdürlüğü başta olmak üzere, Bakanlık bünyesinde yüzde 70 şartını karşılamadığı ya da başka sebeplerle kadroya geçemeyen taşeron işçilerin kadroya geçişlerinin sağlanması için Bakanlığımızın çözüm üretmesi son derece önemlidir.

Bu düşüncelerle bütçenin şimdiden milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor, heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Oral.

Şimdi, Sayın İsmet Tokdemir'e söz vereceğim.

Sayın Tokdemir, süreniz dört dakikadır.

Buyurun lütfen.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli komisyon üyeleri ve değerli milletvekillerim, değerli bürokrat arkadaşlarımız; bölgemizin lokomotif sektörleri ticaret, tarım, nakliye, inşaat ve sanayi olarak ifade edilebilir.

Hatay ilimizde demir çelik ürünleri, otomotiv filtreleri, tarım araç ve gereçleri, tarımsal ürünler başta olmak üzere yaş sebze, meyve ile narenciye üretimi ve ihracatı yoğun olarak yapılmaktadır.

Hatay ilimiz, uluslararası taşımacılıkta filo sayısı olarak ülkemizin 2'nci sırasındadır. Bölgemizin coğrafi konumu, ülkemizin Ortadoğu'ya açılan kapısı ve üretim merkezi arasında yer almaktadır.

Bölgemiz içerisinde, Bakanlığımızca acil çözüm ve yatırım bekleyen birçok ihtiyaç ve sorumuz var. Yıl içerisinde birçok kez bunları Meclis kürsüsünde dile getirdik, talep ettik. Bugün bütçe günü, bu aşamada aşağıda başlıklarla sayacağım hususlar ve yatırımların bütçenizde yer alması gerekliliği elzemdir; bu yılın bütçesinde yer vermeniz, yıllardır ihmal edilen, yeterli yatırım alamayan Hataylıları mutlu edecektir.

Hassa ile İskenderun Körfezi arasında bulunan, Amanos tünelinin bir an önce yapılması bölge için büyük önem arz etmektedir. Uzun zamandır gündemde olan, bir türlü hayata geçirilemeyen Amanos tünelinin bölgeye sağlayacağı katma değer, yatırımcıların Hassa Organize Sanayi Bölgesi'ne yapacağı yatırımlar, İskenderun Limanı'nın ekonomiye etkileri yatırımcılarımızı sevindirecektir. Bölgemiz için bu kadar büyük öneme haiz olan Amanos tünelinin yapımına ne zaman başlanacaktır?

Ulaşım ağında Hatay'ın önemli projelerinden biri de İskenderun-Antakya ilçeleri ile diğer ilçelerimizi de kapsayan otoyol ağının yapılmasıdır. Belen'e kadar yapılan otoyolun Belen'den sonraki kısmı ne zaman yapılacaktır?

Mersin, Adana, Osmaniye, Gaziantep illeri arasında devam eden hızlı tren demir yolu hattının Hassa ve Kırıkhan ilçelerimiz üzerinden Hatay ilimize gelmesi hususunda Bakanlık olarak acil bir çalışma yapılması Hatay halkı tarafından beklenmektedir. Buna yönelik bir çalışmanız var mıdır?

Hatay Havalimanı'nı kullanarak hava yoluyla seyahat etmek isteyen vatandaşlarımızın ulaşım sıkıntıları artarak sürüyor. Bu sıkıntı uçak seferlerinin yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Hatay gerçeğini göz ardı etmeden, ilimize ve ilimizden yurt içi ve yurt dışına seferlerin arttırılmasıyla ilgili çalışmanız var mıdır?

Türkiye'nin Orta Doğu'ya açılan en önemli kapılarından Cilvegözü ve Yayladağı Sınır Kapılarımız, Suriye'de yaşanan sıkıntılar sebebiyle transit tır geçişlerine kapalı olup bu durum Hatay ekonomisine ciddi zarar vermektedir. Dolayısıyla sınır kapılarımızın açılması ya da Orta Doğu'ya açılacak güvenlik koridorunun oluşturulması hem bölgemizin hem de ülkemizin nakliye sektörüne önemli katkı sağlayacaktır. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır?

Hatay'ı Suriye'ye ve dolayısıyla Orta Doğu'ya bağlayan sınır kapılarının kapanmasıyla başta ticaret, ihracat, nakliye ve turizm sektörlerimiz sekteye uğramıştır. Çözüm önerisi olarak sınır kapılarımızın açılması veya bölgemizde Ro-Ro taşımacılığın cazip hâle getirilmesi için gerekli çalışmalar bir an önce yapılmalıdır. Bu konuda çalışmanız var mıdır?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Tokdemir, süreniz dolmuştur.

Teşekkür ediyorum.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Tamamlıyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir cümleyle, lütfen...

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Samandağ-Arsuz ilçelerimiz arasındaki deniz şeridinde Hatay Valiliği tarafından yapılan yolun Kale-Arsuz arasında kalan kısmının da Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılmasına dair çalışmanız var mıdır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen tamamlayalım. Bu şekilde devam edemeyiz yani çok sayıda arkadaşımız var.

Toparlayalım lütfen.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

Adana-İskenderun arasındaki E91 Kara Yolu'nun uzun zamandır ihmal edilen bakımının acilen yapılması, Erzin-İskenderun arası otoyolun tamamen ücretsiz hâle getirilmesine yönelik çalışmanız var mıdır?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi de AK PARTİ Milletvekili Sayın Mücahit Durmuşoğlu'na söz veriyorum.

Buyurun Sayın Durmuşoğlu.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Sayın Bakanım, çok değerli heyeti; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2021 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah'tan niyaz ediyorum. Çalışmalarınızda kolaylıklar diliyorum.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde hayata geçirilen dev projelerle Türkiye, bölgesinde güçlü, uluslararası alanda da ses getiren bir ülke durumuna getirildi. Öncelikle, ticaretin kolaylaştırılması adına atılan ulaşım adımlarında otoyol ve tren projeleri büyük önem arz ediyordu. Devreye alınan otoyol projeleriyle ülkemiz temiz, konforlu, güvenli, tasarruf sağlayan ve zamanı kısaltan yollara sahip oldu. Türkiye, AK PARTİ döneminde savunma ve enerjinin yanı

sıra otoyol projeleriyle de göz doldurdu. On sekiz yılda 4.387 kilometre olan bölünmüş yol 24.389 kilometreye, 1.714 kilometre olan otoyol uzunluğu da 3.325 kilometre uzunluğuna ulaştırıldı. Son on sekiz yılda, her alanda olduğu gibi -elhamdülillah- çok güzel yatırımlara imza atıldı.

Cumhuriyet yıllarında çok az bir tren yolumuz olmasına rağmen, bugün bu konuya ciddi anlamda önem verilerek hem Ankara-Eskişehir hem Ankara-Eskişehir-Bursa-İstanbul hem de Konya hızlı tren seferleriyle hizmet verilmeye başlandı. İpek Yolu hattı, Marmaray Projesi'nin tamamlanmasıyla hizmet vermeye başladı. Çin'den yola çıkıp Kars üzerinden Türkiye'ye giriş yapıp Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya yük taşınmaya başlandı.

Hava ulaşım alanında da büyük projeler hayata geçirildi. İlk etabı yılda 90 milyon yolcuya hizmet verecek İstanbul Havalimanı devreye alındı. İnşallah, havalimanımızın tüm etaplarının hizmete girmesiyle birlikte yolcu kapasitesi 200 milyona kadar ulaşabilecek. İstanbul Havalimanı 225 bin kişilik istihdam ve 250'si dış hatlar olmak üzere, 300'den fazla uçuş hattıyla, açılır açılmaz ülkemizin gurur abidelerinden biri hâline geldi. On sekiz yıl önce 26 olan havalimanı sayımız 56'ya çıkarıldı.

Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi (USOM) hizmete sunuldu. Türkiye'nin uydu haberleşme alanındaki kapasitesini artırmak, yöringe hatlarını korumak ve daha geniş kapsama alanlarına sahip olmak için başlatılan uydu projelerinde de sona yaklaşıyor. Haberleşme ve servis modülü entegrasyon faaliyetleri tamamlanan TÜRK SAT 5B uydusunun 2021 yılının ikinci çeyreğinde, ülkemizin haberleşme uydusu üretebilen 10 ülke arasında yer almasını sağlayacak yerli haberleşme uydusu TÜRK SAT 6A'nın ise 2022 yılında uzaya fırlatılması planlanmaktadır. Bu dev projelerin hayata geçmesinde emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Seçim bölgem 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 önemli ölçüde artmıştır. Bu başarılı ihracat performansını devam ettirmek, daha fazla yatırımcının bölgeye gelmesini sağlamak, sanayicilerin teşvik edilmesi, üretilen ürünlerin liman bölgesine daha ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılması amacıyla Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından yapımı planlanan ve Adana-İmamoğlu-Kozan-Kadirli-Osmaniye Demir Yolu Etüt Projesi şu anda tamamlanmış durumda. Bu hattın 47,1 kilometre uzunluğundaki Osmaniye-Kadirli Organize Sanayi Bölgesi lojistik hattının... Burayı çok önemsiyoruz Sayın Bakanım. Bu bir lojistik hattı olacak inşallah. Burada şu anda 3 bin kişi çalışıyor. Burası şu anda 1.700 dönüm ama 1.500 dönüm daha genişleme alanına karar verildi. Sanayi Bakanımızla görüştük, önemsediler. Yeni yatırımcılara teşvik de olması münasebetiyle Osmaniye'ye sanayicilerimiz çok ilgi duyuyor. Bu, navlun ücretlerinin düşük olması, limana ulaştırılmasının kolaylaştırılması amacıyla, bu tren yolu lojistik hattını önemsiyoruz. Bu konuyu özellikle, sizden istirham ediyoruz, 2021 Yılı Yatırım Programı'na alınabilmesini sizlerden özellikle istirham ediyoruz çünkü projemiz hazır inşallah.

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 -bu da yine aynı şekilde- lojistik yolunun...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Durmuşoğlu, toparlayalım lütfen.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Ayrıca Osmaniye-Kadirli bölünmüş yol kapsamına alınması -bu da önemli, çok aşırı bir yoğunluk var trafikte- bunun da 2021 Yılı Yatırım Programı'na alınması hususunu da özellikle sizlerden istirham ediyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Sayın Başkanım, bir dakika müsaade ederseniz, bitiyorum. Çok özür diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ek süre veremiyoruz Komisyon dışından gelenlere.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Hemen bitiriyorum Sayın Başkanım, sözlerimi tamamlayayım.

Sayın Bakanım, Osmaniye ilçelerinde; Düziçi, Kadirli, Sumbas, Toprakkale'nin genelinde, toplamda 76 kilometre il içi yolumuz var. İnşallah, bunların yapılması hâlinde Osmaniye'nin yol problemi çözülmüş olacak ama son beş yılda biz, maalesef, istediğimiz neticeyi alamadık. İnşallah, sizin Bakanlığınızda bu yolun da bir an önce tamamlanmasını arzu ediyoruz. Ayrıca, Ankara-Konya'dan Karaman-Mersin-Adana-İncirlik-Osmaniye-Gaziantep illerine hızlı tren ve ulaşım sağlamak için devam eden bu projenin de bir an önce hayata geçirilmesini temenni ediyoruz. Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep bölümünün ihalesi yapıldığı için de sizlere, başta şahsınıza ve Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğüne teşekkür ediyoruz.

Ben, tekrar, toplantımızın hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah'tan niyaz ediyorum. Bakanlığınızın bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Ayrıca, Ankara-Niğde Otobanı'nı da yaptığınız için sizlere çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Durmuşoğlu, teşekkür ediyoruz, sağ olun, var olun.

Şimdi, Özkan Yalım Bey'e söz vereceğim.

Buyurun, Özkan Bey. Süreniz dört dakikadır.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan ve de Sayın Bakan Yardımcıları -önceki çalışma arkadaşlarım- hepinize ilk önce görevlerinizde başarılar diliyorum. Bence, en önemli Bakanlığı teşkil ediyorsunuz; özellikle, bu süreçte, tekrar görevinizde başarılar diliyorum.

Şimdi, Sayın Bakanım, biliyorsunuz, lojistik sektöründe ve özellikle, ulaştırma sektörü ve de yük ve yolcu taşımada geçen yıl önümüze gelen U-ETDS veri bildirimini, yük ve yolcu bildirimini var. Bunlar belirli bir tarihe kadar uzatıldı. Özellikle, ülke dışına nakliye yapan veya yolcu taşıyan firmaların 1 Ocak 2021'de veri bildirimleri başlayacak. Bunlar, bu pandemi sürecinden dolayı gerekli altyapılarını tamamlayamadılar. Bununla ilgili ek bir süre vermeyi düşünüyor musunuz? Lütfen, bununla ilgili bir cevap bekliyoruz tüm lojistik sektörü ve de otobüs sektörü olarak.

Diğer bir taraftan, aynı şekilde, Sayısal Takograf Sistemi veri girişi yurt dışı taşımacılığında yine 1 Ocak 2021'de başlayacak, yurt içi -ilk önce ona da teşekkür ederiz- 2024'te başlayacak. Bu, önümüzdeki iki buçuk, üç yıllık süreçte bir şekilde tamamlanmaya çalışılır ancak özellikle, ülke dışına nakliye yapan firmaların bu altyapıya henüz hazır olmadığının tekrar altını çiziyorum. Bu konuyla alakalı ek bir süre -talep ettiğimizi- tüm U-ETDS tarafından ve de nakliyeciler kooperatifleri başkanlarımız tarafından özellikle talep edilmektedir. Bu iki konuyla alakalı sizden cevap bekliyoruz, lütfen; teşekkür ederim.

Diğer bir konumuz ise gümrük kapılarında yeni geçilen bir sistemden dolayı anormal derecede gümrük kapılarında beklenilmektedir. Özellikle Kapıkule, Hamzabeyli ve de diğer Arap ülkelerine geçiş ve Rusya tarafına geçiş kapılarında maalesef, 15-20-25-30 kilometrelik tır kuyrukları meydana gelmektedir. Yeni geçilen bu sistemle alakalı ek elemanlar tahsis edilmeli bir an önce. Zaman kaybının ve de ekonomiye getirilen bu yükün ne kadar olduğunu benim açıklamama gerek yok, bunları sizler zaten hesaplayabilirsiniz. Bu sebepten dolayı da bu sürecin hızlandırılması ve de gümrüklerdeki bekleme sürecinin azaltılmasını özellikle, nakliyeciler iletilmesini istediler; bu da ikinci bir konu.

Diğer bir taraftan, -özellikle, Sayın Bakanım size biraz önce yemekte de söylemiştim, şimdi tekrar bunun altını çiziyorum- Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Zafer Havalimanı gibi yap-işlet-devret yöntemiyle yapılan yerlerde afaki verilen yolcu garantisi ve araç geçiş garantisi yüzünden ülkemizde şu anda doğmamış çocuklarımızın bile borçlu hâlde doğacaklarını biliyorsunuz, hep birlikte bunu defalarca söyledik. Bu yapılan sözleşmelerde, kamu malı olduğundan dolayı, bir değişikliğe gidilmesini ben acilen öneriyorum. Bu hem Türkiye Büyük Millet Meclisinin bir görevi hem de vatandaşlarımıza karşı bir görevimizdir; vatandaşımızın parasını savunmak, korumak, fazladan harcanmasına engel olmak hepimizin görevi diye düşünüyorum. Özellikle de bu geçiş garantilerinin düzeltilmesini ve madem milliyiz, yerliyiz, bir an önce de dövizden TL'ye geçilmesini acilen, ivedilikle sizden talep ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen toparlayalım.

ÖZKAN YALIM (Uşak) - Diğer bir taraftan, 18 Mart 2022'de hizmete açılacak olan, özellikle orta açıklığı açısından dünyanın en büyük köprüsü olacak olan Çanakkale Köprüsü'nde de 15 euro geçiş bedeli çok yüksektir. Günlük oradan geçecek 45 bin vatandaşı inanın, imkânsız bulamazsınız, bayramlar öncesi bile 7 bin kişiden fazla geçmiyor, günlük ortalama geçiş rakamı 2-3 bindir. 45 bin rakamını kesinlikle yakalayamayız, bundan dolayı da özellikle belirtiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Son bir konu Sayın Başkanım ve de kapatıyorum, son otuz saniye.

Pandemi zamanında nakliyeciler, özellikle de okul servisleri, işçi servisleri, buna benzer birçok sektör araçlarını kullanamadılar, şehir için minibüsleri, servisleri dâhil. Motorlu taşıtlar vergisi yani MTV ve de özellikle TÜVTÜRK... TÜVTÜRK'te rakam 400 TL civarında. Motorlu taşıtlar vergisinde en azından bu pandemi sürecinde, 2021 yılında artış yapılmamasını -9-11 Aralıkta bir artış gelecek- özellikle sizlerden talep ediyorum tüm ulaştırma sektörleri adına.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Baki Şimşek, buyurun lütfen.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, öncelikle bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum. İnşallah 2021 yılında ülkemiz hem bu felaketlerden kurtulur hem de insanlarımıza daha güzel hizmetlerin yapılmasına vesile olunur.

Öncelikle ben Ankara-Niğde-Mersin-Adana Otoyolu için teşekkür ediyorum. Ankara-Niğde-Mersin-Adana Otoyolu aslında geç kalmış bir proje ama son yıllarda yapılan en doğru projelerden bir tanesi, Edirne'den Urfa'ya kadar kesintisiz bir ulaşım sağlanacak. Yalnız, bu yoldaki ücretlere ben gidip geldikçe de bakıyorum, ücretler konusunda bence burada şöyle bir çalışma yapılabilirse iyi olur: En azından bir deneme süresi konularak fiyatlar biraz daha aşağıya çekilirse kullanım artacaktır, bence parasal bir kayıp olmayacaktır. Yani özellikle Ankara-Niğde-Mersin Otoyolu'nda bu yönde bir çalışma yaparsanız... Henüz Koçhisar-Niğde arası ulaşım açılmadı, yakın zamanda o da açılacak, yoksa şöyle düşünün: Ankara'dan zaten Ulukışla'ya kadar normal bir ticari otomobilin yakacağı akaryakıt en fazla 100 liradır, otoban ücreti yaklaşık buna yaklaşıyor, dolayısıyla kullanımı biraz azaltacaktır bu. Yani bu yolda fiyatı düşürelim, kullanım artacaktır; bence bir deneme süresi koyun böyle bir çalışma yaparak, bunda da insanlarımızın kullanımı artacağı için parasal olarak da bir kayıp olmayacaktır. Ben bu yol için emeği geçen herkese teşekkür ediyorum yani doğru projelerden bir tanesidir.

Tabii, Sayın Bakanım, Mersin Çukurova Havaalanı'yla ilgili -burada sunum sırasında da 2021 bitiş tarihi gözüktüyor ama- sanıyorum yine biraz aksama olacak ama bunla ilgili ben sizden özel bir gayret istiyorum yani Çukurova Havaalanı'nda zaten çok geç kaldık. Çukurova Havaalanı'nı önümüzdeki 2021 yılı sonu veya 2022 yılı başına en azından yetiştirebilirsek bu bölgenin kalkınması adına, hem Çukurova'da yetişen ürünlerin bütün dünyaya pazarlanması hem turizm açısından, bölgemiz açısından önemli olacaktır. Hemen burnumuzun dibindeki Antalya'ya 10-15 milyon turist gelirken Mersin'e gelen turist sayısı 40 bin sadece, sadece yıllık 40 bin. Mersin'in normalde potansiyeli Antalya'dan daha az değil veya Muğla'dan daha az değil ama ulaşım olmayınca turizm de olmuyor yani ulaşım ve otel zinciri olmayınca turizm de olmuyor, bu noktada biraz daha gayret bekliyorum.

Tabii, Sayın Bakanım, Mersin-Adana arasında tren seferleri pandemiden dolayı yaklaşık sekiz aydır iptal edildi. Mersin-Adana arasında her gün binlerce insan işe gidiş geliş yapıyor; Tarsus'ta oturuyor, Mersin'e gidiyor, Adana'ya gidiyor, Adana'dan Mersin'e gidiş geliş yapıyor yani dolmuşlarla veya otobüslerle seyahat etmek zorunda kalıyorlar ve daha sıkıntılı bir durum oluşuyor. Yani burada gerekçesi ne bilemiyorum tabii tren seferlerinin iptal edilmesinin. Adana-Mersin tren seferlerinin başlatılmasını talep ediyoruz yani bu noktada bir talimatınız olursa mutlu olacağız.

Tabii, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanımız sanıyorum burada Sayın Bakanım, ben geçtiğimiz yıl da bunu söyledim ama bu noktada bir gelişme olmadı. Şimdi, özellikle iPhone telefon kullanıcıları Apple şifresi alıyorlar Sayın Bakanım. Apple şifresini de telefonu değiştirseniz de 1 tane alıyorsunuz, bir daha alma şansınız yok. Tabii, unutkan bir milletiz, birçoğu da Apple şifresini unutuyor, Apple şifresine hiç kimse ulaşamıyor. Bir sürü telefonda bu defa fonksiyonunu kaybediyor veya kullanılamaz duruma geliyor veya telefon değiştirmek zorunda kalıyor kullanıcılar. Yani bu noktada Apple'la bir anlaşma yapılabilir bu şifreye ulaşılması için. Türkiye'deki bayiler ve temsilcileri vasıtasıyla bu şifreye ulaşım sağlanabilir.

Tabii, Mersin-Antalya yolu için ben teşekkür ediyorum. Buradaki tünellerin büyük bir kısmı yapıldı ama hâlâ eksiklerimiz var, özellikle Anamur-Gazipaşa arası ve Çeşmeli-Taşucu arasındaki otayolu mutlaka önümüzdeki yıl kazma vurulup başlanmasını istiyoruz.

Yine, Mersin'imizde Tarsus-Çamlıyayla arasında, yazın nüfusu 100 bini bulan Çamlıyayla arasında bir yolumuz var. Burada da kamulaştırma problemlerinden dolayı en önemli yerde, hemen Tarsus'un çıkışında istinlak edilemeyen bir yer var. Buradaki işlemlerin hızlandırılıp o ara bağlantının mutlaka acil olarak sağlanması...

Yine, Mersin'in ana arterlerinden bir tanesi Konya-Karaman-Mut-Silifke yolumuz var, Mersin'in 2 tane girişinden 1 tanesi; bu yolda da tabii çok zor doğa şartları var, sürekli heyelanlar oluyor. Geçtiğimiz aylarda o yol üç dört ay kapalı kaldı. O yoldaki çalışmanın da bir an önce hızlandırılması...

Silifke-Yunlar, Yunlar-Aydıncık yollarıyla ilgili ben teşekkür ederim, burada bayağı bir mesafe alındı. Kalan kısımların da tamamlanmasını talep ediyoruz.

Ben bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyor, saygılarımı sevgilerimi sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Şimşek.

Şimdi, Sayın Hüseyin Yıldız'a söz veriyorum.

Süreniz dört dakikadır, buyurun.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım, yeni görevinizde başarılar diliyorum.

Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, değerli milletvekillerim; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Biliyorsunuz 2015'ten beri biz Aydın ile Denizli arasındaki otayolun defalarca gündeme getirmemize rağmen 7 sefer ihalesi oldu, 7 sefer iptal oldu, 8'inci defa ihalesi oldu ama değerli arkadaşlar, Sayın Bakanım, 2-3 tane soru soracağım bununla ilgili.

Birinci sorum şu: Daha önce yapılan ihalede Çin firmasıyla ortaklı bir firma bu ihaleyi almıştı uygun bir fiyattan. Ama ne hikmetse altı ay sonra o ihaleyi iptal ettiniz, tekrar ihale yaptınız. Bu ihalede de değerli arkadaşlar, kilometre başı 5,2 euro olarak anlaşma yaptınız. Yani 35 bin araba garantisi vererek, on yedi yıl anlaşılarak, yılda yaklaşık 92 milyon euro şeklinde bir anlaşma yaptınız. Sayın Bakanım, biz bu yatırımlara karşı değiliz, bu yolun yapılması gerektiğini her zaman savunduk ama bu yolun maliyetiyle, verdiğiniz parayla Aydın'dan Antalya'ya kadar otayol yapma imkânınız vardı, devlet olarak yapsaydık veya ihalesini yap-işlet-devret olarak değil de normal bir şekilde yapsak. Türkiye'nin en büyük makine takımı Karayollarında. Yani biz bu devletin, bu milletin parasını birilerinin cebine koymak istemiyoruz.

İkincisi: Şimdi, Aydın ile Denizli arasında yapılan otayolla aynı kilometre olan İzmir'den Aydın'a çıktığında 6 lira para ödüyorsun. Şu an yeni yapılacak yol da aynı kilometre, Aydın'dan adam Denizli'ye gittiğinde 60 TL ödeyecek arkadaşlar yani 10 misli daha pahalı. Şimdi ben size soruyorum: Siz 35 bin araba garantisi veriyorsunuz. Şu an Aydın ile İzmir arasında en yoğun zamanda 22 bin araba geçiyor. Bunun içinde Bodrum var, Milas var, Didim var, Söke var, Kuşadası var. Bunu çıkardığın zaman buradan, bu ne demektir? Aydın ile Denizli arasında 15 bin araba demektir. Yani 20 bin arabanın parasını bu gariban, yoksul insanlar ödüyor. Her şeyden önce bunu bilmenizi istiyorum. Bir de bu yapılan ihalenin yolu üzerindeki tesisleri kim işletecek? Devlet mi yoksa Bakanlık mı işletecek veya tekrar yeni ihalesi mi olacak? Bunu bir sebep daha gündeme getirmek istedim.

Üçüncüsü: 2002'den beri AKP -bütün genel başkanlarınız da- her seçim döneminde Aydın'a gelir gelmez altı ay içerisinde mevcut olan Aydın Havaalanı'nı sivil havacılığa açacağını sözünü verir. Tam on sekiz yıl oldu. Yani 30 tane büyükşehirimiz var arkadaşlar, 30 büyükşehirde havaalanı olup da sivil havacılığa açılmayan tek havaalanı Aydın Havaalanı'dır ve orayı yer olarak -Allah rahmet eylesin- Mustafa Cıllı rahmetli Menderes döneminde 70 hektarı hibe etmiş, "Burası sivil havacılığa açılsın." diye imzalamışlar ama biz ne yapıyoruz? Vatandaş hibe etti ama biz bu mevcut havaalanını götürdük Türk Hava Yollarına kiraya verdik.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen toparlayın, süreniz bitmek üzere, uzatmayacağım.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – O yüzden Sayın Bakanım, bir, havaalanı açılacak mı? İki, Dalyan ile Didim arasındaki çevre yolu on beş yıldır bekliyor, maalesef daha tamamlanmadı, yapacak mısınız?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, çok teşekkür ediyorum.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Bir dakika daha...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir dakika veremiyoruz. Bakın, dört dakikada toparlanması gerekiyor.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Sayın Bakanım, bir de Aydın ile İzmir arasında hızlı tren projesi...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İYİ PARTİ'den Sayın Hüseyin Örs'e söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

HÜSEYİN ÖRS (Trabzon) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım ve değerli bürokratlar; hoş geldiniz, sefalar getirdiniz. Tabii, karşımda hemşehrim bir Bakanı görünce birazcık daha rahat konuşuyorum. Sayın Bakanım, buradaki arkadaşlar biz Trabzon milletvekillerine “Siz çok şanslısınız, kabinenin dörtte 1’i sizden.” diyorlar. “Trabzon bu konuda çok şanslı, hep yatırımlar size gidiyor.” diyorlar. Bu noktada ben de arkadaşlara “Ya, öyle diyorsunuz ama bizim Trabzon’un da çözülmeyen çok problemi var.” Hazır sizler de buradayken, değerli bürokratlarımız buradayken bunlar üzerine temas etmek istiyorum. Sayın Bakanım, Trabzon’unumuz olmazsa olmaz, herkesin üzerinde hemfikir olduğu birtakım mega projeleri var; Trabzon’unumuzun ihtiyacı olan, Trabzon’unumuzun kalkınması için gerekli olan projeler. Ama ben bunlar içerisinde, özellikle sizi ilgilendirdiği için “Olmazsa olmazımız.” diye nitelendirdiğimiz güney çevre yolu projesinden biraz bahsetmek istiyorum. O konudaki gelişmeler nedir, onu sormak istiyorum. Ayrıca, tabii, bir de bizim son dönemde güzergâhı üzerinde tartışmalar olan Erzincan-Trabzon demir yolu üzerinde de konuşmak istiyorum.

Bu güney çevre yolu projesi 90’lı yılların sonunda Anavatan döneminde gündeme gelmiş, daha sonra 57’nci Hükûmet Döneminde o zamanki Bakanımız Sayın Koray Aydın Bey de bu yolun proje ihalesini yapmış, hatta temsili bir ödeneği de koydurmıştı. Aradan geçen uzunca bir dönem yani yaklaşık yirmi üç yıllık dönemde bu güney çevre yolu projemizin tozlu raflarda beklediğini görüyoruz. Buna sadece Trabzon’a bir ulaşım veya sadece bir yol projesi olarak bakmamak lazım diye düşünüyorum, bu, aynı zamanda bir şehirleşme projesidir, Trabzon’a yeni bir Trabzon katacak, Trabzon’u kalkındıracak bir projedir. O manada, buna sadece başlı başına bir ulaşım projesi olarak bakmak eksik olur, buna bu çerçevede de bakmak gerekir diye düşünüyorum. Bunu niye ısrarla söylüyorum? Çünkü AK PARTİ’nin iktidara geldiği ve iktidarda olduğu bütün dönemlerde bu güney çevre yolu, partinin birinci vaadi olarak yer almıştı. Hatta şimdi AK PARTİ’nin -arkadaşlarımızın- seçim kitapçığından okuyorum, şöyle denilmiş: “Güney çevre yolu; 31 kilometre uzunluğundaki güney çevre yolu ile daha hızlı ve verimli bir şekilde seyahat sağlanırken transit, trafik ve dikey bağlantı yoluyla da mahallî trafik rahatlayacaktır.” Bu, AK PARTİ’nin vaadi. Yine, başka bir seçimde buradaki vaadi. Bu vaatleri sizlere hatırlatmak bizim görevimiz çünkü biz seçilirken “Trabzon’u temsil edeceğiz, Trabzon’un Meclis’teki sesi olacağız.” diyerek seçilmiştik.

Bunun için, özellikle, son dönemde, sizin Bakanlığınız da bizim için şöyle bir şans, en azından Trabzonlusunuz ve Trabzon’daki sorunları biliyorsunuz. Baktığımız zaman, yanımıza doğru baktığımız zaman Samsun Güney Çevre Yolu’nu tamamladı Sayın Bakanım -ki biz bunu konuştuğumuz zaman Samsun gündemde değildi- Ordu tamamlandı, Giresun’un proje ihalesi yapıldı, Rize de bitirilmek üzere. Sormak istediğim şu: Güney çevre yoluyla ilgili ne gibi düşünceleriniz var? Son dönemlerde partinize mensup arkadaşlar, Trabzon’da, sizin 2021 yılı yatırım kapsamına bu yolun belli etaplarını aldığımızı söylediler, bu doğru mudur? Projeye baktığımız zaman, önceden planlanan projenin belki yeniden revize edilmesi, daha geriye alınması, uzatılması uzmanların işi ama en azından bu proje aşamasında neler yapıldığını öğrenmek istiyor Trabzon kamuoyu.

Bir diğer hususumuz da bizim, baktığımız zaman çok uzunca bir dönem gündemimizde olan bir demir yolu projemiz var. Yine, sizin partinizin her dönem gazetelerde başat vaatlerinden biri, işte bu, sizin partinizin seçim dönemi Trabzon’daki gazeteye vermiş olduğu ilan: “Hızlı tren Trabzon-Erzincan demir yolu -altını okuyayım- Trabzon-Erzincan demir yolu hattıyla bölgemizin İç Anadolu, Ege, Marmara, Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu Bölgelerine bağlantı kurulacak, Trabzon-Erzincan arasında 247 kilometrelik tren hattıyla bölge ticaretinin canlanması ve Trabzon Limanı’na yük taşımanın artması sağlanacaktır.” diyor. Partinizin amblemiyle, vaatlerinizden bir tanesi.

Bu demir yolu projesi Sayın Bakanım, yeni değil, çok eski bir mazisi var. Ben, bugün bir tevafuk oldu...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Örs, süreniz tamamlandı. Lütfen bitirelim, son bir cümle.

HÜSEYİN ÖRS (Trabzon) – Çok özür diliyorum.

Çok teşekkürler Başkanım.

Sayın Bakanım, 19 Kasım 1947 tarihli Trabzon’dan bir gazetenin kupürünü size arz etmek istiyorum, bugünle aynı tarihli. Bundan yetmiş üç yıl yayınlanan gazetede “Trabzon demir yoluna kavuşuyor.” diyor. İnşallah, bu sözü, bu vaadi gerçekleştirmek size nasip olur diyorum.

Herkes beni dinlediğiniz için teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Tamer Osmanağaoğlu’na söz veriyorum.

Buyurun lütfen, süreniz beş dakikadır.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın seçim bölgem İzmir’e yönelik çalışmaları, göstermiş oldukları hassasiyet, Bakanlığımız tarafından İzmir’imizi yakından ilgilendiren projelere de yansımış ve İzmirli hemşehrilerimiz tarafından da takdirle karşılanmaktadır. Bu sebeple Sayın Bakanımıza, bürokratlarına ve İzmir için katkı sunan tüm personeline teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-Manisa-İzmir demir yolu, Aliğa-Çandarlı-Bergama yeni demir yolu yapımı ve Çandarlı Limanı demir yolu bağlantısı, Selçuk-Ortaklar yeni demir yolu, Ödemiş-Kiraz Demiryolu Projesi’nin akıbeti hakkında bizleri bilgilendirirseniz İzmirli hemşehrilerimiz adına teşekkürlerimizi ifade etmek isterim. Ayrıca, İzmir Limanı Modernizasyon Projesi, İzmir-Çeşme ayrımı, Balıklıova-Mordoğan -Karaburun yol yapımı, Torbalı-Bayındır-Ödemiş-Kiraz yol yapımı, Belevi-Tire yolu; Ödemiş-Kiraz ayrımı, Beydağ Yolu, 73 kilometrelik Bornova-Turgutlu -Salihli Bölünmüş Yol Projesi, 132 kilometrelik Aliğa-Ayvalık bölünmüş yol çalışmalarının durumları.

Sayın Bakanım, bir kez daha ifade etmek istiyorum: Tüm bu projeler gösteriyor ki güzel İzmir’imize verdiğiniz değer, İzmir’imiz için gösterdiğiniz hassasiyet had safhadadır. Bunun için sizlere bir kez daha teşekkürlerimi sunuyorum. Bu bağlamda, 89 kilometrelik bir ağ standardında yapılması planlanan Bergama-Soma-Akhisar kara yolu yol yapım sürecinin, Aliğa ve İzmir arasında yapılması planlanan 40 kilometrelik bölünmüş yol yapım projesinin, 37 kilometrelik Urla-Çeşme devlet yolu yapımının İzmir-Turgutlu ayrımı, Kemalpaşa-Torbalı il yolu yapımı sürecinin tamamlanması beklentilerimiz arasındadır.

Sayın Bakanım, Alaşehir ya da Kiraz-Buldan arası yol yapım çalışmasının başlatılması, böylece İzmir’in doğudan batıya açılan kapısı olacak ve ticaret kolaylaşacaktır. Daha önce Sayın Cumhurbaşkanımızın da talimatında olduğu bu çalışmanın yatırım programına alınmasını sizlerden talep ediyoruz.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; güzel İzmir’imiz bünyesinde barındırmış olduğu değerlere, turistik ve kültürel mirasıyla gelecek nesillere aktarmamız gereken kıymetlere sahip bir ilimizdir.

Yine, aynı sebeplerle, güzel İzmir'imiz, Ege Bölgesi'nin birçok alanında lokomotif pozisyonunda olan birçok ilimizin geçiş güzergâhında bulunan, ekonomik manada bölgenin sürükleyici güçlerinden birisi olarak da karşımıza çıkmaktadır. Her yıl milyonlarca misafir ağırlayan ilimizin özellikle trafik ve ulaşım konusunda problemleri ivedilikle çözülmeyi beklemektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın projeleriyle bu sorunları ortadan kaldırmaya yönelik atmış olduğu adımlar, gerçekten de İzmirli hemşehrilerimiz tarafından takdir edilmektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesinin sorumluluk alanına girse de ayırım gözetmeksizin desteğini veren devletimizin tüm yetkililerini, kurum ve kuruluşlarını tebrik ediyorum. Güzel İzmir'imizin sorunlarıyla dertlenen, İzmir'imizi daha da güzelleştirmek için çaba sarf eden, bu yönde geliştirdikleri projelerle İzmir'imizi hak ettiği yerlere taşıma gayreti gösteren herkese şükranlarımı sunuyorum. Biliyor ve inanıyorum ki bu projeler hedeflendiği süre içerisinde tamamlanacak, vatandaşlarımızın hizmetine en kısa sürede sunulacaktır.

Bu duygu ve düşüncelerle, bütçemizin yüce Türk milletine ve Bakanlığımıza hayırlara vesile olmasını temenni ediyor, çalışmalarınızda başarılar diliyor, hepinizi muhabbetle selamlıyorum

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Osmanağaoğlu.

Şimdi, Sayın Nilgün Ök üyemize söz veriyorum.

Buyurun Nilgün Hanım.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Çok Değerli Bakanım, Bakan Yardımcıları, bürokratlar, çok değerli milletvekilleri; ben de sizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum. Konuşmamı çok kısa tutacağım.

Aslında, biz, şöyle bir baktığımızda, cumhuriyet tarihimizin en büyük kara yolu seferberliğini başlattığımızı ifade etmek istiyorum.

Öncelikle, Sayın Bakanım, size bu İzmir-Aydın-Denizli Otobanı için çok teşekkür ediyorum, temeli atıldı, inşallah iki yıl gibi bir süre içerisinde de kullanıma geçecek.

Şimdi, evet, biz bunu uzun süreden beri bekliyorduk. Aslında, şuna gitmek istiyorum: Biz göreve geldiğimizde AK PARTİ hükümetleri olarak ilk önce Denizli-İzmir Otoyolu bölünmüş yol olarak yapıldı. Geçenlerde Bekir Kuvvet Erim söyledi “Burada çok kaza olurdu.” diye. Çok doğru. Biz de orada bir kaza geçirdik, o kaza neticesinde ciddi anlamda hem göz kapağında hem burnumda... Tek şeritli yol olduğu için kamyonun bizi hatalı sollaması sonucunda aracımızla kamyonun altında kalmıştık. Biz bu bölünmüş yolları yaparak, işte, insan sağlığına öncelik verdik, vatandaşlarımızın hastanelere daha kolay ulaşmasını sağladık, çocukların daha... Yani her yere çok kısa ve kolay bir şekilde ulaşımı sağladık.

Şimdi, Aydın Otobanı'na geldiğimizde, dediler ki “Biz bunda niye böyle bir finansman modeli kullanıyoruz?” Bu otobanın, inanım, maliyeti 10 milyar TL. Eğer, biz, sadece bütçemizden yani millî bütçeden 10 milyar TL buraya ayırırsak, Bakanlığımızın bütçesi bu yıl 56 milyar zannedersen, e, beşte 1'i oraya gitti, ne oldu? O zaman, hiçbir yere, Trabzon'a bir şey yapmayalım, Antalya'ya bir şey yapmayalım. Hoş, Cavit Bey, Antalya'da da zaten köprülere, kavşaklara razı. Sayın Bakanım, sizin işiniz gerçekten çok zor.

(CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen konuşmacıya müdahale etmeyelim.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Bir saniye, bir saniye...

Sayın Bakanım, sizin işiniz gerçekten çok zor. Ben, bugün, sabahtan beri anladım. Cavit Bey “Niye köprü yapıyoruz, tünel yapıyoruz?” dedi. Arkadaki bir vekilimiz “Köprü, tünel istiyoruz.” dedi. İnsanın gerçekten aklı tutuluyor, yapsak mı yapmasak mı? yapsak bir dert, yapmasak ayrı dert.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Dalga geçiyorsun insanlarla, dalga...

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Biz, Denizli’de de böyle bir şey yaşadık. Ben belediye başkan yardımcılığı yaptım. İlk köprülü kavşakları yapıyoruz, dediler ki: “Vay, bu köprülü kavşakları niye yapıyorsunuz?” Aynı dediğiniz gibi, işte “Yandaşlara işte ihale...” Bugün Denizli’de köprülü kavşakları yaptık, Organize ile Denizli merkez arasında vızır vızır inanılmaz şekilde kullanılıyor, vatandaşımız da “Allah razı olsun.” diyor. Zihniyet maalesef değişmiyor, o ilk İstanbul Köprüsü yapıldığında da denilmiş ki “Buradan zenginler geçecek.”

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – 10 liraya geçiyorduk o köprüden, 10 liraya...

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Böyle bir şey var. Dönemin muhalefetteki lideri... Aynen şimdi bakıyoruz yine aynı şeyler söyleniyor, zihniyet aynı, “Zenginler geçecek, o geçecek bu geçecek.” Şimdi herkes kullanıyor. Marmarayı herkes kullanıyor, Yüksek hızlı tren bizim zamanımızda yapılmış. Durmuyoruz, mesela, yine bölünmüş yollara tekrar dönüyorum, 6 ildeyken bugün 77 ilimizde bölünmüş yollar yapıyoruz. Evet, raylı sistem de yapıyoruz. Denizin altından geçirdik, Marmaray’ı yaptık. Şunu da ifade etmek istiyorum: Önemli bulduğum bir şey, Sayın Bakanımız geçen hafta bir açıklamada, 5A uydumuzun aralık ayı ortasında fırlatılacağını, 5B’nin ise Haziran 2021 yılında planlandığını söyledi. Bu 5B’yle bu internet hızımız da 56 “gigabyte”a çıkacak, bunu çok önemli buluyorum. Ayrıca, bakın, bunların hepsini -altını çiziyorum- yerli ve millî teknolojilerle üretiliyor. Böylelikle uzayda da kendi teknolojimizi kullanmış olacağız.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayıştay ne oldu, Sayıştay?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Hizmet düşmanlığı yapıyorsunuz, hizmet düşmanısınız.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Bu anlamda da Sayın Bakanımıza ve sizin nezdinizde tüm Bakanlık çalışanlarımıza çok teşekkür ediyorum.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Hizmet bedelini anlat.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Hizmet düşmanısınız.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Sayın Bakanım, ben sözlerimi burada tamamlamadan önce... Evet, otobanı yaptık. İnşallah, Denizli’yi hızlı trenle Ankara’ya, İstanbul’a ulaştırmanızı temenni ediyorum.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Denizli Honaz’daki istimlak bedelini ödeyin.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Köprüye karşısınız, yola karşısınız, her şeye karşısınız.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Bakanlık bütçemizin hayırlı olmasını temenni ediyorum. Durmak yok, yola devam. Biz yine böyle herkesi buluşturmaya, ulaştırmaya devam edeceğiz.

Teşekkürler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Vekilim.

Şimdi Sayın Fikret Şahin’e söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

Dört dakika süreniz vardır.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de 2021 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, Balıkesir merkezde bulunan havaalanımızın -sizin tabirinizle- 10 Şubat 2020 tarihinden itibaren tüm altyapı ve üstyapı tesisleriyle her türlü sefere karşılık verebilecek şekilde hizmete girdiğini beyan ettiniz. Şubat ayından bu yana yaklaşık olarak dokuz on ay geçmiş olmasına rağmen herhangi bir uçak hâlen havaalanına inmiş değil ve size bunu sorduğum zaman şöyle bir cevap veriyorsunuz: “Bölgenin yolcu potansiyeline bağlı olarak bu seferler düzenleniyor.” Tabii, ben şunu sormak istiyorum: Eğer bir potansiyel hesaplaması yapılmadan bir yatırım yapıldıysa elbette yazık. Sonuç itibarıyla, Balıkesir’e 76 milyon lirayı aşan bir yatırım yapılmış. Evet, ben de bu tesisi, hava yolu terminalini gezdim, gayet güzel, ben çok teşekkür ediyorum ama yapılan bu yatırımın boşa giden bir yatırım olmamasını temenni ediyorum. Bu nedenle de -bakın, burada Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğümüz ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz var- Balıkesir halkı adına bu merkezdeki havalimanımızın çalışması için sefer düzenlenmesini talep ediyoruz, hiç olmazsa haftada 2 kez sefer düzenlemesini sizlerden talep ediyorum Sayın Bakanım.

Yine, uzun süreden bu yana, Ankara-Balıkesir arasında hızlı trenle ilgili çalışmalar devam ediyor. Bu ne zaman bitecek? Bunu da büyük bir merakla Balıkesir halkı adına soruyoruz.

Kepsut ilçemiz var, Balıkesir’le yaklaşık 15 kilometre mesafede. Maalesef, bu 15 kilometrelik mesafe tek şerit bir yol hâlinde ve devamlı da yoğun şekilde trafik kazalarının meydana geldiği bir yol. Sayın Bakanım, sizden, 15 kilometrelik Balıkesir-Kepsut arasının yine çift yol yapılmasını Balıkesir ve Kepsut halkı adına da rica ediyorum.

Yine, Balıkesir ve Bursa Otobanı arası yaklaşık olarak 100 kilometre mesafe ve 62 liralık bir ücret çıkıyor. Bakın, yaklaşık 100 kilometreye 62 lira ücret ödüyoruz. Çok yüksek bir meblağ. Bunun da makul bir ücrete indirilmesini sizlerden talep ediyorum.

Tabii -biraz önce arkadaşlarımız söyledi- biz hizmet düşmanı falan değiliz kesinlikle, elbette olumlu şeyleri biz de destekliyoruz, daha iyi olması için burada gayret sarf ediyoruz. Bu “hizmet düşmanı” sözünü de iade ediyorum ben arkadaşımıza.

Ben de bütçenizin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum. Vakti verimli kullandığınız için ayrıca teşekkür ediyorum, sağ olun.

Şimdi Sayın Sevda Erdan Kılıç Hanımefendi’ye söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

Süreniz dört dakikadır.

SEVDA ERDAN KILIÇ (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, Komisyon üyesi arkadaşlarım; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2021 yılı bütçesinin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum öncelikle.

İzmir Limanı’na alternatif olması ve İzmir Limanı’nın yükünü hafifletmesi için yaptırılan Çandarlı Limanı’nın ilk etabını oluşturan limanın korunmasını sağlayacak dalgakıranın içler acısı durumu hakkında bilgi vermek istiyorum sizlere.

Kuzey Ege Çandarlı Limanı, 2011 yılında, eski Başbakanımız şimdiki İzmir Milletvekili Binali Yıldırım’ın İzmir için açıkladığı 35 proje arasında yer alıyordu ve bu 35 projeden kaçısı yapıldı diye baktığımızda, çoğuna hâlâ hiç başlanmadığını, çoğunun da bitirilmediğini gördük. Bu proje de 35 projeden biri. Türkiye’nin Kuzey Ege Çandarlı Limanı inşaat hatalarıyla dolu. Bu inşaat hatalarına

baktığımızda, amatör balıkçı iskelelerinden bile durumu daha kötü. Ben buradaki yapısal bozuklukların fotoğraflarını da sizlere ve Komisyon üyesi arkadaşlarıma göstermek istiyorum. Biz “Bu limanı kim yaptı?” diye baktığımızda da yine karşımıza beşli çete, beşli şirket çıktı ve 2 şirket, Limak ve Kolin şirketleri karşımıza çıktı. Halk gün geçtikçe yoksullaşırken, yoksulluktan kınılırken o şirketler aldıkları ballı ihalelerle hem kendilerini hem de etraflarını zenginleştirdiler.

Sayın Bakanım, limandan çektiğimiz fotoğrafları size de göstereceğim, gerçekten içler acısı durumda. Yeni yapılmasına rağmen bazı yerlerde beton bloklar kırılmış, bazıları birbirine denk gelmemiş, aralarında çok büyük açıklıklar var, bazı bölümlerinde çatlaklar var ve üstelik bu dalgakıranın daha ilk etabı. İlk etaptaki aksaklıklar tamamlandığında dünyanın en büyük 10 limanı arasında olacağı şeklinde duyurulan Çandarlı Limanı’nın bundan sonraki etapları konusunda bizde kaygı uyandı. Umarım bir sıkıntı olmaz. Umarım bu konu hakkında özel bir çalışma yaparsınız. Belki de bu malum şirketleri uyarırsınız bu konuda. Bu Çandarlı Limanı için şu ana kadar, bir rivayete göre 300 milyon, bir rivayete göre ise 680 milyon TL harcadığı iddia edilmektedir. Peki, insanlar günümüzde çöpten ekmek toplarken bu paralar, bu milyonlar çöpe mi gitmiştir? Bugüne kadar ne kadar harcanmıştır, bu konuda bilgi verirsiniz seviniriz. Ayrıca bu projedeki amaç İzmir’e bir liman kazandırmak mı yoksa İzmir halkını kandırarak beşli çeteyi zengin mi etmektir? Oldukça düşündürücü bir aşamaya gelmiştir bu.

Sayın Bakanım, bir soru daha sormak istiyorum: Bu projenin ilk etabını oluşturan dalgakıran yapımıyla ilgili olumlu rapor veren bürokrat şu anda hangi görevdedir, nerededir, belli bir göreve terfi ettirilmiş midir diye soruyorum.

Bütçenizin yeniden hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

İYİ PARTİ’den Sayın Bedri Yaşar.

Süreniz beş dakikadır.

Buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri, Sayın Bakanım; hepinize saygılar sunuyorum.

Sayın Bakanım, Samsun’da özellikle Çarşamba-Ayvacık-Taşova-Erbaa yolunun on altı yıl önce ihalesi yapıldı.

Sayın Bakanım, ben size anlatmaya çalışıyorum ama bilmem takip edebiliyor musunuz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Takip ediyorum.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Peki, teşekkür ederim.

Özellikle Çarşamba-Ayvacık yolu bir türlü bitmedi. Aynı şekilde, Ayvacık-Taşova yolu bağlantısında da uzun yıllar geçmesine rağmen maalesef bir mesafe katedilemedi. Bununla ilgili bir ihale yapmayı düşünüyor musunuz, ödenek ayırmayı düşünüyor musunuz? Bu yolla ilgili fikriniz nedir?

Yine devamında, Sivas-Yıldızeli-Kalın Demir Yolu Projemiz var Samsun’a bağlanan. Geçtiğimiz günlerde hep açıldığını duyduk, işittik, test çalışmalarının başladığını söylediniz ama yine de belli problemler var, tam manasıyla devreye alındığı konusunda da endişelerimiz var. Dolayısıyla buradaki son durum nedir, bununla ilgili bir bilgi verebilir misiniz?

Yine, Samsun Çevre Yolu’yla ilgili belli sorunlarımız var, bunlarla ilgili bir çalışma yapıyor musunuz? Bu konuyla ilgili ne aşamadayız, bunu merak ediyoruz.

Yine devamında, özellikle Gümüşhane’de Tersun Dağı geçişi var. Tersun Dağı geçişiyle ilgili planlama çalışmalarının yapıldığını duyuyoruz ama yatırım programınızda var mı yok mu bilmiyorum. Bununla ilgili bilgi verebilir misiniz. Biliyorsunuz, Karadeniz’e paralel olarak devam eden bir yol bu, Karadeniz Sahil Yolu’nun da aynı zamanda alternatifi. Bu geçişi de tamamladığımız takdirde, özellikle Karadeniz limanlarından hem Avrupa’ya hem Akdeniz’e hem de Asya’ya ulaşacak yük organizasyonunu çok rahat bu hat üzerinden yapabiliriz. Hatta burası ciddi oranda trafiği azalttığı, kilometreyi kısalttığı gibi aynı zamanda Karadeniz yolunun bir alternatifi gibi de algılanabilir. Buradaki son durum nedir, bununla ilgili bilgi verirsiniz memnun oluruz.

Tabii -vakit sınırlı olduğu için- özellikle bu yap-işlet-devret, en son dönemde yaptığınız ihaleler de dâhil burada “Kamu-özel iş birliğiyle yapıyoruz.” diyorsunuz, hiç itirazımız yok ama netice itibarıyla burada devletin garantileri var; araç sayısı garantisi var, yolcu sayısı garantisi var. Madem devlet garanti veriyorsa yani bu sayıyı garanti verdiğiniz için, bu garantiler kapsamında uluslararası arenada bu firmalar kredi arayışı içerisine giriyor. Dolayısıyla, bir noktada devletin bir garantisi var bunun arkasında. Bunu, devletin bütçesinden, yurt dışından bulabileceğiniz kredilerle yapma şansınız var mı? Ben olduğuna inanıyorum. Böyle olduğu takdirde ihalelere katılımın daha yüksek olacağına, bilinen 5 tane firmanın dışındaki firmalar da bu işe dâhil olursa -ne kadar fazla rekabetçi ortam oluşturursanız- maliyetlerin daha aşağı düşeceğine ben inanıyorum. En son, kilometresi yaklaşık 4-4,5 milyon euroya ihale edildiğini biliyoruz; bu rakamları aşağı çekmek mümkün. Madem kredi veriyorsanız, madem uluslararası alanda devletin kredileriyle bu işler aranıyor o zaman krediyi devletimiz bulsun, bu bulunan krediler çerçevesinde de siz ihalenizi yapın. Karayollarının, derinliği olan, geçmişi olan bürokratiyle, çalışanıyla bu işin altından kalkacağına inanıyoruz. Dolayısıyla, içeriğini bilemediğimiz bu anlaşmalar da otomatikman orta yerden kalkmış olur diye düşünüyoruz.

Yine, demir yollarıyla ilgili de belli problemler var. Sadece Sivas-Samsun demir yolu değil, Ankara-Samsun demir yoluyla ilgili bir çalışmanız var mı? Buradaki son durum nedir? Bununla ilgili bir çalışmanız var mı? Devamında Samsun Limanı... Zaman zaman duyuyoruz, işte “Limanda bir dolma var, tam şeyleri karşılayamıyor.” Samsun özel bir yer; havaalanıyla, demir yoluyla, hava yoluyla dünyanın her tarafına, özellikle Asya’ya, her noktadan ulaşılacak bir kent. Maalesef, Samsun, uzunca bir süredir, bir türlü Türkiye ekonomisinde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Yaşar, süreniz tamamlanmıştır. Son cümlelerinizi alalım lütfen.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Özellikle, bu projelerle ilgili Bakanlığın son çalışması nedir? Buna yazılı olarak da cevap verebilirsiniz.

Ben 2020 bütçesinin Bakanlığınıza hayırlı uğurlu olmasını diliyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

AK PARTİ Grubundan Sayın Nevzat Ceylan Bey.

Evet, buyurun.

Süreniz beş dakikadır, hepsini kullanmak zorunda değilsiniz ama.

NEVZAT CEYLAN (Ankara) – Sayın Başkanım, değerli Bakanım, değerli bürokratlar, çok kıymetli milletvekili arkadaşlarım; Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Ben, özellikle Ankara'yla ilgili bazı tespitlerimi ve taleplerimi iletmek istiyorum. Sayın Bakanım, Ankara-İstanbul yolu için, bildiğiniz gibi, en kestirme yolun Ayaş, Beypazarı, Nallıhan, Mudurnu veya Göynük üzerinden geçmesi gerekirken geçmişte yapılan siyasi birtakım yanlış uygulamalarla bu yolun oradan geçmediğine şahit olduk ve yıllardan bu yana da bu yol hâlâ işlev kazanmış değil ve gittikçe de trafiğin arttığına, gittikçe de o yolun kullanılmaya başlandığına şahit oluyoruz. Ankara-İstanbul yolunun o hattan gidildiği zaman yaklaşık 50-60 kilometre daha kısaldığını sizin Karayolları teşkilatı da çok iyi bilirler. Fakat bu yol, maalesef, yıllardan bu yana ihmal edildi.

Özellikle Nallıhan'a yaklaşıırken 23 kilometrelik yola hâlâ bölünmüş yol yapılmadı Sayın Bakanım. Bunları sizlere arz ettik ama bu yolun 2016 yılında yatırım programına alınmış olmasına rağmen dört yıldan bu yana da yapılmaması gerçekten bizleri sıkıntıya sokmaktadır. Yolcu trafiği epey artmış durumdadır. Orada Eti Soda'nın onlarca kamyonu günde birkaç sefer yapmaktadır. Beypazarı'nın sebze kamyonları, tırları oradan geçmektedir. En çok kazanın olduğu yer bu yol olmuştur. Neredeyse her gün kaza olmaktadır. Şahsen kendim de kaza yaptım ve arabam pert oldu, onu da özellikle belirtmek istiyorum. Dolayısıyla bir an evvel bu yolun yapılması gerekiyor. Çok pahalı bir yol değil, 23 kilometrelik bir yol burası. İnşallah sizler de İstanbul'a giderken bu yoldan geçerseniz bizim haklı olduğumuzu da çok net bir şekilde görürsünüz diye düşünüyorum.

Diğer taraftan bu yoldan seyahat edenler çoğalmaya başladı, inanç turizmi yönünden de son derece önemli bir hat burası. Bir taraftan Nallıhan'da Tapduk Emre'nin makamı var, diğer tarafta Göynük'te Akşemseddin Hazretlerinin bulunduğu yer var, son derece tarihi bir yol. Zaten geçmişteki İpek Yolu'nun da buradan geçmesinin anlamı çok açık ve net. Dolayısıyla bu yol konusunda hassasiyetimizi belirtiyor ve bir an evvel başlanılmasını özellikle temenni ediyoruz.

Diğer taraftan, yine, çok hızlı tren konusunda... Eğer bu hattan geçerse çok daha kısa sürede İstanbul'a ulaşılacağı çok nettir. Malumunuz İstanbul'un nüfusu 16 milyon, Ankara'nın nüfusu 5,5-6 milyon; yaklaşık 22 milyonluk nüfus, Türkiye'nin dörtte 1'ine tekabül etmektedir. Bu dörtte 1'ine tekabül eden nüfusun en çok sirkülasyon yapıldığı yol, en kestirme yol burasıdır. İnşallah, çok hızlı trenin buradan geçmesini de temenni ediyoruz.

Ben, bu vesileyle Bakanlığın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, teşekkür ediyoruz.

Şimdi, 5 arkadaşımızın ismini ilan etmek istiyorum, hani kendilerini hazırlamaları bakımından: Önce CHP'den Seyit Torun Bey'e, sonra HDP'den Sayın Filiz Kerestecioğlu Demir'e, sonra MHP'den Sayın Ayşe Sibel Ersoy'a daha sonra CHP'den Hasan Baltacı'ya, beşinci olarak da AK PARTİ'den Mustafa Esgin Bey'e söz vereceğim. Arkadaşlar kendilerini ona göre ayarlarlarsa...

Şimdi, Seyit Torun Bey'e söz veriyorum.

Buyurun lütfen Sayın Torun.

Süreniz dört dakikadır.

SEYİT TORUN (Ordu) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, size tekrar hayırlı, uğurlu olsun; değerli bürokratlarınıza da sevgiler, saygılar sunuyorum. 2021 bütçemizin de hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum.

Tabii, Samsun-Sarp Demiryolu Projesi hep gündemde, basından da takip ediyoruz, bununla ilgili birçok konuda da bilgilendirme yapıldı ama bir bilgi kirliliği var. Bakanlığımızın projeye ilgili bir çalışması var mı? Bu konuda ne durumdayız? Bazen, proje değişikliği yapıldığı yönünde de bilgi var. Bu konuda bizleri bilgilendirseniz en azından biz de bilgi sahibi olmuş oluruz.

Fatsa Çevre Yolu, 2020 yılı bütçe görüşmeleri esnasında da Sayın Bakan Cahit Turan'a sormuştuk; projelerin 2020 yılı içinde bitirilip 2021'de ihaleleri mutlaka yapılmış olacaktı. Aynı soruyu 3/7/2020 tarihinde, sizin Bakanlığınız döneminde de sorduk; "2021 yatırım programına alınması planlanmaktadır." demiştiniz. Bu, yatırım programına alındı mı? Bunu öğrenmek istiyoruz çünkü Fatsa Çevre Yolu gerçekten çok elzem, özellikle yazın trafiğin akışında ciddi aksamalara yol açıyor. Belli bir mesafeyi geçiyorsunuz ama bu Fatsa'da tamamen işkenceye dönüşüyor.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Sadece Fatsa'yı ilgilendirmiyor, bütün bölgeyi ilgilendiriyor.

SEYİT TORUN (Ordu) – Evet, bütün Karadeniz'i ilgilendiriyor Sayın Başkanım, aynen ifade ettiğiniz gibi. Aynı şekilde demir yolu da öyle, hem turizm amaçlı hem ticari amaçlı. Özellikle Gürcistan ve onun uzantısındaki Türki Cumhuriyetlerin de turizm ve ticari olarak kapasitesinin artmasına yol açacak.

Ünye-Akkuş-Niksar Yolu projesi bitti, her yıl soruyoruz, projesi bitti ama bir türlü ihalesi gerçekleşmedi, bir türlü yatırım programına alınmadı. Bu da bizim özellikle İç Anadolu'ya açılan önemli bir yolumuz, Akdeniz'e açılan önemli bir yolumuz. Yıllardır da bu konuyu her bütçe döneminde gündeme getiriyoruz ama hâlâ sonuç alamadık.

Aybastı-Reşadiye yolunda şu ana kadar hiçbir çalışma yapılmadı. Bu konuyla ilgili de bu çalışmaların bir an önce başlamasını özellikle istiyoruz. Ordu-Gölköy yolu ıslah çalışmaları devam ediyor fakat çok yavaş ilerliyor. Gene bir kış dönemi geldi, gene bitirilemedi, gene -o yol bildiğiniz gibi çok engebeli bir yol- yolun ulaşımı işkence hâline geldi. Tabii, biz her bütçe dönemi geldiğinde, zaman zaman bütçe döneminin haricinde de bu yolların akıbetini sorduğumuzda bize sadece takvimler veriliyor , süreler veriliyor ama hâlâ bununla ilgili bir gelişme yaşanmadı. Oradaki vatandaşlarımızın özellikle kıyıyla iletişiminde gerçekten çok ciddi sorunlar yaşıyoruz. Artık, bu konuların da bir an önce netliğe kavuşmasını Bakanlığınızdan özellikle rica ediyoruz ve tekrar bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Şimdi, Sayın Filiz Kerestecioğlu'na söz veriyorum. Süreniz beş dakikadır Sayın Kerestecioğlu, buyurun lütfen.

FİLİZ KERESTECİOĞLU DEMİR (Ankara) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli katılımcılar; demir yolları, dünyanın pek çok yerinde tüm yurttaşların uygun fiyatlarla ulaşım hizmetlerinden faydalanabilmesi için kamu kuruluşu olarak varlık gösterirler. Ulaşım aslında bir kamu hizmetidir fakat ülkemizde demir yolları tıpkı hava yollarında olduğu gibi bilinçli biçimde adım adım özelleştiriliyor. Siz dilediğiniz kadar "Yerli, millî vagon yapıyoruz." deyin bu ülkede yıllardır vagon üretildiğini yaşı yetenler biliyorlar. Bunlar, yaşları yarım asrı geçmiş fabrikalardı fakat Sivas, Eskişehir ve Adapazarı'ndaki fabrikaların demir yollarıyla bağımlı kopardınız, Devlet Demiryollarının içini boşalttınız. Altyapı ve üstyapıyı ayırmanın ve Taşımacılık AŞ adıyla bir devlet şirketi kurmanın da esas amacı demir yollarını özelleştirmektir. Ne pahasına peki? İlk yapılan işler kamunun olan binaları satışa çıkarmak, limanları özelleştirmek, kâr getirmeyen seferleri kaldırmak ve güvenlik pahasına personel sayısını azaltmaktır. Ulaştırma modları arasında en güvenli işletmecilik olarak bilinen demir yolu yolcu taşımacılığı Hükûmetiniz döneminde meydana gelen Pamukova, Tavşancıl, Kütahya, Çorlu ve Ankara'daki sosyal cinayet diyebileceğimiz önlenebilir olan kazalarla güvenli işletmecilik vasfını yitirdi maalesef. Şu an Devlet Demiryollarında Taşımacılık AŞ haricinde tamamen özel 2 tren işletmecisi faaliyet gösteriyor: Biri Derince'ye petrol taşıyan Koç grubunun Körfez

Şirketi, diğeryse Divriği-İskenderun arasında demir cevheri taşıyan OMSAN. Demiryolları, sözüm ona rekabet içinde olması gereken OMSAN’a vagonlarını ihalesiz kiralamıştı, hatırlarsınız. Taşımacılık işini yapan bu şirketler, güçlü sermayesi olan şirketler ve zamanla yarışıyorlar. Trenlerinin gecikmemesi için yeri geldiğinde yukarıdan Demiryollarına baskı yaparak normalde seyrüseferi sakıncalı vagonların bile seyrine devam etmesini sağlıyorlar. İş güvenliğin ve liyakatin yerleşmediği bir düzende bu özel şirketlerin sayıları arttıkça yeni kazalara davetiye çıkacağını tahmin etmek hiç de zor değil.

Haydarpaşa Garı’nın durumu var bir de. Haydarpaşa’yı yıllardır işlevsiz hâle getirmek için çaba harcadınız. Gara yıllarca tren sokmadınız, halka sormadan garla ilgili onlarca rant projesi hazırladınız ama sunumunuzda bu kıymetli ve tarihî garla ilgili tek bir ifade yoktu. Üstelik yakın zamanda genel müdür, daire başkanları ve servis müdürleriyle bir toplantı yapıldığını öğrendik. Bu toplantının maliyetini de detaylarıyla açıklamanızı rica ediyoruz. Bu toplantıda Haydarpaşa Garı’nın gar olarak çalışmasını engelleyecek planlar mı yapıldı? Haydarpaşa Garı’nı işlevsizleştirmek için projede olan 6 yolu iptal etmeyi mi planlıyorsunuz? Benim de işe gidiş dönüş yolumdu Haydarpaşa ve deniz yoluyla da bağlantılı olduğu için trafiğe takılmadan gidebileceğimiz, gerçekten hem tarihî kentte güzel bir bölge hem de ulaşımı sağlayan bir yerd. Yıllarca bunun eksikliğini hepimiz çektik ve çekmeye devam ediyoruz.

Trenler, demir ve taşların üzerinde gider arkadaşlar bildiğiniz gibi. Trafik Daire Başkanı rayları kastederek “Projeyi demire, taşa boğmuşsunuz, burası yeşillik alan olsun.” dedi mi? Demir yollarını bu kadar bilmeyen kişileri mi göreve getirdiniz? Bunları da bilmek istiyoruz.

Sayın Bakan, herkes salgının en yaygın olduğu dönemde sağlığının derdindeyken dayanışma geleneğiyle bilinen Demiryollarında çok acımasız ve hukuksuz sürgünler yaşandı. Demiryolculuk -siz de iyi bilirsiniz- farklı görüşten de olsalar çalışanlar arasında dostluğun en güçlü olduğu kurumlardandır fakat liyakatsiz atamalarınızın sonucunda bu üst mertebedeki kişiler Demiryollarının iyiliği için çalışan, kurumun zarara uğramaması, bu geleneğin korunması için can ve başla çalışan kişileri ve sendika yöneticilerini seçerek sürgün ettiler.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Kerestecioğlu, teşekkür ediyorum. Son bir cümle lütfen...

FİLİZ KERESTECİOĞLU DEMİR (Ankara) – Üstelik Demiryolculuktan gelen ve AK PARTİ’li kimliğiyle bilinen insanlar da rahatsız bu durumdan; “Biz yıllarca Demiryollarına hizmet verdik, neden bu kişiler getiriliyor kurumun başına?” diye soruyorlar. Demiryollarını kamu yararı pahasına sermayeye devretmeyin, bu önemli kurumun kültürünü ve kentlerin hafızalarını yok etmeyin.

Saygılar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi Sayın Ayşe Sibel Ersoy’a söz veriyorum.

Süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

AYŞE SİBEL ERSOY (Adana) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar ve basınımızın güzide mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, küresel Covid-19 salgınına karşı devletimizin mücadelesi, sağlık çalışanlarımızın ve kolluk kuvvetlerimizin yanı sıra PTT çalışanlarımızın üstün gayret ve fedakârlıklarıyla devam etmekte. Temasla yaygınlaşan virüs karşısında gerek posta dağıtım hizmetleri gerekse gişe işlemleriyle

birlikte maske dağıtımı ve sosyal yardım ödemeleri gerçekleştirilerek risk altında kesintisiz kamu hizmeti sunan başka dağıtıcılar olmak üzere tüm PTT çalışanlarımızı tebrik ediyorum. Bakanlığımız ve PTT yönetiminin özverili çalışmalarından dolayı 2 bin TL tutarında ikramiye verilmesi kararının PTT çalışanlarının adına isabetli bir karar olduğunu belirtmek isterim.

Sayın Bakanım, bu vesileyle bizlere sıkça sorulan sorulardan birkaçını size aktarmak istiyorum. Bakanlığımız tarafından yüksekokul ve lisans mezunu dağıtıcıların memur olması ve yine dağıtıcıların yıllardır beklediği yıpranma hakkıyla ilgili bir çalışma var mıdır? Ayrıca, PTT personelinin tek statüde istihdam sistemi içinde tamamının 399 sayılı KHK kapsamında güvenceli şekilde istihdam edilmesiyle ilgili çalışma var mıdır? Bakanlığımızın PTT personelinin özlük haklarının iyileştirilmesiyle ilgili hangi çalışmalar yapılmakta?

Bu duygu ve düşüncelerimle 2021 yılı Bakanlığımız bütçesinin hayırlı olmasını diler, teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum. Süreyi kullanımınızdan dolayı ayrıca teşekkür ediyorum.

Şimdi Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Hasan Baltacı'ya söz veriyorum.

Buyurun Sayın Baltacı, süreniz dört dakikadır.

HASAN BALTACI (Kastamonu) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, benden önce bir konuşmacı şöyle bir şey söyledi: “Yaptığımız yollar göz doldurdu.” Evet, doğrudur, yaptığınız yollar göz doldurdu ama aynı zamanda cep de doldurdu.

Bu konuya geçmeden önce, geçen hafta Kastamonu'yu ziyaret ettiniz, hoş geldiniz, sefa getirdiniz. Sizden önce 2011 yılında Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım da Kastamonu'yu ziyaret etmişti ve 25 kilometrelik Cide-Kurucaşile yolunun tamamlanacağına, bitirileceğine söz vermişti ama henüz bitirilemedi.

Yine, sözden önce 2014 yılında Ulaştırma Bakanı Sayın Lütfi Elvan Kastamonu'yu ziyaret etmişti. İnebolu Yolu'nu büyüteceğinin sözünü vermişlerdi ama İnebolu yolu Cengiz Holdinge satıldı, şimdi balıkçılar bile oraya girip balık avlayamıyorlar.

Yine, 2016'da Ulaştırma Bakanı Sayın Ahmet Arslan ilimizi ziyaret etti, demir yoluyla ilgili talepler konusunda “Bu bir ihtiyaçtır, değerlendirilecek.” demişti ama dört yıldır 1 milim ilerleme olmadı.

Yine, 2019'da Ulaştırma Bakanı Sayın Mehmet Cahit Turan ilimizi ziyaret etmişti ve “Tosya Yolu, Daday Yolu ve Azdavay Yolu tamamlanıp bitirilecek. Bunlar tamamlandığında tadından yenmez.” demişti ama ne Daday yolunda ne Tosya yolunda herhangi bir gelişme olmadı ve Azdavay Yolu da henüz bitirilemedi. Bu konuların takipçisi olacağız.

Ayrıca, siz Kastamonu'ya gelirken Kastamonu Havaalanı'nı kullanmıştınız. Biz de ısrarla Kastamonu Havaalanı'nda sis dolayısıyla inişi kolaylaştıran CAT2 cihazının olmadığını söylediğimizde arkadaşlarınız konuyu bilmediğimizi söylüyorlardı ama sizin uçağınız da havada birkaç tur atmak zorunda kaldı, ondan sonra havaalanına ancak inebildi. Kastamonu Havaalanı'nın CAT2 cihazının bir an önce takılmasını, tamamlanmasını talep ediyoruz.

Bunun dışında, biz yollarla ilgili konulardan bahsettiğimizde, genelde arkadaşlarınız şöyle söylüyor: “Bizim yaptığımız Ilgaz Tüneli'nden siz geçmiyor musunuz?” Evet, biz de geçiyoruz ve o Ilgaz Tüneli'ni en çok kullananlardan birisi de benim. Ama şöyle bir şey var Sayın Bakan: Soru sormuşuz, “Ilgaz Tüneli ihalesi hangi aşamalardan geçti?” demişiz. 2012 yılında Ilgaz Tüneli 219

milyon TL'ye Cengiz Holdinge verilmiş. Daha sonra 213 milyon liralık bir ikmal ihalesi yapılmış ve 2016'da bu tünel 1 milyar 90 milyona bitmiş yani 5 tane tünel parasına 1 tane tünel yapmışsınız, Kastamonu'nun 4 tane tüneli yok. Gösterin, bizim de gözlerimiz dolsun.

Ayrıca şunu söylemek istiyorum: 2012 yılında asgari ücret 701 liraydı, 2016 yılında asgari ücret yani bu ihale bittiğinde asgari ücret 1.300 liraydı. Asgari ücrete yüzde 85 zam geldiği yerde, Cengiz Holdingin aldığı ihaleye yüzde 500 zam gelmiş. Yine, Sayın Bakan, İnebolu yolunu ihale etmişsiniz, İnebolu yolunu 2017 yılında 1 milyar 380 milyona yine aynı şirkete, Cengiz Holdinge vermişsiniz. Şu anda en ufak bir çalışma yok. Geçen geldiğinizde bir açıklama yapılmış, denilmiş ki: "Bu yol 2023 yılında 2 milyar 850 milyona bitecek." Ama bazı resmi kaynaklara göre de 3 milyar 517 milyona bitecek yani yüzde 122 artış olacak. Eğer öyleyse 2017'de asgari ücret 1.404 liraydı şimdi asgari ücretin 3.201 lira olması gerekiyor. Sayın Bakan, bu yollarla Cengiz Holdinge ödediğiniz paralarla; Daday yolu da bitirilebilirdi, Tosya yolu da bitirilebilirdi, Azdavay yolu da bitirilebilirdi.

Ayrıca, bu rakamlarla, KYK borcu olan binlerce öğrencinin KYK borcu ödenebilirdi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyoruz.

HASAN BALTACI (Kastamonu) – Sayın Başkan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir cümle lütfen.

Buyurun.

HASAN BALTACI (Kastamonu) – Uzaktan eğitim alan çocukların tablet, bilgisayar, televizyon ihtiyaçlarının tamamı giderilebilirdi. Evet, yol yaptınız; evet, o yollar göz dolduruyor ama birilerinin de cebini doldurdunuz Sayın Bakan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, sağ olun.

Şimdi, Sayın Mustafa Esgin, buyurun lütfen.

MUSTAFA ESGİN (Bursa) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, ekibinizle birlikte Komisyonumuza hoş geldiniz.

Tabii, AK PARTİ iktidarlarının en iddialı alanlarından biridir; ulaştırma, ulaşım meselesi. Açıkçası dün sağlıkta gördük, bugün de ulaşım; AK PARTİ'nin en iddialı olduğu alanlardaki yöneltiğiniz eleştirilerden, insafsız eleştirilerden rahatsız olmadığımızı ifade ediyorum ben. Şundan dolayı rahatsız olmadığımızı ifade ediyorum: Çünkü milletimize tekrar tekrar bu yapmış olduğumuz hizmetleri anlatma fırsatı veriyorsunuz. Bunlardan biri de İstanbul'u İzmir'e bağlayan, cumhuriyet tarihinin en önemli icraatlarından biri; Bursa'ya da önemli bir kavşak noktası hâline getirmiştir ve Osmangazi Köprüsü, Osmangazi Köprüsü de dünyanın 4'üncü büyük köprüsüdür; İstanbul'la da Bursa'yı entegre etmiş çok önemli bir projedir.

Sayın Bakanım, Bursa bir sanayi şehri. Tabii, bu otobanın sanayi bölgelerine -20'nin üzerinde sanayi bölgesi var- bağlantısı son derece önemli. Bu noktada, Demirtaş Organize Sanayi Bölgesi ile otoban bağlantısıyla ilgili çalışmalarını gerçekleştiriyoruz, büyükşehir belediyesiyle birlikte, Bakanlığınız da destek veriyor.

Bunun yanı sıra, yine, Hasanağa, Akçalar Sanayi Bölgesi'nin otobana bağlantısı çok önemli bir mesele. Bu meseleyi de çözmek için kamulaştırmasıyla birlikte bu otoban bağlantısının -ki 4,1 kilometrelik, fazla uzun olmayan bir bağlantıdır bu- gündeme alınmasını önemle istirham ediyoruz.

150 bin kişinin istihdamını söz konusu yapacak TEKNOSAB, Yüksek Teknoloji Organize Sanayi Bölgesi'nin sanayi bağlantısı da son derece önemli. Evet, Bursa'nın çevre yolu son derece önemli ama görüyoruz ki şu an çevre yolunda çok büyük bir yoğunluk var. Bu noktada, bu çevre yolunu, Bursa merkezin çevre yolunu kuzey çevre yoluyla -bununla ilgili de ben bir çalışmamız olduğunu biliyorum- hızla gündeme almakta fayda olduğunu düşünüyorum.

Sayın Bakanım, Anadolu Otoyolu, yani İç Anadolu'yu Çanakkale'ye, Çanakkale Köprüsü'ne bağlayacak olan yol -2011'de ÇED raporu alınmıştı, projesi hazır- Bursa'yı da önemli bir kavşak noktası hâline getirecek, bunun da bir an önce devreye alınmasını istirham ediyoruz.

Bir de bölgemizden Karacabey Boğaz yoluyla ilgili -bu 30 kilometrelik bir yol- bu yol çalışmasını başlattınız, çok teşekkür ederiz. Ancak önümüzdeki yıl bu yolun bitmesiyle ilgili Bursa'nın ve bölgenin bir talebi var, bunu da sizlere arz etmek istiyorum.

Bursa'nın hızlı tren meselesi: Aslında, Osmanlı'nın son döneminde raylı sistemlerle Bursa tanışmıştı ve 1948 yılına kadar 42 kilometrelik Mudanya Limanı'na bağlayan bu hat kullanılmıştı. 1948'te Cumhuriyet Halk Fırkası döneminde Mudanya seferleri Yani, o raylı sistem hikâyemizin bittiği tarihtir; bundan dolayı, Bursa halkı Cumhuriyet Halk Fırkasını hiç unutmaz.

Osmaneli-Bursa arasındaki hızlı tren çalışmasında bir gecikme var ama Osmaneli ile Bursa'yı ve Bandırma'yı entegre edecek ve bizi Bandırma Limanı'na ulaştıracak ihalenin yapılmış olması Bursa'da büyük bir heyecan oluşturdu, bundan dolayı da ayrıca teşekkür ediyoruz. Bursa, tabii, bir sanayi şehri; 15 milyar dolarlık ihracatı olan bir şehir. Limanlara ulaşımımız son derece önemli. İhracatının yüzde 78'i kara yoluyla yapılıyor; bu, kabul edilebilir bir şey değil. Osmaneli ile Bursa'yı bağlayan hızlı tren hattımız aynı zamanda yük taşımasında da önem arz eden bir hat. Bu noktada da navlun maliyetlerini düşürecek, son derece önemli bir proje olduğunu ifade ediyorum.

Sayın Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2021 yılı bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Esgin.

Şimdi, yine 5 arkadaşımızın ismini okuyacağım, sırasıyla söz vereceğim, ona göre kendimizi hazırlayabiliriz.

Öncelikle, Komisyon üyemiz Sayın Mustafa Baki Ersoy'a söz vereceğim, ardından -Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun sayısını biraz azaltma ihtiyacı var, sağlık şartları açısından- Cumhuriyet Halk Partisi Grubundan önce Gülizar Karaca Hanım'a, daha sonra İrfan Kaplan Bey'e, sonra Suzan Şahin Hanım'a, 4'üncü olarak da İlhami Özcan Aygun'a söz vereceğim.

Öncelikle, Mustafa Baki Ersoy, buyurun lütfen.

Süreniz on dakikadır Sayın Ersoy.

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcılarım, Komisyonumuzun çok kıymetli üyeleri, kıymetli milletvekillerimiz, değerli bürokratlarımız, basınımızın güzide mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, kalkınmanın ve medeniyetin yapı taşı yol, dolayısıyla ulaşımdır. İçinde bulunduğumuz çağda 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 oluşturulması gerekmektedir ancak bu şekilde coğrafi konumumuzu avantaja çevirebilir ve başta lojistik ve ticaret olmak üzere birçok sektörde kendimizi ileri taşıyabiliriz. Bana göre ülkemizde ulaşım sistemindeki problemimiz henüz ulaşım ağlarını tam olarak kuramamış oluşumuzdur. Ağlar arasındaki dengesizliğin giderilmesi için demir yolu ve deniz yolu fiziki alt yapısı geliştirilmeli; liman, demir yolu, kara yolları bağlantıları güçlendirilmelidir.

Sayın Bakanım, seçim bölgem olan Kayseri, bulunduğu bölgenin en gelişmiş sanayi ve sağlık altyapısına sahip ilidir; hâl böyle olunca Kayseri iline kara, hava ve demir yollarından ulaşımın kolay sağlanabilmesi sadece Kayserili vatandaşlarımız için değil, çevre illerden gelecek vatandaşlarımız için de hayati önem arz etmektedir. Fakat buna rağmen, ilimiz hâlâ bir otoban imkânına sahip değildir. 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. Coğrafi olarak merkezî konumda olmasına karşın, maalesef, sahip 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 ilimiz var olan projelere de dâhil edilmemiştir. 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 ve tamamlanmıştır. Talebimiz, en azından hâlihazırda uygulama aşamasına gelmiş bulunan Ankara-Niğde Otoyolu projesine Kayseri ilinin de dâhil edilmesidir.

Sayın Bakanım, projesine başlanmış fakat ödenek bekleyen kara yolları projelerimiz de mevcuttur. Bunlar: Kayseri-Sivas ayrımı Bünyan yolu, Hisarcık ayrımı Develi arası, Develi batı çevre yolu ve Develi kuzey çevre yolu, Develi-Yahyalı yolu, Felahiye-Özvatan-Kermelik yolu, Boğazlıyan-Felahiye yolu, Pınarbaşı Karayolları 5'inci bölge Mersin hududu yolu, Pınarbaşı-Göksun, Pınarbaşı-Gürün-Darende yolu, Kayseri-Niğde devlet yolu, İncesu-Himmet Dede ayrımı Kayseri yolu gibi projelerimiz de yapım aşamasında olup ödenek beklemektedir.

Bununla birlikte, Sayın Bakanım, her fırsatta dile getirdiğimiz yaklaşık on yıldır şehrimize söz verilen bir yüksek hızlı tren projesi var. Bu yüksek hızlı tren projesiyle alakalı bizim talebimiz Yerköy'den Kayseri'ye 140 kilometrelik bir hattın ilave edilmesidir çünkü Kayseri, gerçekten İç Anadolu'nun fiziki yapısı da göz önünde bulundurulduğunda, yüksek hızlı treni hak etmektedir diye düşünüyoruz. Kaldı ki ben size bu soruyu sorduğumda siz şöyle bir cevap verdiniz bilgi notu olarak: "Başlangıç tarihi 2020, planlanan bitiş tarihi 2025 olup proje bedeli 6,1 milyar TL" olarak tarafımıza belirtildi. Tabii, bu şekilde bir cevap gelince de inşallah, başlamasını bekliyoruz bizler ama şöyle de bir şey söz konusu: Bizler, bitiş tarihinin 2025 yılından daha önce gerçekleşmesini talep ediyoruz.

Bunun yanında, sizler inşallah birtakım açılışlar için, temel atma törenleri için cumartesi günü Kayseri'mizde olacaksınız -bizleri de davet ettiniz, çok teşekkür ediyorum- bu temel atma törenlerinde de inşallah orada birlikte olacağız, bu temel atma törenlerini sağladığınız için de şehrimiz adına çok teşekkür ediyorum. İnşallah, bu yatırımların devamı gelecektir. Bizler her zaman sizlere güveniyoruz, devletimize güveniyoruz, devletimizin yanındayız ancak dediğim gibi Kayseri'de çok ciddi anlamda bir, otoban problemi; iki, hızlı tren beklentisi vardır. Çünkü bizim Kayseri-Ankara arası yaklaşık 330 kilometredir, Kayseri ile Ankara arasındaki bölünmüş yola baktığınızda yaklaşık 20 yerleşim

biriminin içinden geçmektesiniz, 30 civarı trafik ışığında da durmak zorundasınız. Kayseri'ye hava yolu olmadığına göre, deniz yolu olmadığına göre, şu anda bir yüksek hızlı tren de olmadığına göre sadece kara yoluyla seyahat edebilmektesiniz. Kayseri'miz oysa ki Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'yu da düşündüğünüzde merkezî bir konumda olan bir ilimizdir. Ve bizim bu taleplerimizi dikkate alacağınızdan biz eminiz ama yine de ben burada gündeme getirmek istedim.

Sözlerime son verirken Sayın Bakanım sizlere, Bakan Yardımcılarımıza, bürokratlarımıza, emeği geçen herkese çok teşekkür ediyoruz. Bakanlığınız 2021 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah'tan niyaz ediyorum.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKAN ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyoruz Sayın Ersoy.

Sayın Gülizar Karaca, buyurun lütfen.

GÜLİZAR BİÇER KARACA (Denizli) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Öncelikle, Denizli-Aydın Otoyol Projesi için ben de Sayın Milletvekili Nilgün Ök gibi teşekkür etmeyi çok istedim. Tabii ki otoyolun turizm merkezlerini birbirine bağlaması çok çok kıymetli ama Sayın Bakanım, şunu ifade etmek isterim: Defalarca iptal edilen, 3 Temmuz 2020'de ihalesi gerçekleştirilen, 6 firmanın teklif verdiği bu ihaleye ilişkin Denizli'nin ve vatandaşlarımızın çok ciddi kaygıları var.

Öncelikle, ihale bedeli ne kadar bunu bilmek istiyoruz. Arkasından, kilometre başına verilen garanti bedelini öğrenmek istiyoruz. Yine, kaç araçlık garanti verildi, bunları öğrenmek istiyoruz ve yapılan sözleşmenin de ayrıntılarını öğrenmek istiyoruz Sayın Bakan. Biz sorduğumuzda “Ticari sır.” deniliyor. Sayın Bakan, bunun bedelini milletimiz ödeyecek; milletimizin cebinden çıkacak bu paraların bedelini öğrenmek de milletimizin hakkıdır.

Bir de “Fernas” isimli firmaya ihalenin verildiğini biliyoruz biz. Yalnız, merak ettiğim bir konu var: 3 Temmuzda ihale gerçekleştiğinde Aydın'daki bir gazeteci Hasan Kadife diyor ki: “6 firma teklif verdi ama bugün yazıyorum, bu ihaleyi Fernas İnşaat kazanacak.” Ve 28 Ağustosta ihaleyi Fernas İnşaat'ın kazandığı ortaya çıkınca da aynı gazeteci diyor ki: “Ben 8 Temmuzda demedim mi ‘Bu ihaleyi Fernas kazanacak.’ diye?” Sayın Bakan, bu ihaleyi 3 Temmuzda kimin kazanacağını belki de Bakanlık olarak siz dahi bilmiyordunuz ama Hasan Kadife isimli Aydınli gazeteci nereden biliyor ya da ihale yapılmadan kime verileceği ortaya çıkarıldı, kime verileceği anlaşıldı, biz 28 Temmuzda sadece bir tiyatronun sonucunu mu öğrendik, merak ediyorum.

Sayın Bakan, yine, Denizlili sanayicilerimiz çok uzun yıllardır Denizli-İzmir arasında ihracat için Alsancak Limanı'na uzanacak olan demir yolunun, hızlı tren demir yolunun ve taşımacılıkta kullanılan demir yolunun yapılmasını bekliyor. Demir yolundan şu anda ulaşım gerçekten oldukça güç ama sanayicilerimiz ihracat için Alsancak Limanı'na kara yolu kullanıyor, ciddi anlamda maliyetler artıyor ve dünyadaki kendi sektöründeki diğer üreticilerle rekabet şansı azalıyor. Aydın-İzmir-Denizli otoban ihalesinin iki yılda bu kadar yoğun bir şekilde defalarca iptal edilmesinden sonra ihale 3 Temmuzda gerçekleştirildi. Umut ediyorum ve sizden de Denizlili sanayiciler adına talep ediyorum: Denizli-İzmir arasında Alsancak Limanı'na yük taşımacılığı için demir yolunun biran önce sanayicilerimizin istediği kapasitede yapılması.

Sayın Bakan, geçtiğimiz günlerde Denizli'nin Pamukkale ilçesi Kocadere Mahallesi'ne basınçlı boru sistemli 300 metrelik bir su borusu döşendi. Köylü vatandaşlar dediler ki: “Buradan otoban geçecek, bunu döşemeyin.” Döşeyen şirket “Hayır, buradan otoban falan geçmiyor.” dedi. Döşediler ve birkaç gün önce gelen bilgiye göre oradan otoban geçeceği ve 300 metre döşenen boru hattının

sökülmeye başlandığı ifade edildi ve kamunun zararı da 1 milyon liranın üzerinde. İki Bakanlık arasındaki mesafe çok mu uzun? Yoksa iki Bakanlık arasında telefon hatlarında bir sorun mu var ki köylü vatandaşlarımızın otoban geçeceği bildiği bu güzergâhta Tarım ve Orman Bakanlığının yetkilileri otoban geçeceğini inkâr ederek kamuyu 1 milyon lira zarara uğratmıştır.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim.

Sayın İrfan Kaplan, buyurun lütfen.

İRFAN KAPLAN (Gaziantep) – Teşekkürler.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli Komisyon üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bildiğiniz üzere Gaziantep sanayi, turizm ve ticaret kentimiz; dolayısıyla, trafik yoğunluğu ilimizde oldukça fazla. Size özellikle ölümlü ve yaralanmalı kazaların olduğu birkaç bölgeden bahsetmek istiyorum. D400 Kara Yolu’nun güneydoğu etabında bulunan ve sık sık ölümlü kazaların yaşanmasına neden olan Gaziantep-Birecik arasında 56 kilometrelik bir yol yapımı çalışması var. Bu yolun Gaziantep-Nizip arasındaki 40 kilometrelik kısmının genişletme çalışması üç yılı aşkın süredir bitmedi. Bu yol üzerinde ölümlü, maddi hasarlı kazalar sıklıkla yaşanıyor. Yakın zamanda Nizipli hemşehrilerimi ziyarete giderken çalışmanın devam ettiği yolu bizzat gördüm, yol çalışmasının yapıldığı bölgede uyarı anlamında yalnızca bir tabela vardı. Bu yol yapımı bitene kadar yolun kullanıma kapatılması ve alternatif olarak otobanın ücretsiz olarak vatandaşlarımızın kullanımına açılmasını talep ediyorum. Yine, Karkamış-Oğuzeli arasındaki yol çok dar ve bu yolda da sıklıkla trafik kazaları yaşanıyor. Karkamış-Nizip arasında yol yapımına başlandı. Bu yolların yapımının hızlandırılmasını bölge halkı adına talep ediyorum.

Sayın Bakan, Gaziantep Organize Sanayisi Türkiye’nin en büyük organize sanayisidir, dolayısıyla sabahın erken saatlerinde ve akşam saatlerinde trafik sıkışıklığı çileye dönüşüyor. Organize Sanayi Bölgesi’nin Başpınar girişindeki üç şerit yetmiyor, sanayi bölgesine girince bu üç şerit ikiye düşüyor ve hâliyle trafik yoğunluğuna neden oluyor. Bu bölgede en kısa zamanda yeni bir düzenleme yapılmalı ve trafik rahatlatılmalıdır. Bakanlığınızın organize sanayi bölgesindeki trafik yoğunluğunun azaltılması ve rahatlatılması için bir çalışması var mıdır?

Sayın Bakan, milletvekili olduğum ilk günden bu yana Nurdağı ölüm yolunu defalarca dile getirdim, gerek Meclis konuşmalarında gerek verdiğim yazılı soru önergelerinde gerekse de eski Bakan Mehmet Cahit Turhan Bey’in yanına bizzat giderek bu yolda yaşanan can kayıplarını, maddi hasarlı ve yaralanmalı kazaların bilgisini verdim, ivedilikle yapılması için ricada bulundum. AK PARTİ Gaziantep Milletvekilimiz Ali Şahin 5 Mart 2020 tarihinde Gaziantep-Nurdağı yolunun 2020 Yatırım Programı’na alındığı müjdesini verdi. Cumhurbaşkanlığının 2020 Yılı Yatırım Programı’na baktığımda bu yola 528 milyon 173 bin liralık bir proje tutarı belirlenmiş. Ancak 2020 Yılı Yatırım Programı’nda bu yola sadece 2 bin liralık bir ödenek çıkmış. En yakın tarihimize baktığımızda, 11 Kasım’da bu yol yine can aldı, gencecik bir evladımız yitip gitti. 2 bin liralık bir ödenek ayırıp müjdelediğiniz Nurdağı ölüm yolu can almaya, ocakları söndürmeye devam ediyor. Size bu fotoğrafları göstermek istiyorum. Bu kazaların hepsi ölümlü ve yaralanmalı kazalar ve aynı bölgede olan kazalar. Bu işin şakası yok.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

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

İRFAN KAPLAN (Gaziantep) – Bu mesele siyasetüstü bir mesele. Bu yolda her gün ağır yaralanmalı, ölümlü, maddi hasarlı can kayıplarına artık tahammülümüz kalmadı. Bir kez daha tüm Gaziantep halkı adına sizden bu yolun ivedilikle yapılmasını talep ediyorum. Lütfen vatandaşlarımızı, 2 bin lirayla “Yatırım programına aldık.” deyip oyalamayın. Bu yol bir an önce yapılsın.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum Sayın Kaplan.

Sayın İlhami Aygun...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakan, değerli milletvekilli arkadaşlarım ve değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle şunu belirtmek istiyorum: Cumhurbaşkanı Erdoğan seçim çalışması için geldi, bir günde Çorlu Havalimanı'nın adı “Atatürk Havalimanı” oldu. “Çorlu Atatürk Havalimanı” olunca buranın adı, biz de hem yurt içine hem de yurt dışına uçuşlara açılacağını ve hareketli olacağını ümit ettik ama aradan zaman geçti, baktık ki tam tamına haftada 7 uçak uçarken şimdi 2-3 uçağa düştü ve gelişigüzel uçuşlar var. Geçtiğimiz günlerde Ulaştırma Bakanlığı yeni bir müjde verdi, dedi ki: “Çorlu Atatürk Havalimanı'nı yurt dışı uçuşlarına açıyoruz.” Bir baktık, normal uçuşları yapamazken yurt dışı uçuşlarına açıyorsunuz. Vallahi, pes doğrusu diyorum. Bir an evvel -ilk başladığı günkü- yapılan her gün uçuşları Ankara'ya yapabilirseniz bizler sevineceğiz diyorum. Bir an evvel Çorlu Atatürk Havalimanı'na eski işlerliğini kazandırmanızı bekliyorum.

Yine, bakınız, Şarköy ilçemiz var ve 1923'ten beri tek gidiş gelişli yolumuz var. Burası turistik bir ilçemiz ve yazın 300 bine ulaşan bir nüfusu var. Her dönemde de AK PARTİ'liler gelip seçim çalışması öncesi “Yolu duble yol yapacağız.” diyor ama o günden bugüne daha hâlâ bir şey yok. Bir an evvel Şarköy'ü Karıştıran'a bağlayan o tek gidiş gelişli yolu duble yol yapmanızı bekliyoruz, ümit ediyoruz.

Yine, bakınız, Malkara ile Hayrabolu ve Alpullu arasında maden ocaklarımız var -Malkara ile Hayrabolu arasında- 10'uncu kilometrede. O yol sizin yüz karanız, gelin bir bakın, oradan kağnı gitmez. Şu anda 21'inci yüzyıdayız, tali yollarda ve uçurumun dibinde... Maden Kanunu'nun 7'nci maddesi der ki: “Kara yollarına 60 metre yaklaşamazsınız.” Nedir? Uçurum var arkadaşlar yanında. Sayın Bakan, gözünüzü açın, Karayolları 1. Bölgeye emir verin, bir an evvel o yolu tekrar eski hâline çevirin. Bir an evvel de yeni bütçede, 2021 yılı bütçesinde Malkara'dan Hayrabolu'ya, Alpullu'ya kadar duble yolu gerçekleştirin.

Gene bakın, 2017'de Hayrabolu yolunu Süleymanpaşa'ya bağlayan yolun temelini attınız. Ya, arkadaşlar, kağnı gibi gidiyor, o yol da giden bir şey yok.

Arkadaşımız, Denizli Vekilimiz az önce övünüyordu “Yol yaptık, yol yaptık.” diye. Gelin Trakya'ya, Avrupa'ya gelin, Avrupa'da sınıfta kaldınız diyorum. Trakya'da maalesef yollar rezil.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Vekilim, bakın, görün yolları.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Siz kendinize bakın. Gerçekler Tekirdağ'da.

Bakınız Meclis Başkanı Şentop Hoca Tekirdağlı ama gelin, Trakya'daki yolları görün. Trakya'da bir havalimanı var ama uçuş yok. Yazıklar olsun diyorum!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Size yazıklar olsun!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Yine, bakınız, yollar, Muratlı, Süleymanpaşa ve Karıştıran'a doğru ölüm yolu; gelin, o yolları da bir an evvel yapın diyorum.

Asıl sorun şurada: Devlet Demiryollarıyla övünüyorduk. 8 Temmuz 2018’de Çorlu tren faciası; 25 canımızı yitirdik, iki buçuk yıldan beri ortada görünmeyen Devlet Demiryolları, geçtiğimiz günlerde bilirkişi raporunun ortaya çıkmasıyla beraber birden ortaya çıktı. Ne oldu? Evet, suçlular burada, suçlular Ankara’da. Yeni bilirkişi raporunda taa aşağıdan yukarıya kadar yargılanacaksınız, kimse saklanamayacak, herkes adaletin önüne çıkacak.

Katliam yaptınız; dedik ki: “Menfezleri açın, yol bekçisi koyun.” Dönemin Bakanı dalga geçti bizimle “Ya yol bekçisine gerek var mı? Biz sinyalizasyon yaptık.” Ama Pamukova’yı aklayan bilirkişi raporuyla aynı kişiler geldi, Çorlu’yu aklamaya kalktı ama adalet şimdi susadı; iki buçuk yıldan beri insanları kapılarda dolaştırdınız, Anayasa Mahkemesi kapısında coplattınız ama şimdi yeni bilirkişi raporuyla beraber hepiniz yargılanacaksınız diyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Aygun, lütfen tamamlar mısınız?

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) – Bir an evvel Trakya’ya el uzatın diyoruz. Bakınız, yat limanı yapmaya kalktınız, Ceyport’a verdiniz, oraya kimyasal madde depoları koyduruyorsunuz. Bir an evvel aklınızı başınıza alın, Trakya’yı mayın tarlası hâline getirmeyin diyorum.

Saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Suzan Şahin...

SUZAN ŞAHİN (Hatay) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli üyeler; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

600 bin Suriyeli mülteciyle 2 milyon 200 bin nüfusa sahip Hatay, 6’ncı teşvik bölgesine dahi alınması gerekirken 5’inci teşvik bölgesine ilçe bazında alınmıştır.

İskenderun Limanı’ndan gelen nakliye İskenderun-Osmaniye Otobanı’ndan 5’inci teşvik bölgesi Osmaniye’ye taşınmakta; buradaki yoğun trafik, kazalara sebebiyet vermekte; sanayi sektöründe ağır maliyet yükü oluşturmaktadır.

İskenderun’dan başlayarak Erzincan’ın Gözene gişelerine kadar devam eden otoyolun ücretsiz olmasının gerekmede olduğunu defalarca dile getirdik. Payas-İskenderun arası ücretsiz oldu ancak büyük bir sanayi bölgesi olan Erzincan-Gözene-Payas arası rahatlatılmalı, bu yol da ücretsiz hâle getirilmelidir.

Ayrıca Hatay’ı ikiye bölen ve uluslararası bir yol olan, şehir içi araç trafiğinin de eklenmesiyle yoğunluk yaşanan E91 Kara Yolu’nun yapıldığı günden bu yana bakımsızlık içinde, tek gidiş geliş köy yolu gibidir, utancımız olmuştur.

E91 Kara Yolu’nun 2021 yatırım planlarına alınarak gerekli çalışmaların yapılması, toplamda 4 organize sanayi bölgesine ev sahipliği yapan Erzincan, Dörtöy, Payas, İskenderun ilçelerinde ağır tonajlı ve tehlikeli madde sevkiyatı yapan taşıtlara güvenli bir seyir rotası oluşturulması için bir planlama yapılması elzemdir.

Hatay’ın merkez ilçesi olan Antakya’ya kadar otoban yoktur. Otoban İskenderun’a kadar gelmekte, merkez ilçe ve sınır hattındaki ilçelere gitmemektedir. Antakya-Reyhanlı ve Samandağ-İskenderun arasını kapsayacak otoban ihtiyacını da 2021 yatırım planlarına dâhil etmelisiniz.

Arsuz-Samandağ Sahil Yolu’nun 26 kilometresi yapıldı; teşekkür ediyoruz ancak son 6 kilometre yapılmadı. Geriye kalan Kale’den Arsuz merkeze kadarki kısım dağlık, dar ve virajlı bir yol. Son etap olan 6 kilometrelik kısım bitmediği sürece 26 kilometrelik kısmın da bir anlamı kalmıyor. Bu nedenle kimse yeni yolu kullanmak istemiyor. Atıl yatırım olarak kalmaması için 6 kilometrelik kalan kısma bütçe ayrılmalıdır.

Sayın üyeler, önemli şehirlerimizden biri olan Hatay, yolcu ve yük trafiğini kara yolu, deniz yolu ve hava yoluyla karşılamaktadır. Hatay ulusal ve uluslararası kara yolu ağ bağlantılarına sahip olan bir şehir özelliği taşımaktadır.

Türkiye gibi geniş coğrafyaya sahip ülkelerde ulaşım sistemleri arasındaki koordinasyon gerekliliği tüm dünyada uygulanan bir yöntemdir. Hatay'a gerekli yatırım yoktur. İç Anadolu'yu Akdeniz'e bağlayacak olan Konya-Karaman-Mersin hızlı tren hattının Mersin-Adana-Osmaniye-Kahramanmaraş-Gaziantep-Şanlıurfa hızlı demir yolu etabına sanayi ve ticaret, turizm şehri olan Hatay neden dâhil edilmemiştir?

Bir kültür medeniyet şehri, ancak Hatay'a ulaşmak o kadar kolay değildir. Hatay'a gelen ve Hatay'dan giden uçak sayısı ile destinasyon yetersizdir. Hatay Havalimanı'ndan gelen ve giden uçuş seferlerinin artırılması, Ankara, İstanbul ve İzmir'e günde en az 2 direkt uçuş sağlanması konusunda bir çalışma yapılması şarttır.

Dörtyol-Hassa arasında yapımı planlanan Amanos Tüneli Projesi'nin tamamlanmasıyla birlikte bölgede yeni bir sanayi ve ticaret aksı oluşturulacak, bölge ve ülke ekonomisine katkı sağlanacak. Amanos Dağları'nın altından geçecek 30 kilometrelik tünelle İskenderun Limanı Hassa'da ilan edilen 13 bin dönüm organize sanayi bölgesine bağlanacaktır. Ülkemizin demir çelik üretiminin önemli bir bölümünü gerçekleştiren ancak Amanos Dağları ile Akdeniz arasında sıkıştığı için büyüyemeyen İskenderun sanayi sektörü bu projenin hayata geçirilmesini dört gözle beklemektedir.

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

SUZAN ŞAHİN (Hatay) - Türkiye'nin ilk 10 mega projesinden 1'i olarak belirtilen projenin yapımına 2019 yılı içerisinde başlanacağı belirtilmiş, sözler verilmiş ancak somut hiçbir adım atılmamıştır. Proje seçim vaadi olarak kalmış, üzerinden onca seçim geçmiştir. İki yıldır gerek iktidar gerek muhalefet milletvekilleri olarak Mecliste her fırsatta dile getirdiğimiz bu sorunlarla ilgili çözüm beklemekteyiz.

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

SUZAN ŞAHİN (Hatay) – Bütçede ihmal edilen, üvey evlat muamelesi gören Hatay, artık Hükümetin bir adım atmasını ve 2021 bütçesinde hak ettiği payı almak istemektedir.

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

SUZAN ŞAHİN (Hatay) – Tamamlıyorum efendim.

Bu pandemi döneminde bile 7'nci sırada vergi veren Hatay, aynı sırada yatırım görmek istemektedir. Tüm bu hususların bu bütçede yer alması elzemdir. Artık yeter, sabır taşı olduk, verdiğimiz vergilerin karşılığını istiyoruz. 2021 bütçesinde Hatay'ı görmezden gelmeyin.

Bu bütçenin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Saygılarımla.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Muhittin Taşdoğan, buyurun lütfen.

ALİ MUHİTTİN TAŞDOĞAN (Gaziantep) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın vekiller, kıymetli basın mensupları; Gaziantep önemli bir üretim üssümüzdür. Üretilen ürünleri yurt içine ve yurt dışına taşımak ise bizim için çok önem arz etmektedir. Gaziantep-Nizip arası yol genişletme çalışmaları devam etmektedir, bir an önce tamamlanmasını arzu etmekteyiz. İlimiz Gaziantep-Nizip yolundan sonra en çok kazanın yaşandığı yol E400 Kara Yolu yani Gaziantep-Nurdağı yoludur. Bu yol Gaziantep-Sakçagözü-Nurdağı üzerinden Gaziantep'i ve tüm güneydoğuyu batıya ve Hatay iline bağlayan yoldur. Her kaza haberinde kazaya karışan araçların bütün mağdurları ya ağır yaralıdır ya da bu vakalar çoklu

ölümlemlerle sonuçlanmaktadır. Vatandaşımızın en az ağır yaralanmasıyla sonuçlanan trafik kazaları nedeniyle Sakçagözü-Nurdağı arası, D400 Kara Yolu'nun bölge halkı tarafından "ölüm yolu" olarak ifade edilmesine neden olmuştur. Bu yolun yapımına başlanacağı söylenmiş, ifade edilmiş ama henüz bir gelişme yoktur. Yine, bu kara yolu, bölgemizde onlarca köyü ilçemize ve şehrimize bağlayarak hem köylerimizin hem de ilçelerimizin ekonomisine katkı sağlayan, köylünün ürettiği tarımsal ve ticari malları ticaret merkezine naklettiği ticari önemli lojistik yollardan biridir. Yapımı yarım kalan kara yollarının başka can kayıplarına neden olmaması ve emniyetli bir ulaşım altyapısının oluşturulması için bu yolların tamamının çift yol olması ve derhâl bitirilmesi veya öncelik verilmesi gerekmektedir. Bu yolun sıkı bir şekilde takipçisi olmaya devam edeceğiz.

Sayın Bakanım, kıymetli vekiller; bir diğer ulaşım ve ticaret yolu ise demir yoludur. Ülkemizde birçok ilimizde demir yolu ulaşım seferleri artarak devam etmektedir. Maalesef Gaziantep, tren yolları açısından fukara bir durumdadır. Başpınar-Mustafa Yavuz -sözleşmesi 2017 yılı Şubat ayında imzalanan, güzergâh uzunluğu 25,5 kilometre olan ve 2021 yılı ortasında bitirilmesi planlanan- Projesi'nin (Gaziray) zamanında tamamlanmasını umut ediyorum. Bu tren seferlerinin Gaziantep'ten Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren bağlantılı olarak düzenlenmesini ve bir an önce başlamasını bekliyoruz.

Sayın Bakanım, Bakanlığımızın projesini müjdelediği Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Yüksek Hızlı Tren Projesi'yle yolcu ulaşımının beş saatten bir buçuk saate düşecek olması, şahsım, hemşehrilerim ve bölgemiz insanlarınca memnuniyetle karşılanmıştır. Yapımı üç-dört yıl sürecek bu projenin tamamlanmasını beklemeden bir an önce Gaziantep Tren Garı'nın hizmet vermeye başlaması bölge halkımızın ayrıca beklentisidir. 1960 yılından bu yana Gaziantep'in tren yolu ulaşımına hiçbir ek yatırım yapılmamıştır. Birçok dar gelire sahip aile için demir yolu en ucuz ve en ekonomik olmakla birlikte aynı zamanda güvenli bir ulaşım aracıdır. Bu konuyla da ilgili gerekli adımlar atılmalı, iller arası yolcu seferleri bir an önce başlamalıdır.

Sayın Bakanım, deniz taşımacılığı da Gaziantep için önemlidir çünkü Türkiye'nin ihracat üslerinden biriyiz. Dünyaya açılan kapımız İskenderun Limanı'na kolay ulaşmak için Gaziantep -Hassa- İskenderun Otoyolu'nun bir an önce hayata geçirilmesini ve limanları etkin bir şekilde kullanmak hem ülkemize hem şehrimize ciddi katma değer sağlayacaktır. Gaziantep, Kahramanmaraş ve Hataylı üreticiler bu yolu sabırsızlıkla beklemektedirler.

Bütçemizin memleketimize hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Taşdoğan.

Sayın Salih Cora...

Buyurun lütfen.

SALİH CORA (Trabzon) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, sizlerin şahsında tüm heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Değerli arkadaşlar, bu bütçe görüşmeleri benim katıldığım 7'nci bütçe görüşmeleridir. AK PARTİ'de milletimizden aldığı yetkiyle bu yıl 19'uncu bütçesini gerçekleştirmektedir. Milletimiz bu yetkiyi her seferinde bize verdikçe muhalefet partisi mensupları olarak, sizler doğal olarak her geçen gün hırçınlaşıyorsunuz. Muhalefetin eleştiri felsefesine bakmamız gerekiyor. Eleştiri felsefesine baktığımızda esasında AK PARTİ'nin yıllara sâri olarak oluşturduğu politikalarda ortaya koyduğu icraatların en güçlü yanlarından saldırmaya çalışıyorsunuz. AK PARTİ'nin güçlü yanı neresiyse oraya

saldırıyorsunuz. Milletimizin bize göstermiş olduğu teveccüh neyse onun üzerinden yükleniyorsunuz. Milletimizin 15 kez seçtiği Cumhurbaşkanımıza “Tek adam” diyorsunuz. Yaptıklarımızı medya yazdıkça “Yandaş medya” diye eleştiriyorsunuz.

CAVİT ARI (Antalya) – Yalan mı?

SALİH CORA (Trabzon) – Yargı ne zaman vesayet organı olmaktan çıktı, yargı, size göre “Bağımlı yargı” oldu. Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemiyle etkin, hızlı karar alma mekanizması oldukça, milletin sorunları çözüldükçe Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi hedefiniz oldu. Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi aynı zamanda değerli arkadaşlar, bir kadro hareketidir. Bu kadrolarla devleti milletin emrine sunarak güzel işler yaptıkça, bu kadrolara çamur atmaya, liyakat tartışmasıyla yıpratmaya çalışıyorsunuz. Sağlıkta dönüşüm yaptık, dün, şehir hastaneleri üzerinden yaygara koparıyorsunuz. Ulaştırma “Yapılamaz” denilenleri yaptık, hayalleri gerçeğe dönüştürdük, kamu-özel iş birliği yatırımları üzerinden bir sonuç çıkarmaya çalışıyorsunuz. Biz bu yaklaşımınızı, neyi amaçladığınızı çok iyi biliyoruz, biz zihniyetin cemaziyelevvelini çok iyi biliyoruz. (CHP sıralarından gürültüler)

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bravo!

SALİH CORA (Trabzon) – Anlatıyorum şimdi...

Değerli Bakanım, kıymetli milletvekilleri; AK PARTİ döneminde kara yolları, hava yolları, deniz yolları, demir yolları, haberleşme alanında, hülasa tüm ulaştırma modlarında bir başarı hikâyesi yazılmıştır. Ulaşım hizmetleri yerlerde gezerken şimdi ulaşım kalitesini artıran bir marka değer ortaya çıkardık.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ulaştırma...

SALİH CORA (Trabzon) – Şu ana kadar tüm bu ulaşım modlarında 910 milyarlık bir yatırım gerçekleştirdik, bu yatırımların totalinde 257 bin kişinin istihdamına imkân sağladık, gayrisafi yurt içi hasılaya 386 milyar TL katkı sunmuş olduk.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Salih, ulaşım değil, ulaştırma.

SALİH CORA (Trabzon) – Değerli arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığının yatırım planlamasında şunu iyi bilmeniz gerekiyor ki çok ciddi proje stoku vardır. Burada herkes konuştuğunda kendi memleketine yol istiyor, kimse yol yapılmasını istemiyor.

CAVİT ARI (Antalya) – Müteahhitleri zengin...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Salih, kendi paranla yapmadın, devletin parasıyla yaptın.

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

SALİH CORA (Trabzon) – Değerli arkadaşlar, biz ne yaptığımızı biliyoruz. Mevcut bütçe ödenekleriyle... Değerli arkadaşlar, biz ne yaptığımızı biz ne yaptığımızı çok iyi biliyoruz. Bu bütçe imkânlarıyla, bütçe ödenekleriyle bu kadar projenin bir anda geçirilebilmesi mümkün değildir, yapsak bile çok uzun sürer. Şu anda kamu-özel iş birliğiyle yapılan yatırımların toplam ulaşım yatırımları içerisindeki değeri, Sayın Bakanımız bütçe sunumunda belirtmiştir, 214 milyar TL civarındadır. Değerli arkadaşlar, kamu-özel iş birliğiyle yapılan yatırımların yüzde 86’sı tamamlandı, bunun tutarı 184 milyar civarındadır. Yani eğer bunlar kamu-özel iş birliğiyle yapılmasaydı bu 184 milyarın merkezî bütçeden karşılanması gerekiyordu. Devam eden yatırımlar 30 milyar civarındadır. Bu yatırım modeline karşı çıkmak, apaçık bir şekilde söylüyorum kuru gürültüden başka bir şey değildir veya konuyu bilmemektir.

Değerli arkadaşlar, kamu-özel iş birliği yatırımları, yap-işlet-devret modeli 1986 yılından beri uygulanmaktadır. Toplam 237 projenin 68’i bizden önce yapılmıştı, keşke daha çok yapılsaydı, daha çok yatırımı memleketimize getirmiş olsaydınız. Bu bir yatırım modelidir, bu bir finansman modelidir.

Bu işin yapılabilmesi için hedef yolun, hedef projenin hem fizibil hem kredibil olması gerekir. Vatandaş bizden yol istiyor, biz de bunun için bir çare üretiyoruz. “Nasıl yapabiliriz?” diye düşünüyoruz. Değerli arkadaşlar, biz bu tür yatırımları 3996 sayılı Yasa’ya göre gerçekleştiriyoruz. Bu yasayı okumadan herkes aklına geldiği şekilde konuşursa ortada gürültü oluşur.

CAVİT ARI (Antalya) – Her sene değiştiriyorsunuz, değiştirmediğiniz yeri kalmadı.

SALİH CORA (Trabzon) – Bir defa bu tür yatırımlar uluslararası sermayeyle yapılıyor, yurt içindeki bankalardan, kanun gereği bu yolları yapmak için bu yatırımları gerçekleştirmek için kredi kullanmak mümkün değildir.

KAMİL OKYAY SINDIR(İzmir) – Teminat...

SALİH CORA (Trabzon) – Bir banka, kredi verirken, geri dönüş yaparken, geri dönüşü olur mu olmaz mı buna bakmaktadır. Biz garanti vermezsek belki banka da kredi vermeyecekti; bu, esasında risk paylaşımı projesidir.

CAVİT ARI (Antalya) – Hepsi yapıldı.

SALİH CORA (Trabzon) – Uluslararası sermaye, bu yatırımlarla Türkiye’ye geliyor, yaptığı yatırımlarla, ödediği bedellerle ülke ekonomisine de katkı sağlanıyor. Eğer Türkiye güçlü bir ülke olmasaydı, yatırım yapılabilir bir ülke olmasaydı özel sektörün yatırım yapma gücü ortaya çıkmaz, bu kabiliyetini ortaya koyamaz ülkemizde de bu şekilde yatırım yapma imkânı olmazdı.

Değerli milletvekilleri, bu yöntemle esasında bütçe kaynaklarına alternatif bir finansman imkânı sağlıyoruz. Yap-işlet-devret modeliyle yapılan projeler merkezî bütçeden yapılmış olsaydı az önce bizden istemiş olduğunuz yolları, talep ettiğiniz projeleri gerçekleştirmemiz mümkün olmayacaktı. Bir anlık kamu-özel iş birliği yatırımlarından vazgeçtiğimizi düşünün, Sayın Kaya bir anlık kamu-özel iş birliği yatırımlarından vazgeçtiğimizi düşünün...

AHMET KAYA (Trabzon) – Allah razı olsun!

SALİH CORA (Trabzon) – ... O zaman Kanuni Bulvarı’nı yapamazdık, o zaman Tanjant Yolu’nu, Sahil Yolu’nu bitiremezdik, Erdoğan Yolu’nu yapamazdık, Maçka-Trabzon arası yolları yapamazdık, Edirne’nin, Kırklareli’nin, Van’ın, Hakkâri’nin yollarını yapamazdık.

(Gürültüler)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, lütfen müdahale etmeyelim, lütfen arkadaşlar.

SALİH CORA (Trabzon) – Değerli arkadaşlar, kamu-özel iş birliğiyle yapılan projeler daha ziyade trafik hacminin yoğun olduğu yerlerde, sanayinin, ekonominin geliştiği büyükşehirlerimiz ve civarlarında yapılmaktadır. Bu yolları yapmasaydık -ki mevcut güzergâhlar da iyileştirilmiştir- o güzergâhlar kullanılacaktı. Peki, trafik yoğunluğu ne olacaktı? Zaman tasarrufu nasıl karşılanacaktı? Mesafe uzunluğu kısalacak mıydı, seyahat konforu nasıl olacaktı? Bunları iyi değerlendirmek lazım. Bakın, daha önce bu yol ağırları yapılmamış olsaydı 40 kilometre hızla giden bir araç, şu anda 80 kilometre hızla gitmektedir. Bu, yolların kalitesini ortaya çıkarmaktadır. Şimdi, Erim ağabeyimiz bize gösterdi, bak, geçmişteki kazalar, her gün yüzlerce kaza oluyordu, kaza oranları düştü.

KAMİL OKYAY SINDIR(İzmir) – Hediye mi ettiler o yolları bize, hediye mi ettiler?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Sındır, müdahale etmeyelim lütfen.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Daha geçen hafta trafik kazasında ölenler oldu.

SALİH CORA (Trabzon) – Değerli arkadaşlar, dileyen eski yolları kullanabilir bunda hiçbir engel yoktur, bu bir tercihtir. Zira, ulaşım yoğunluğunun yarısı bu yeni yapılan yollara aktarıldı, eskisi kadar da eski yollar yoğun olmayacaktır. Kıymetli milletvekilleri, bugüne kadar hizmete açtığımız, yap-işlet-devret modeliyle yaptığımız yolların maliyetinin 184 milyar tutarında olduğunu söyledim, Bakanımız da sunumunda belirtti. Peki, bu yatırımlar için ne kadar garanti ödemesi yaptık? Geçen yılın bütçe çalışmalarından edindiğim izlenim ve bu yıla ortalaması 10-15 milyar civarındadır ki hava yolu projelerinde bu yıl hariç 6 milyarın üzerinde de bir kâr yapılmıştır. Bu projelerden garanti ödemesinin üzerinde gelir elde ediliyor. Bu projeler belirli bir süre sonra ülkemizin en önemli altyapı değerleri olacaktır, ülkemizin bir serveti olacaktır. Belki ileride önemli bir gelir kalemi olacaktır.

Ben bu duygularla, yap-işlet-devret modellerinin esasında ülkemiz için bir kazanç olduğunu, yaparken de kazanıldığını, işletirken de işletme maliyetlerini hesapladığınızda kazanıldığını, devrederken de devletin kazandığını iyi bir şekilde bilmenizi isterim.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Kur farkıyla 66 milyar fark ödendi, eski parayla 66 katrilyon.

SALİH CORA (Trabzon) – Değerli arkadaşlar, ben bu duygularla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum. Başarılar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim Sayın Cora.

Arkadaşlar, lütfen, salonda bağırarak konuşmayalım, hatibe müdahale etmeyelim. Rica ediyorum.

Sayın İsmail Faruk Aksu, buyurun lütfen.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

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

Sayın Bakanım, sunumunuz için teşekkür ediyorum. Şahsınızda, ulaştırma ve altyapı alanında yapılan kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz yolu iletişim alanında devasa yatırım ve hizmetleri için emeği geçen herkese teşekkür ediyor, tebrik ediyoruz.

2020 yılında 29 milyar lira olan Bakanlığınızın bütçesi başlangıç ödeneği 2021 yılı bütçesinde yüzde 64 oranında artırılarak 49 milyar liraya çıkarılmıştır. Bakanlık bütçesinin merkezî yönetim bütçesi içindeki payı yüzde 3,6'dır. Bütçede demir yolu ve kent içi ulaştırma yatırımları önceliklendirilerek 2020 yılında 8,5 milyar olan Bakanlığın toplam sermaye giderleri ödeneği 15,2 milyar Türk lirasına çıkarılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü sermaye giderleri de 7,6 milyar Türk lirasından 14,1 milyar Türk lirasına çıkarılmıştır. Buna göre, yatırım ödeneklerinde önceki yıla nazaran 2 kat artış sağlanması öngörülmüştür. Bunu yeni yatırımlara ve mevcut yatırımların tamamlanmasına imkân verecek olması bakımından önemli buluyoruz.

Ekonomik ve sosyal hayatın ortaya koyduğu ihtiyacın karşılanmasına yönelik olarak oluşturulan ulaştırma altyapısı, üretim ve ticarette rekabet gücü kazanılmasına ve vatandaşın refah düzeyinin yükseltilmesine önemli katkı sağlamaktadır. Bu anlayışla, ulaştırma politikasının esasının 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 kurulması gerekmektedir. Dünya ticaretinde yaşanan daralma ve genişlemeler ulaştırma sektörünü, bilhassa da deniz yolu ve kara yolu taşımacılığını önemli oranda etkilemektedir. Zira, dış ticaretin önemli bir bölümü bu alt modlar marifetiyle gerçekleştirilmektedir. Küresel ölçekteki ekonomik, sosyal ve çevre odaklı gelişmeler sürdürülebilir kalkınma tartışmalarını ön plana çıkarmaktadır. Buna paralel olarak, sürdürülebilir kalkınma hedeflerini bileşenleri ekseninde doğrudan veya dolaylı etkileyen temel unsurlardan biri de lojistik ve ulaştırma hizmetleri olmaktadır.

Dünya taşımacılık ve lojistik sektörünün bu uzun vadeli eğilimlerinin yanında kısa vadede büyük bir zorlukla karşı karşıya kaldığı da görülmektedir. Küresel ticaretteki korumacı tedbirler, Covid-19 salgını dolayısıyla dünya genelinde ekonomik aktivitede yaşanan yavaşlama ve ticaret hacmindeki ivme kaybı, dünya genelinde taşımacılık ve lojistik sektörü açısından kısa vadede zorlu bir tablo ortaya çıkarmaktadır. Güvenli, verimli, süratli ve kolay erişilebilir bir ulaştırma sistemi lojistik hizmetlerinin etkin sunumu için kritik önemdedir. Nitekim, Cumhurbaşkanlığı yıllık programında da lojistik hizmetlerinin etkin sunumu için, dengeli modal dağılımı için uzun dönemli planlamaların ve artan ulaşım talebine uygun demir yolu ve deniz yolu altyapısının oluşturulmasına yönelik ilave çalışmaların yapılması gerekliliği vurgulanmıştır. Ülkemizin coğrafi konumunun da etkisiyle yüksek potansiyel sunan ulaştırma sektöründe yapılanların yanında, makro ölçekte katedeceği ve ulaşacağı önemli rotaların olduğu da görülmektedir. Bu itibarla, Avrupa Birliği ülkeleri, yakın komşularımız, Karadeniz ve Akdeniz havzası ülkeleriyle ulaştırma sistemimizin entegrasyonu stratejik bir önem taşımaktadır. Türkiye'nin doğu-batı ve güney-kuzey ulaştırma bağlantısını güçlü ve konforlu hâle getirecek kara yolu ulaştırmasının tamamlanmasıyla, uluslararası düzeyde taşınan mallar ile hizmetlerin çok daha kısa sürede ilgililerine kaliteli ulaşım imkânı sağlanacaktır. Bu yönde sürdürülen bağlantı yollarının tamamlanmasını çok önemsiyoruz.

Ülkemizde çok önemli gelişmeler olduysa da demir yolu taşımacılığı hem hat uzunluğu hem de hat kalitesi itibarıyla henüz istenilen düzeyde bulunmamaktadır. Demir yolu altyapısındaki bu yetersizlik yolcu ve yük taşıma istatistiklerine de yansımaktadır. 2019 yıl sonu itibarıyla Türkiye'deki mevcut demir yolu ağ yoğunluğu dikkate alındığında hem nüfus hem de yüz ölçümü bazında AB ortalamasının altında bir ağı sahip olduğu görülmektedir. Bu açıdan, önemli demir yolu güzergâhlarında kapasite artışı sağlanarak, öngörülen ve planlanan projeler hayata geçirilerek ve özel sektör işletmeciliği geliştirilerek orta ve uzun vadede demir yolu yük taşımacılığında istenilen gelişme sağlanabilecektir. Demir yolunun yük taşımacılığından daha fazla pay alabilmesini teminen, ana hatlardaki sorunların giderilmesi, trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen tek hatlı demir yollarının çift hatlı hâle getirilmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarının tamamlanması bu kapsamda önemli olacaktır. 30 Ekim 2017 tarihinde resmî açılışı yapılan Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı gibi jeostratejik ve ticari alternatifler ile stratejik öneme sahip projelerin hayata geçirilmesi kuşkusuz Türkiye'ye ekonomik olduğu kadar siyasi üstünlük de sağlayacaktır.

Uluslararası hava trafiğinde ülkemiz önemli bir aktarma merkezi hâline gelmiştir. Bununla birlikte, Covid-19'dan en çok etkilenen sektörlerden birinin de hava yolu sektörü olduğu açıktır. Ülkemizde 1 Haziran itibarıyla başlayan normalleşmeye rağmen hava yolu sektöründeki normalleşme süreci diğer ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin de kararları doğrultusunda kademeli olarak yavaş yavaş ilerlemektedir. Bu kapsamda, 2020 yılında toplam yolcu trafiğinde 2019 yılına göre önemli bir daralma olacağı beklenmektedir.

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

Bilgi ve iletişim teknolojileri sektörünün gelişimi, bu sektörün gayrisafi yurt içi hasılaya yapacağı doğrudan katkının yanı sıra diğer sektörlerin gelişimi için de kritik önemdedir. Bilgi ve iletişim teknolojileri, ürün ve hizmetlerin diğer sektörlerle nüfuzu, ekonominin geneli ve tüm sektörler için yenilikçiliğin geliştirilmesini ve verimlilik artışı elde edilmesini mümkün kılmaktadır.

Türkiye'nin küresel uydu haberleşme pazarındaki ağırlığının artırılması, hem televizyon yayıncılığı hem de veri iletişimi için kullanılmak üzere yeni uyduların hizmete girmesi son derece önemlidir. Yerli uydu üretimine yönelik çalışmaların hızlandırılarak bir an önce devreye alınması ülkemize bu anlamda önemli avantajlar sağlayacaktır.

Deniz yolu ulaştırmasının faaliyet alanı, uluslararası bir özellik taşımasının yanı sıra taşımacılığın birim başına en düşük maliyetle gerçekleştirilebildiği ulaştırma modudur. Dünya taşımacılığında 2019 yılında deniz yolunun payı yüzde 83 olarak gerçekleşmiş, Türkiye'nin dış ticaret hacminin miktar olarak yüzde 88,55'i deniz yoluyla gerçekleşmiştir. Buna karşın, ithal edilen ürünlerin yaklaşık yüzde 94'ü, ihraç edilen ürünlerin ise yüzde 89'u yabancı bayraklı gemilerle taşınmaktadır. Bu açıdan, fiziksel altyapının geliştirilerek deniz yolu taşıma paylarının artırılması gerekmektedir.

Sivil havacılıkta yolcu ve kargo kapasitesi artırılmalı, uluslararası ulaştırma ve enerji koridorları üzerinde yer alan ülkemizin lojistik ve ulaştırma altyapısı geliştirilerek bölgesel lojistik merkezi olması sağlanmalıdır.

Sonuç olarak, ulaşım, lojistik, haberleşme sektörü gelecek açısından önem taşıyan sektörlerden birisidir ve salgın sürecinde de ulaşım, ulaştırma, lojistik belirleyici sektörlerden birisi olmuştur. Bu süreçte sadece sağlık ekipmanlarının değil, ulusal ve küresel ölçekli bütün ihtiyaçların karşılanabilmesi ancak bu sektörün geliştirilmesine bağlı olarak şekillenecektir. Sektörel güç büyük ölçüde kara yolu bağlantıları, demir yolu ağları, havalimanları, deniz yolları altyapısına bağlı olarak ölçülmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir dakika ek süre veriyorum Sayın Aksu.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Sağ olun.

Dolayısıyla, ulaşım, lojistik, kargo ve haberleşme gibi sektörlerde sahip olunan avantajlar ve muhtemel fırsatlar açısından doğrudan devlet müdahalesi içeren stratejik planlamaların gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir.

Sayın Bakanım -Sayın Bakan burada yok- ama Sayın Karayolları Genel Müdürümüz burada, onunla ilgili; şimdi, bir İstanbul Milletvekili olarak, Kuzey Marmara Otoyolu için önce teşekkür ediyoruz. Çalışmalar sırasında bozulan yerleşim yerleri, bağlantıları kopan köy yolları, zarar gören tarla yolları oldu. Bunu zaman zaman size, bölge müdürlüğümüze ilettik ve bunları, sağ olun, düzelttiniz ancak Silivri'nin Fener, Kadıköy, Akören ve diğer bazı köylerinde büyük çaplı olmasa da benzer sorunlar devam etmektedir ve orada yaşayan vatandaşlarımız adına ben bunların, bu problemlerin giderilmesini sizden istirham ediyorum. Bu düşüncelerle Bakanlığınız ve bağlı kuruluş bütçelerinin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Aksu.

Şimdi, Komisyon üyemiz Sayın Ekrem Çelebi.

Buyurun Sayın Çelebi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım burada yok ama çok değerli Bakanım, çok değerli Komisyon üyelerimiz, çok değerli bürokratlarımız, çok değerli basın mensupları; ben de Ulaştırma Bakanlığımızın 2021 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum. Bu vesileyle hepinize saygılar sunuyorum.

Değerli milletvekilleri, tabii sabah saat ondan beri buradayız. Bunu her zaman söylüyoruz AK PARTİ Grubu olarak, elbette ki muhalefetin görevi veya şu andaki Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemiyle birlikte 1'nci, 2'nci, 3'üncü veya 4'üncü partiler var, bu partilerin görevi, iktidarlari eleştirebilirsiniz. Geçen bir milletvekili arkadaşımız söyledi, inanılmaz derecede eleştirebilirsiniz, evet, inanılmaz derecede eleştirebilirsiniz ama acımasızca iftira atmanızı doğru bulmuyorum, bunu özellikle söyleyeyim.

(Uğultular)

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – İzin vererseniz, Cavit Hocam, bakın, siz de konuştunuz, dinledik sizleri. İzin vererseniz, bir şeyler anlatmak istiyoruz, kendi görüşlerimizi, kanaatimizi sizlerle paylaşmak istiyoruz değerli arkadaşlar.

Şimdi, bir arkadaşımız konuşunca şunu söyledi, dedi ki: “Gelecek vizyonunuz yok.” İkinci cümlesi “Tercihlerinizi eleştireceğim.” Üçüncü cümlesi “Ekolojik bakışınız yok.”

Şimdi, merak ediyorum, elbette ki bunları söyleyebilirsiniz ama şunu söyleyeyim: “Sizin gelecek vizyonunuz nedir?”i söylediğiniz zaman... Bakan burada, bürokratlar burada ve Bakanın arkasındaki insanlar devleti temsil ediyor, biz siyasetçiyiz.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Bakan yok, Bakan nerede? Bakan yok.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Peki, yerine ne koydunuz? Tamam, gelecek vizyonumuz yok, eyvallah, sizin gelecek vizyonunuz ne -soru işareti-? “Tercihleriniz yok, eleştireceğim.” Peki, doğru, sizin tercihiniz ne -ünlem-?

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Genel bütçeyle yapın, tercihimiz o.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – “Ekolojik bakışınız yok...” Tamam. Peki, bizim yapmış olduğumuz bu projeler yerine, eleştirdiğiniz zaman, sizin ekolojik öngörünüz nedir?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Yok, sıfır.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Yok, değerli arkadaşlar, bakın. Şimdi ki... Eleştirebilirsiniz, evet, doğru ama değerli arkadaşlar, eleştirisinin bir usulü vardır, devlet adabı vardır; elbette ki Bakan gelir, Türkiye Büyük Millet Meclisine hesap verir, bunu hepimiz söylüyoruz, Parlamenteoya herkes gelir hesap verir ama Parlamenteonun dilinin hakaret dili olmaması lazım.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Kimse hakaret etmiyor.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sizin kendi nefsiniz nasıl varsa, siz kendi partinizdeki aidiyetliğinizi nasıl hissediyorsanız, aile aidiyetiniz nasıl varsa bakanların da var, memurların da var, bakan yardımcılarının da var, odacıların da var çünkü Cenab-ı Allah herkese bir nefis vermiş.

CAVİT ARI (Antalya) – Siyasi eleştiri...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şunu arz edeyim: Dolayısıyla bunları yaptığınız zaman hakaret etmemeniz lazım, bu bizim birinci sorunuz. Eleştiriye beğenmiyorum. İki: Bakın, siz aslında sorunların çözülmesini istemiyorsunuz, bunu net olarak söyleyeyim. Sizin aslında daha önce düşündükleriniz çoğu, inanın, sizin beyninizin arka lobunda bir hayaldi ve siz hâlen bu hayallerden gerçeğe dönüşümünüzü yapamıyorsunuz. Sizler, bana göre, zihinsel olarak hâlen bu yatırımlara ve zihinsel olarak hâlen bu devleti yönetmeye hazır değilsiniz, bunu net olarak söyleyeyim.

Şimdi, çoğunuzun beklediği nokta şuydu...

CAVİT ARI (Antalya) - Ne biçim konuşuyorsunuz ya!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bir dinle, bir dinle kardeşim.

ONURSAL ADIGÜZEL (İstanbul) – Esasa gel, esasa!

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Eski Türkiye şuydu: Milletin devlete, devletin Batı'ya rehin olduğu günlerin ülkesiydi, sizin oluşturmak istediğiniz algı buydu.

ÇETİN ARIK (Kayseri) - Bütçeyle ilgili bir şey söyle, bütçeyle...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Çelebi... Değerli arkadaşlar... Karşılıklı konuşmayalım, görüşlerini dile getiriyor konuşmacı, lütfen...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bakın, değerli kardeşlerim, bu algıyı ne yıktı, biliyor musunuz? Bu algıyı... Bizde bir cümle var: Bu dünyada, herkes yüreğiyle yaşar. Ve bir kez daha anladık ki yürekli ve kararlı olan liderler bu devleti yönetir ve bu lider de Recep Tayyip Erdoğan'la birlikte, işte karşıda görmüş olduğunuz ekiple beraberdir. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, söz sırası size geldiğinde cevap verirsiniz, lütfen, karşılıklı konuşmayalım. Birazdan söz sırası size gelecek, cevap verirsiniz.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Dolayısıyla şudur: Devletleri liderler ve devletleri kararlı olan insanlar yönetir. İnanın, sizin söylediğiniz cümlelerin çoğunda bu kararlılık yok. Sadece ve sadece yaptığınız şey nedir biliyor musunuz? Bir, acımasız bir iftira; iki, acımasız bir algıdır.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Sayıştayın söylediklerine bakın. Gerçekler var burada, iftira yok. Sayıştay raporlarına bakın.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Gerek yok...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, söz sırası size gelince cevap verirsiniz. Lütfen, karşılıklı konuşmayalım.

Söz sırası size gelecek, birazdan cevap verirsiniz, lütfen...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ben size bir şey söyleyeyim: Bakın, daha önce bu ülkedeki duble yollar kaç kilometreydi, biliyor musunuz? Bileniniz var mı? Bakın, içinde bileniniz yok.

Bakın, AK PARTİ hükümetleri sizin hayalinizi gerçekleştirdi, duble yolları getirdi. Demin Cavit Bey diyordu ya, Antalya'yla birlikte 81 ilin bütününe, havaalanları...

Değerli kardeşlerim, bakın, Ağrı Havaalanı'na eskiden, pandemi olmadığı dönemde Ankara'dan günde 2 sefer, İstanbul'dan günde 3 sefer, hafta içi İzmir'den günde 3 sefer uçak geliyordu. Köprüler... Bakın, sizin en çok karşı çıktığınız, Ağrılı bir iş adamının da yapmış olduğu İstanbul'daki inci köprüler, tüneller, Avrasya Tüneli, yüksek hızlı tren sizin hayallerinizdi, işte gerçek. Siz hayallerinize hâlen kavuşamıyorsunuz. Avrasya Tüneli, yüksek hızlı tren, limanlar, lojistik merkezleri, uydu çalışmaları, 5G iletişimleri... (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böyle bir usulümüz yok, karşılıklı konuşmayalım, lütfen... Dinleyelim hatibi şu anda, sıra geldiğinde cevabını verirsiniz, lütfen...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Cavit Bey, denizcilik sektöründe -şuna bakın- müthiş bir ilerleme kaydettik. Tehlikeli yük ve kombine taşımacılık, haberleşme... Bakın, bizden önceki şey neydi biliyor musunuz, belki gençler bilmeyebilir ama Necdet Bey, sen bilirsın, manyetolu telefonlar vardı, değil mi? Bakın, AK PARTİ geldikten sonra, hamdolsun, şu anda herkesin cebinde en azından 2 tane telefon var. Değerli arkadaşlar, işte bunların sebepleri Recep Tayyip Erdoğan'dır, bunu bilirsiniz. Hani dedim ya, yürekli lider; işte yürekli lider budur, bak, ben size onu söyleyeyim.

AR-GE faaliyetleri... Ya, bizden önce, Türkiye'de AR-GE mi vardı, Allah aşkına?

ONURSAL ADIGÜZEL (İstanbul) – A Haber izlemişler. Ekrem Bey sadece A Haberi izliyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen hatibi dinleyelim arkadaşlar, lütfen...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Cavit Bey, bakın, siz onu gösteriyorsunuz ya... Bak, Sayın Bakan geldi.

Değerli arkadaşlar, bakın, burası Ağrı, Ağrı... Ağrı'nın Taşlıçay ilçesi, bakın, buraya uçak gidiyor. Daha önce sizin döneminizde insansız hava aracı var mıydı, var mıydı? Bunların hiçbir tanesi yok. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ekrem Bey, bir saniye...

Değerli arkadaşlar siz de konuşurken size söz söylenmesini arzu etmezsiniz herhâlde. Birazdan söz sırası size gelecek, o zaman cevabınızı verirsiniz. Böyle bir usulümüz yok, karşılıklı konuşma usulümüz yok. Lütfen... Sükûnete davet ediyorum, hatibi dinleyelim.

Buyurun.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Hatip sataşılıyor.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Dolayısıyla şunu söyleyeyim. Bakın, değerli kardeşlerim, şunu anlayın: Hayalinizde, siz uyurken bile bunlara inanmıyordunuz ama şimdi, bakın, bunları AK PARTİ getirdi. Onu ben size söyleyeyim.

Şimdi, bir şey daha arzu edeyim: Bakın, bizi bu konularda eleştirebilirsiniz ama şunu söyleyeyim, bizi ideolojik olarak eleştirmenizi doğru bulmuyorum.

ONURSAL ADIGÜZEL (İstanbul) – Ekrem Bey sadece A Haber izliyor.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Hayaldi gerçek oldu!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böyle olmaz, lütfen, rica ediyorum. Rica ediyorum, böyle olmaz, böyle giderseniz hatibe ilave süre vermek durumunda kalacağım.

Buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sayın Başkanım, ben arkadaşları gayet iyi anlıyorum. Ben demin de söyledim, arkadaşlarımız elbette ki çok kıymetli milletvekillerimiz...

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Biz sizi anlıyoruz, gidicisiniz, gidici...

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Ömrün yetmez.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Siz onu rüyalarınızda görüyorsunuz anladığım kadarıyla. Şunu söyleyeyim: Sizin hayaliniz, bakın değerli kardeşlerim...

ONURSALADIGÜZEL (İstanbul) - Sen de rüya tabirine başlamışsın ağabey, hep rüya görüyorsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, yapmayın, lütfen... Bakın, bu kadar uyarıyorum. Artık bir yere kadar, lütfen...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – ...kendi içindeki AK PARTİ'nin yapmış olduğu projelere bile sığmıyor. Bunu bütün samimiyetimle söylüyorum. Dolayısıyla şudur: Siz hayal görmeye devam edin, biz de çalışmaya devam edelim.

Ben 2021 yılı Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum, bu vesileyle hepinize saygılar sunuyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, Ekrem Bey ilave süre istese verecektim, istemedi, teşekkür ediyorum.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Bütçeyle ilgili hiçbir şey konuşmadı zaten Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi, söz sırası Sayın Süleyman Bülbül’de. Evet, bakın, söz sırası sizde, şimdi konuşun, dört dakikanız var.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Sayın Başkan, AKP’li sözcü arkadaşları dinleyince yani on sekiz yıl önce araba yoktu, uçak yoktu, tren yoktu, on sekiz yıldan beri telefon yoktu, yani on sekiz yıldan beri olmaya başladığını gördük. Bunlar, La Fontaine Masalları. Bunlar, a Haber’de olacak şeyler.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Araba var mıydı, araba?

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Ya, lütfen arkadaşlar. Millet aç, milletin tenceresi kaynamıyor, evinde kaynamıyor, bunları söyleyin.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Siz olanları söyleyin. Sayın Bülbül, bölünmüş yol ne kadardı?

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Araba var mıydı?

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Bütçedeki...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, lütfen karşılıklı konuşmayalım, hatibi dinleyelim, lütfen.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Araba var mıydı?

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Sayın Başkan, ek süre isteyeceğim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen... Sayın Ök, aynısını yapmayalım, lütfen hatibi dinleyelim, lütfen.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Başkanım, ek süre isteyeceğim artık, bakıyorum.

Sayın Bakan, Aydın-Denizli Otoyolu hakkında soru önergesi vermiş ve 2019 yılında araç garanti sayılarını ve fizibilite etüdü yapıp yapılmadığını sormuştum. O dönem Bakan Sayın Cahit Turhan’dı. Şubat 2019’da verdiği yanıtta “Fizibilite etüdü ihale dokümanları kapsamında yer aldığı için bu bilgiler kamuoyuyla paylaşılmamaktadır.” diye cevap verildi. “Sözleşmede yer alan araç garanti sayıları Karayolları Genel Müdürlüğünce hazırlanan fizibilite etüdü doğrultusunda belirlenmiştir.” denilerek yanıt verildi. Bu yanıt şu an sizi de bağlıyor. Bu cevap, vatandaşın cebinden aldığımız paranın hesabını vermiyoruz demenin başka bir yolu. Ne demek kamuoyuyla paylaşmamak! Hem şirketlere vatandaş adına garanti sözü veriyorsunuz, parasını da vatandaşın vergisinden alıyorsunuz hem de bunun hakkında bilgi isteyenlere bilgi yok diyorsunuz. Âdeta bir akıl tutulması. Şimdi tekrar soruyorum: Aydın-Denizli Otoyolu ihalesinde şirketle yapılan sözleşmenin hükümleri nelerdir? Sözleşme kamuoyuyla paylaşılacak mıdır? Aydın-Denizli Otoyolu için planlanan geçiş ücreti nedir? İhaleyi alan Fernas İnşaat, bu firma geçmişte yaptığı hak edişler ve iş bitirme noktasında yetkinlik açısından bu ihaleyi nasıl alabilmiştir? Kurda yaşanan dalgalanmalar göz önüne alınarak herhangi bir önlem alınmış mıdır? Söz konusu yüklenici firmayla bu bağlamda imzalanan bir anlaşma var mıdır? Kaç araçlık garanti verilmiştir? Üstlenici şirkete 91 milyon 158 bin euro garanti taahhüt edildiği doğru mudur? Aydın-Denizli Otoyolu için ne kadar garanti taahhüt edilmiştir? Aydın-Denizli Otoyolu için borç üstlenim garantisi var mıdır? Gelir garantisi dışında şirketin proje için çektiği krediye Hazine kefil oldu mu? Ne kadar kefil olmuştur? İzmir’den Aydın’a 6 TL’ye geldiğimiz rahmetli Özal’ın yaptığı otobandan sonra Aydın’dan Denizli’ye vatandaşımız 60 TL’ye mi gidecektir? Sayın Bakan, bunların cevaplanmasını diliyorum.

Sayın Bakan, Aydınlıların Çıldır Havaalanı’nın altmış üç yıldan beri sivil uçuşlara açılması talebi, AKP’nin bütün Aydınlı hemşehrilerimize seçim vaadi olarak kalmıştır. 2015 yılında, AKP’li milletvekili arkadaşlarımız “Çıldır Havaalanı’yla ilgili çalışmamız devam ediyor, ilimize bir havaalanı

gerekıyor, 2019'dan önce Aydınlıların uçuş hayalini gerçekleştireceğiz.” demişlerdi. Yıl 2020 oldu ama havaalanı sivil uçuşlara açılmadı. Aydın'daki havaalanının düzenleme ve iyileştirmesi yapılarak sivil uçuşlara açılması 2021'de planlanıyor mu?

Sayın Bakan, Cumhurbaşkanımız, Nisan 2018'de Aydın'da yaptığı konuşmada “Aydın hızlı tren hattını inşa ederek hizmete açacağız.” demişti. Sayın Bakan, Aydın Hızlı Tren Projesi halk diliyle suya mı düşmüştür? Aydın-Çine-Güllük Demir Yolu Projesi ne olmuştur? Aydın-İzmir Çift Hat Demir Yolu projesinin hizmete açılması için gerekli adımlar atılmış mıdır? Ankara-Aydın arasında hızlı tren hattı yapılacak mıdır?

Sayın Bakan, Büyük Menderes...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bülbül, süreniz dolmuştur.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Bakın, Sayın Başkan, ama benim...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir cümleyle lütfen, bir cümle... Veremiyorum.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Sayın Başkan, Aydın'ın...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir cümle...

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Bir zahmet...

Sayın Bakan, Büyük Menderes ve Küçük Menderes Ovalarında üretim ticareti yapan vatandaşların bu alanlara gitmek, ürünlerini taşımak için kullandıkları yol, Nazilli-Beydağ, Köşk-Ödemiş yollarıdır. Bu yollarla ilgili daha önce vermiş olduğum soru önergesine sizden önceki Bakan tarafından “Ödemiş-Beydağ-Nazilli yolu 2019 yılı yatırım programında yer almaktadır. Yatırım programına göre projenin bitim tarihi 2021 yılıdır. Köşk-Ödemiş yolu ise bütçe imkânları dâhilinde yolun fiziki ve geometrik standartları yükseltilecek.” şeklinde yanıt vermişti.

2020 yılının sonuna gelmemize rağmen bu yollarla ilgili herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Vatandaşlarımız bu...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Bülbül.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – ...yollarda seyahat etmek zorunda kalmaya devam etmektedir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi sözü Sayın Ulaş Karasu'ya vereceğim.

Sayın Karasu, dört dakika süreniz vardır, buyurun lütfen.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Sayın Bakan, değerli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, sunumunuzda, Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın yüzde 95 fiziki ilerleme kaydettiğini söylediniz. Ancak belirtmediğiniz bir nokta var, o da bu hattın artık yılan hikâyesine dönen açılış tarihi. 2008 yılında başlayan proje on iki yılın ardından hâlâ tamamlanamamış değil. Cumhuriyetin ilk demir yolu projesi olan Ankara-Sivas Demir Yolu Projesi o dönemin teknolojisiyle beş yılda bitirilmişti. On iki yılın sonundayız, hâlâ hizmete açabilmiş değiliz bu projeyi.

Recep Tayyip Erdoğan 31 Mart yerel seçimlerinden önce geldiği Sivas'ta hızlı tren hattının 2019 Ramazan Bayramı'nda açılacağını ifade etti. Şimdi 2020 bitmek üzere ve bir buçuk aylık bir süre kaldı, bu yıl da açılmayacağı benziyor proje.

Şimdi, bu hatla ilgili farklı rakamlar dolaşıyor piyasada. Bu hattın ne kadara mal olduğu konusunda sizin de bütçe programınıza baktım, orada fiyatlandırma yok. Devlet Demiryollarının yayınladığı sosyal medya tanıtım videosunda projenin toplam yatırım maliyetinin 9 milyar 749 milyon lira olduğunu ifade

etmiştiniz. AKP milletvekillerinden bu konuda farklı açıklamalar geliyor. Bir milletvekili şubat ayında 13 milyar TL'ye mal olacağını ifade etmişti bu projenin, ağustos ayında bu rakam 16 milyara çıkmış durumda. Bu projenin gerçek maliyeti nedir, bunu merak ediyoruz.

Bu hatla ilgili, ayrıca, Sivas Yıldızeli Esmebaşı Tüneli'nde 8 kez göçük meydana geldi. Bununla ilgili bildiğimiz son göçük 3 martta meydana geldi. Daha sonra yine göçükler yaşanır mı bilmiyoruz. Daha önceki 7 göçüğün nasıl tazmin edildiği kamuoyuna yansımada. Bu göçükler için herhangi bir ihale açılmamış durumda. Ancak 3 marttaki göçük için açılan ihale 76 milyon 461 bin liraya mal oldu ve bu da milletin sırtına binmiş durumda. Bu göçükle ilgili yapılan çalışmalar gösteriyor ki bu hızlı tren projesiyle ilgili zemin etüdünde ciddi sıkıntılar var, ciddi zemin etütleri yapılmamış durumda. Yoksa bir tünelin açılması için 8 sefer göçük meydana gelmez. Ondan sonra da göçük meydana geldi mi, gelmedi mi, bu konuyu bilmiyoruz. Bununla ilgili de sizleri önlem almaya davet ediyorum. Ayrıca, Sivas'la ilgili değerlendirmelerimi bitirmeden önce Sayın Bakana Ordu-Sivas Kara Yolu Projesi'nin bitim tarihini sormak istiyorum.

Coronavirüs tedbirleri kapsamında eğitim yıl sonuna kadar yine uzaktan olacak. Çocuklarımız sınava girmeyecek ama yıl sonuna kadar eğitim ve öğretimlerini evlerinden almaya devam edecekler. Yine, burada büyük bir sorun yaşanıyor. Özellikle Anadolu'nun birçok ilinde internet altyapısına ulaşım da büyük sorunlar yaşanıyor. TÜRK TELEKOM'un özelleştirilme sürecini hepimiz biliyoruz. Sürekli projelerle övünen arkadaşlar 2005 yılından itibaren TELEKOM'un özelleştirme sürecinden de biraz bahsetsinler. Bu özelleştirmeden sonra özellikle Anadolu'daki birçok köye, ilçeye, il merkezine TELEKOM doğru düzgün yatırım yapmadı ve şimdi internete ulaşım da vatandaşlarımız, çocuklarımız ciddi sorun yaşıyorlar. TÜRK TELEKOM yetkilileriyle görüştüğümüzde, altyapıyı çözebilmeleri için ödenek olmadığını, ödenek olsa dahi bunun altı ayda, sekiz ayda çözülemeyeceğini ifade ediyorlar.

Ayrıca, siz 2021'de internet hızının 56 gigabayta çıkacağını iddia ettiniz ama maalesef bugün fiberi geçtik...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, Sayın Karasu, teşekkür ediyorum, sağ olun.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi, söz sırası Sayın Mürsel Alban'da.

Sayın Alban, buyurun lütfen, dört dakika süreniz var.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, son günlerde bir tartışma konumuz var. Cumhurbaşkanı Kıbrıs'a gitti; onun yanında bakanlar, bürokratlar, korumalar, her biri ayrı ayrı birer uçakla gitti. Şimdi, bu çok tartışılan, tartışmalara da devam edilen, bakın, bu uçakların tartışması daha gündemde yokken ben, bu uçaklarla ilgili bir soru önergesi verdim Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay'a. "Cumhurbaşkanının kullanımında kaç uçak var?" diye sordum. Amacımız, 2019 yılında Muğla'da çıkan yangınların yeteri kadar uçak olmaması nedeniyle uzun sürede söndürülememesine dikkat çekmekti. Biz Cumhurbaşkanına ait uçakları sorduk. Sayın Fuat Oktay, bizim sorumuzu -yanıtlamama istemiyle- Tarım ve Orman Bakanına yönlendirmiş, güler misiniz, ağlar mısınız? Cumhurbaşkanının uçaklarıyla ilgili soruları soruyoruz, Tarım ve Orman Bakanına gönderiyorsunuz. Devletin kimler tarafından, nasıl ciddiyetsiz bir şekilde yönetildiğinin bilinmesine sadece bir örnektir bu.

Şimdi, bu uçaklarla ilgili olarak ikinci soru önergesini Sayın Ulaştırma Bakanına, size sorduk. Niye sorduk? Çünkü Sayın Grup Başkan Vekilimiz Özgür Özel'in de Fuat Oktay'a sorduğu "Cumhurbaşkanının kaç uçağı vardır? sorusuna Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay "Bu sorunun muhatabı Ulaştırma Bakanındır." demişti. Sayın Özgür Özel size de sormuş, "Bilgimiz yok."

yanıtı vermişsiniz. Ben de sordum aynı şekilde, bana da verdiğiniz yanıtta “Bilgimiz yok.” diyorsunuz. Tarım Bakanı mı sorumlu uçaklarda Ulaştırma Bakanı mı, Cumhurbaşkanı mı hâlâ çözülemedi. Ortada Cumhurbaşkanı'na ait 15-16 uçak var ama hiçbirisi, bakanlık, devlet kurumu uçaklarla ilgili bilgi sahibi değil. Cumhurbaşkanı Yardımcısına soruyoruz, “Bilmiyorum.” diyor. Ulaştırma Bakanına soruyoruz, “Uçakların bizimle ilgisi yok.” diyor. Bu nasıl bir devlet yönetimi? Çok merak ediyorum, sizin acaba birbirinizden haberiniz var mı? Gerçekten merak ediyorum. Bu uçaklar pandemi döneminde bütün yıl yatmış. Uçmayan uçaklar için hesaplara göre en az 13 milyon dolar bakım parası harcanmış. İsrafin boyutlarını görebiliyor musunuz? Fakat ben sizi de çok iyi anlıyorum, hiçbir bakan, Cumhurbaşkanının uçaklarını üstlenmek istemiyor, hiç kimse bu israfın hesabını vermek istemiyor. O yüzden hangi bakana sorarsak “Bizim bilgimiz yok.” diyor.

Sayın Bakanım, Türkiye’de 242 tane tünel var. Bu tünellerin 241 tanesi ücretsiz, 1 tanesi ücretli. Bu da bizim ilimizde, Göcek Tüneli. Burada normal bir otomobil 9 liraya, bir minibüs 15 liraya, kamyon, otobüs 20 liraya, tır 30 liraya geçiyor. Dönemin de, sizin başbakanınız o zaman söz vermişti, “Göcek Tüneli ücretsiz olacak.” demişti ama devletin kendi imkânlarıyla yaptırdığı tüneli dahi o işletmeciyeye verdiniz. Devletin yaptığı tünelden dahi şu an deli Dumlupınar misali gelip geçenden para alınıyor. Bu tünel ne zaman kamulaştırılacak? 241 tünele bu 1 tünel de eklenecek mi? Siz Muğla halkıyla dalga mı geçiyorsunuz yoksa Muğla halkını aldatıyor musunuz? Bu soruyu size sormak istiyorum.

İkinci bir sorumuz, Muğla’da Yatağan ilçesinde şu an Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan bir yol var. Bu yol orada Yatağan içinde geçen bir bulvar ve bu bulvar orada şekillenirken planı halktan, vatandaştan saklanıyor. Siyasilerin arsalarına, benzinliklerine, iş yerlerine göre yollar yapılıyor. Karayolları Genel Müdürümüzden bu yolun planını...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz dolmuştur, Sayın Alban teşekkür ediyorum.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Tamamlıyorum hemen Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir cümleyle, lütfen...

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Bir cümleyle, hemen...

Karayolları Genel Müdürümüzün bu planı orada Yatağan halkına anlatmasında yarar var.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Ben gittim oraya, ben gittim.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Sayın Bakanım, o yoldan memnun musunuz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Ya, milletin istediği yol ya.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Millet ister ama o yol kazaya neden olacak Sayın Bakanım. O yol çok kötü bir yol, o yoldan vazgeçilmesi gerekiyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyoruz.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Tekrar bir baktırın Sayın Bakanım, tekrar bir baktırın.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Tamam.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi, söz sırası Onursal Adıgüzel’de.

Evet, Onursal Adıgüzel buyurun, dört dakikanız vardır.

ONURSAL ADIGÜZEL (İstanbul)– Teşekkürler Sayın Başkan.

Öncelikle bir konuya dikkat çekmek istiyorum: Türkiye’de köprü yapan, tünel yapan, demir yollarını yöneten, hava yollarını yöneten, deniz yolunu yöneten bir Bakanlık, aynı zamanda dijital dönüşüme bu kadar ihtiyacımız olan bir dönemde böyle kritik bir işi de yapıyor. Komisyonun da

havasını gördüğümüzde teknolojiadaki gelişimi, bilgi ve iletişimdeki gelişimi tali bir iş olarak görüyor; bu, ülkemizin geleceği açısından çok büyük bir sorun yaratacak ve özellikle 21'inci yüzyılın en önemli meselelerinden biri olan bilişim çağını yakalamamızda ne büyük sorunlara sebep olacak, bunu vurgulamak istedim.

Sonrasında, özellikle Ulaştırma Bakanlığımızın en önemli konularından biri olan bir sosyal medya düzenlemesi Meclisimiz dönemi kapatmadan gündeme getirildi ve 5651 sayılı Kanun düzeltildi, değiştirildi. Bu değiştirmede ne yapıldı? Özellikle “Ya beni översiniz ya da susarsınız.” anlayışı hayata geçirildi.

Nasrettin Hoca hikâyeleri misali, önce yasayı değiştirdik, sonra ceza kestik, sonra dijital mecralar için bir komisyon kurduk, şimdi yeniden tartışacağız. Yani, 5651 sayılı Kanun yapılırken “Yapmayın. Bu komisyonu kuruyoruz. Yaz boyunca tartışalım, bütün kesimleri dinleyelim, bütün tarafları dinleyelim, ona göre dünyanın imreneceği bir teklif ortaya koyalım.” dediğimizde “Olmaz.” diyenler, yasayı alelacele gündeme getirenler bugün diyor ki, eğer yanlış söylüyorsam Sayın Bakanımız beni düzeltsin “Arkadaşlarımız bu platformlarla görüşmelerini hâlâ sürdürüyor.”

Sayın Bakanım, bu platformlarla görüşme şansımız vardı da niye bu yasayı düzenlemeden önce görüşmedik? Şimdi, 10 milyon cezayı kestik. Dediler ki: “Tıpış tıpış gelecekler.” Gelen yok ama görüşebileceğimiz temsilcilikler de hemen hemen varmış, belki Türkiye’de kurulmamış ama görüştüğümüz temsilcilikler de varmış. Tabii, devamında 30 milyon ceza geliyor, sonra reklam yasağı geliyor, sonra yüzde 50 oranında bant daraltma geliyor, sonra yüzde 90 oranında bant daraltma geliyor.

Bakin arkadaşlar, bir bakanın bile istifa ederken sosyal medyaya ihtiyaç duyduğunu hep birlikte yaşadık. Kendini duyuracak mecra bulamadığı için Instagram platformundan görevini bıraktığını dünyaya açıkladı. Biz ne yapıyoruz? Pandemi koşullarında dünya dijitale yatırım yaparken milyar dolarlık şirketlere şunu söylüyoruz: “Aman bizim ülkemize gelmeyin, her an biz burada işlemleri durdurabiliriz.” Microsoft yanı başımızdaki Yunanistan’a 1 milyar dolarlık bir yatırım yapıyor ama Türkiye’nin yanından bile geçmiyor.

Ha, burada muhalifleri susturacağınızı zannediyorsanız bu mesele sadece muhalifleri susturmaz. Biliyorsunuz, internette, sosyal medyada ciddi bir ticaret var. Sadece Facebook’ta 2018 yılında 15,3 milyarlık bir ticaret yürümüş.

Bir de altyapı konusuna gelmek istiyorum, burayı çok önemsiyorum. Türkiye’nin ciddi bir altyapı sorunu var. Her yerde herkese “geniş bant” dediniz ve literatürü karıştırarak, özellikle de işinize geldiğinde rakamlarla oynayarak algı yönetimi yapıyorsunuz. Mobili geniş banttan sayıyorsunuz ve Türkiye’ye diyorsunuz ki: “80 milyona yakın kullanıcımız var.” Mobil, geniş bant değil arkadaşlar. Bakanımız çok iyi ifade edememişti ama eğer 100 megabit hızdan bahsediyorsa fiber lazım, altyapı lazım, bunu söylemek gerekiyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Adıgüzel, süreniz dolmuştur, teşekkür ediyorum.

ONURSAL ADIGÜZEL (İstanbul) – Toparlıyorum, hemen toparlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir cümleyle, lütfen...

ONURSAL ADIGÜZEL (İstanbul) – Hemen toparlıyorum.

Bu geniş bant meselesine gelince de, bu çok önemli bir mesele. Şöyle bir örnekle ifade edip sözlerimi tamamlayacağım: Eğer bir ülke geniş bant operasyonunda yüzde 10’luk bir iyileştirme yaparsa bu, onun gayrisafı yurt içi millî hasılasına yüzde 1,38’lik bir artış olarak yansıyor. Gelin, elinizi vicdanınıza koyun, ülkemizin geleceğine yatırım yapalım. Bırakın hamaseti, gelecek için hep birlikte Türkiye’yi fiber kablolarla donatalım diyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Adıgüzel.

Şimdi, üyelerimizden Sayın İsmail Güneş’in söz talebi vardır.

Sayın Güneş, buyurun lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, çok değerli Bakan Yardımcılarımız, milletvekillerimiz, çok değerli bürokratlarımız, basın mensuplarımız; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, başta Cumhurbaşkanımız olmak üzere sizlere, ekibinize canıgönülden teşekkür ediyorum.

Uşak’a her gelip gittiğimde -hem giderken hem gelirken- ben ve tüm milletimiz sizlere dua ediyoruz. “Niye dua ediyorsunuz?” dersiniz, şöyle bir şey: 1990-1994 yılları arasında ben burada ihtisas yaptım. Yılda iki üç sefer Uşak’a giderdim, gerçekten de Uşak’a gidip geldiğimde -dikkatli de bir şoförumdür- her seferinde mutlaka trafikte bir kazayla karşı karşıya kalıyorduk ve acemi şoför değildik yani şimdiye kadar hiçbir kazam yok Allah’a şükür. Ve gerçekten de şimdi o tehlikeli yolculuklardan bizleri kurtardınız, Allah razı olsun.

CAVİT ARI (Antalya) – Siz o zaman üniversitede okuyordunuz...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Hayır, hayır... Ben 89’da tıp fakültesini bitirdim, işe başladım... Şimdi şöyle bir şey: AK PARTİ iktidara geldi mi gelişen şartlar oluyor... Diyelim ki İzmir’i yıllarca CHP yönetiyor, onlara geldi mi gelişen şartlar olmuyor, niyeyse biz bunu anlamıyoruz. Şimdi, sadece bizleri şaşırtmadınız, aynı şekilde tüm milletimizi ve CHP’li arkadaşlarımızı da şaşırttınız, bu kadar performansı sizden beklemiyorlardı. Çok iş yaptınız gerçekten, Allah razı olsun!

Bakıyoruz, şimdi ne kadar duble yol yapmışız? Aşağı yukarı 21.745 kilometre duble yol yapmışız arkadaşlar. Şimdi, sadece bu duble yolu mu yapmışız? Hayır, bir de bölünmemiş tek yollar var. “Ne kadar?” dersiniz, aşağı yukarı 14.590 kilometre yol yapmışız.

Şimdi, sabahtan, Diyarbakır milletvekili arkadaşımızın birisi dedi ki: “Ya, Güneydoğu Anadolu’ya, Doğu Anadolu’ya yol yapmıyorsunuz.” Şimdi bu arkadaşımızın kendisi burada yok ama ben şöyle tahmin ediyorum: Bu arkadaşımız ya Diyarbakır’a gitmiyor veya bizim temin ettiğimiz, bizim sağladığımız uçakla gidip geliyor. Ve dolayısıyla da yollardan haberi yok, onu da ben söyleyeyim burada, ona da iletirsiniz. Güneydoğu Anadolu’da aşağı yukarı 2.203 kilometre duble yol; yine, 1.274 kilometre tekli yol. Doğu Anadolu’da da 3.828 kilometre duble yol ve yine, Doğu Anadolu’da 3.824 kilometre tekli yol yapılmış arkadaşlar. Bunlar kolay işler değil, gerçekten de daha hâlâ ihtiyacımızı karşılamış mıyız? Karşılamamışız, daha hâlâ talep ediyorsunuz. Sayın Bakanım, arkadaşların çok büyük talepleri var, çok çalışmamız lazım bunlara yetişmek için. Ben eminim ki sizler gece gündüz çalışıyorsunuz ekibinizle, inşallah bunları başaracağız.

Diğer taraftan, gerçekten de AK PARTİ iktidarlarında hepimizin övünebileceği, kıvanç duyabileceği hızlı trenler, tren yolları var arkadaşlar. Şimdi geriye dönüp baktığımızda “Sadece biz tren yolu yaptık.” demiyoruz arkadaşlar. İşte, Osmanlı Dönemi’nde, özellikle II. Abdülhamit döneminde 4.136 kilometre demir yolu ağı yapılmış. Daha sonra, cumhuriyet döneminde, özellikle de Atatürk döneminde aşağı yukarı 3.764 kilometre yapılmış. Ondan sonraki dönemde demir yoluna yeterince önem verilmemiş çünkü ondan sonraki dönemde Türkiye’de kara yolu yokmuş, rahmetli Adnan Menderes de elinden geldiği kadar kara yolu yapmaya çalışmış. Biz de bu dönemde aşağı yukarı 2.761 kilometre demir

yolu yaptık arkadaşlar. “Sadece bu mu?” dersiniz arkadaşlar, sadece bu değil. Biz, aşağı yukarı 11.590 kilometre demir yolu ağımızın yüzde 90’ını da yenilemişiz. Yani bu yeni yapılmış yol gibi görünmüyor ama üstüne şey yapmışız.

Sayın Bakanım, tabii ki diğer taraftan biz şunu duyardık: “93 yılında başlayan Bolu Tüneli bir türlü bitirilmedi.” Hep “Bolu Tüneli ne zaman bitecek?” diye merak ederdik ve onu bitirmeyi de Allah bize nasip etti. Bolu Tüneli, o yıllardan 2002’ye kadar Bolu Tüneli’nin toplam uzunluğu gelişi gidişi aşağı yukarı 6 kilometreydi, dolayısıyla da 2002’ye kadar 50 kilometre... Bu dönemde biz ne yapmışız arkadaşlar? Artık tünel yapmak bizim için sorun olmaktan çıkmış 553 kilometre yapmışız. Oradan da hızımızı alamamışız, denizin altından dalmışız, İstanbul’un öbür yakasına geçmişiz, üstünden de bağlamışız arkadaşlar. Dolayısıyla da arkadaşlar, ulaşım AK PARTİ’nin en iyi hizmet alanlarından bir tanesidir.

Ben şöyle bir şey diyorum: Tabii ki sizler eleştireceksiniz, daha iyisini isteyeceksiniz, bizden daha çok şey bekliyorsunuz; biz bunun farkındayız, daha çok çalışacağız. Ama şöyle bir şey var: Dün akşam da mesela iddialarda bulunuyorsunuz, Sağlık Bakanıyla ilgili bir sürü iddiada bulundunuz; işte, aşıda şöyleydi, böyleydi, yolsuzluk falan hepsi... Sonra ne oldu? Sayın Bakanımız açıklayınca hepsi berhudar oldu. Şimdi inşallah Bakanımız da bu cevapları verecektir.

Sayın Bakanım, Allah razı olsun, Allah ayağınıza taş değirmesin diyorum. Tabii, bizim ilimizde de Ulubey-Uşak yolu sıcak asfalt ihalesi yapıldı, bunun için size minnettarız. Diğer taraftan, yarım kalan çevre yolumuz var, Eşme-Ulubey yolumuz var ve Gediz-Uşak yolumuz var; bunların da kısa sürede bitirilmesini arzuluyoruz. Ben kendim Eşmeli olduğum için Eşmeli hemşehrilerimin benden çok büyük bir talebi var. 2013 yılında projesi bitmiş olan, etüt projesi bitmiş olan ve sadece ihalesi yapılacak olan 26 kilometrelik bir yol var. Şimdi, öbür tarafta biz bu yolla Güney’e bağlanacağız, Güney’den Denizli’ye bağlanacağız; aşağı yukarı günlük de 4 bin civarında falan aracın geçtiği bir yol. Şimdi, vatandaş Güney’in öbür tarafı için “Her tarafta yollar çok iyi.” diyor, bizim bu tarafa gelince “Bu taraf kötü.” diyor, dolayısıyla da sizden istirhamımız, bunu, yapım ihalesini yaptırırsanız çok memnun olacağız diyorum.

Ben 2021 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum. Şimdiye kadar vermiş olduğunuz emeklerden dolayı başta Cumhurbaşkanımıza, zatiîlilerinize, sizden önceki bakanlarımıza, tüm bürokratlarımıza canıgönülden teşekkür ederim.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum. Zamanınızdan önce tamamladığınız için ayrıca teşekkür ediyorum.

Komisyonumuzun üyesi Sayın Ayşe Keşir’e söz veriyorum.

Buyurun Ayşe Hanım.

AYŞE KEŞİR (Düzce) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım. Ben de erken bitirmeye gayret edeceğim.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, değerli Bakanlık temsilcileri; öncelikle bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Şimdi, özellikle muhalefet cenahında yapılan konuşmaları dinleyince konuşmamı değiştirdim, başka bir konuşma yapacaktım. Ne yazık ki bu ülkede elli yıldır, altmış yıldır hiç mi bir şey değişmez? Ya, şu “istememezlik” siyaseti hiç mi değişmez? Gerçekten hayret ediyorum.

Bakın, bir iki evrak göstereceğim size. Rahmetli Menderes bu “istememezük” siyasetinden o kadar muzdarip olmuş ki bir konuşmasında şunu söylüyor, CHP’nin öteden beri milletin kalkınmasına düşman olduğunu ifade eden Menderes şöyle bir not düşüyor tarihe: “Şimdiye kadar memleketin muvaffakiyetlerinden birini dahi kale alıp bahsettiler mi? Türk milletinin zekâ ve gayretinin mahsulü olan binbir eserden birine bile başlarını çevirip baktılar mı? Millettin olan her güzel şeyden birini dahi benimseme faziletini gösterdiler mi? Hayır. Aksine olarak her muvaffakiyeti bir felaket, her güzel ve muhteşem eseri zarar diye göstermek için senelerdir ve senelerdir nasıl çırpındıklarını biliyor muyuz?” Sayın Menderes’in bir konuşması bu.

Bir de bir mektup göstereceğim size, rahmetli Adnan Menderes’in Cumhuriyet Halk Partili milletvekillerine gönderdiği mektup; bu mektup Başbakanlık arşivlerinde var, buna ulaşabilirsiniz. Tamamını okumayacağım vakit almamak adına ama şunu söylemem lazım, yine burada benzer şeylerden şikâyet ederek şunu söylüyor rahmetli Menderes: “Van yoluna mı itiraz ediyorsunuz, Sarıyer Barajı’na mı itiraz ediyorsunuz, İstanbul Limanı’na mı itiraz ediyorsunuz, çimento fabrikalarına mı itiraz ediyorsunuz? Hangisini rantabl bulmuyorsunuz, hangisini hesapsız buluyorsunuz? Allah aşkına, millet huzurunda söyleyin. Bunlar yapılırken herkes memnun, hatta ‘Daha yapılınsın.’ diyor. Kaç kilovat Van’ın elektriği? 160 mı? 75. 75 kilovat elektrik, vilayet merkezinde bir sinemayı işletecek elektriktir.”

Şimdi, demek ki altmış yılda hiçbir şey değişmemiş bu “istememezük” siyasetinden, bunu da burada anlamış olduk.

Diğer taraftan, bakıyoruz, nelere itiraz ediliyor? Bakın, çok uzun bir liste var elimde de bir kısmını okuyacağım: Osman Gazi Köprüsü’ne itiraz edildi, Marmaray’a, Avrasya Tüneli’ne, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’ne, Çanakkale Köprüsü’ne, Çamlıca Camisi’ne, yeni AKM binasına, Kanal İstanbul’a, Yusufeli Barajı’na, Sabiha Gökçen, İstanbul Havalimanı’na, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü’ne -yapılırken- Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’ne itiraz edildi.

Şimdi, Türkiye’nin ilk uçak fabrikasını kapatan bir zihniyetten daha fazlasını ben beklemiyorum zaten. Vatan Caddesi İstanbul’a yapılırken “Buraya uçak mı indireceksiniz?” diyen zihniyetten de fazlasını beklemiyorum, onun için hiç de şaşırmadığımı ifade etmek isterim.

Sayın Bakanım, ilimle ilgili birkaç hususu burada size ifade etmek istiyorum konuşmamın bu bölümünde. Bolu Tüneli’ne İsmail Milletvekilim değindi, onun için girmeyeceğim. Patates deposu hayallerinden bugün bölgenin trafiğini en hızlı rahatlatan bir tünel Bolu Tüneli, ona girmiyorum bile.

Düzce ilimizde üçüncü olarak yapılan OSB otoban bağlantı yolu Düzce şehir içi trafiğini son derece rahatlatan bir uygulama. Sizden önceki Bakanımız döneminde gerçekleştirmiştik ama sizin şahsınızda tüm Bakanlığa da buradan teşekkür ediyorum. Bu, özellikle bizim OSB çıkışlı tırların şehir içine girmesini ve trafiğini engelledi; o anlamda çok memnunuz.

Birkaç talebimiz var, bunları zaman zaman size ilettik, bunları da burada kayda geçirmek istiyorum. Özellikle PTT’de iki ilçemiz başta olmak üzere, Cumayeri ve Kaynaşlı’da ciddi insan kaynağı ihtiyacımız var. Bu pandemi sürecinde de bu ihtiyaç daha çok ortaya çıktı; bu konuda ilginizi bekliyoruz.

Bununla birlikte kuzeydoğu çevre yolumuz tamamlandı. Özellikle Zonguldak’tan Ereğli’den, Batı Karadeniz’den gelen araçların Ankara’ya ve Anadolu’ya ulaşımıyla ilgili o çevre yolunu çok iyi kullanıyoruz ama bunun devamı olan kuzeybatı çevre yolumuz var -projesi hazır- sizin bilginizle o konuda da ilginizi bekliyoruz.

Bir başka konu da özellikle yaptığımız tünellerle Batı Karadeniz Sahil Yolu fevkalade güzel oldu ve o anlamda büyük bir kazanım bölgemiz için ama o yolun devamı olan Akçakoca-Karasu yolu bekliyor. Özellikle burada ulaşım köyler üzerinden Karasu'ya sağlanıyor, hem köydeki vatandaşlarımız açısından bir risk bu hem de trafik açısından; bunu da ifade etmek isterim.

Bir de özellikle, hemşehrilerimizle size daha önce geldik Bakan Yardımcısı olduğunuz dönemde. Hızlı tren güzergâhıyla ilgili sizden bir müjde bekliyorlar. Ben de bunu buradan kayda geçirmek istiyorum.

Bütçenizin tekrar hayırlı olmasını diliyor, sizi ve heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ayşe Keşir Hanım'a çok teşekkür ediyorum. Vakti çok tasarruflu kullandığı için ayrıca teşekkür ediyorum.

Sayın Bedri Serter, süreniz dört dakikadır, uzatma olmayacak.

Buyurun.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, hayırlı olsun Bakanlığınız da.

İlk vurgulamak istediğim nokta, tam bir yılın hikâyesine dönmüş olan Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı. 4,5 milyar TL'ye mal olacağını bildiğimiz bu hattın ilk etabı olan Ankara-Afyon'un temeli Eylül 2013'te atıldı. Üzerinden yedi yıl geçti ve 6 Bakan değişti, Binali Bey de iki dönem Bakanlık yaptı ve sonrasında Başbakanlıkla finalledi. Siz, geçtiğimiz günlerde, 167 kilometrelik Ankara-Afyon hattına dair yaptığınız açıklamada, bu hattın altyapı çalışmalarının yüzde 40'ının bittiğini söylediniz. Bugün ise sunumuzda Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın yüzde 35'inin bittiğini söylediniz. Bu durumda Ankara-Afyon hattı açılmalıydı. Yedi yılda 675 kilometre yolu stabilize hâle bile getiremediniz. Yani yapmanız gereken sadece her yıl başına 96 kilometre hattı tamamlamaktı hatta benim bildiğim, Binali Bey yüklenici firmayla el sıkışırken 2013'te "Otuz dört ay sonra Ankara'dan Afyon'a gitmek istiyorum." pazarlığını yapmıştı. Siz ne diyorsunuz bu konuda?

Kara yolları ve köprü ihaleleriyle yandaşları zenginleştirme çabaları hiç bitmeyen bir iktidar olarak, bu güzel ve üç yanı denizlerle çevrili ülkenin devletinin gücüyle çok ciddi bir ekonomik kaynak oluşturabilecek bir doğal zenginliğimiz olan ve ciddi bir yatırımı hak eden denizciliğimizi de unutmuş durumdayız. Deniz yollarına ayırdığımız pay ne yazık ki on yedi yılda toplamda yüzde 1,1'miş. Size sormak istiyorum: 2021 yılında total bütçeden deniz yollarına buraların olgunlaşması için ne kadar bütçe ayırdınız?

İzmir senelerdir AKP iktidarının üvey evladı olmaktan bıktı. Şu iki adımlık Bayındır-Ödemiş-Beydağ-Kiraz hattı hâlâ bitirilemedi. Üstüne üstlük 2019 seçimlerinde Bayındır AKP'nin iktidarına geçti ama çivi bile çakılmıyor. Ben artık Ödemiş'e, Beydağ'a, Kiraz'a giderken düzgün yollarda gitmek istiyorum, inşaatı devam eden yollarda değil. Ayrıca, Tire-Belevi yolunu da unutmayalım; yarısı natamam, diğer yarısı da bitirilmeyen bir yer hâline geldi. Para mı yetmiyor? Ne oldu bilemiyorum ama ölümler gerçekleşiyor.

Geçen sene, Bakanlığınızın bütçe görüşmeleri sonrası açılan Menemen-Aliğa-Çandarlı Otoyolu'ndan geçen kamyoncularımızın çok büyük problemi var. Ödediği ücretler ayrı bir sıkıntı konusu. Aliğa kamyoncular garajı ve Yeni Foça demir-çelik arası 17 kilometre; kamyoncularımızın kazançları çok kısıtlı olmasına rağmen, bu büyük kamyonlar geçerken 51 lira gidişte, 51 lira da dönüşte para ödemekte. Bu atık yükleri için ise aldıkları ücret 150 lira sadece. Bu rakamları irdelediğimizde tavsiyem, sadece bu hat için kamyonlarımızın ödemesi gereken rakamın gidiş dönüş 10 lirayla sınırlandırılmasını rica ediyorum.

Bir diğerk önemli konu, şehir efsanesine dönen şehir hastanesinin ulaşım konusudur, Bayraklı Dağı'nda. İzmir depremi sonrası Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Bey'in açıklamalarında şehir hastanesi etrafının 1.350 hektarlık alan olarak 1 artı 4 kat apartmanlarla yapılacağını söyledi, bu inşaatların da bir yılda bitirileceğini söyledi. Benim hesaplarıma göre, bir yıl sonra bu hat da bittikten sonra günde 80 bin ila 100 bin insan o hattı kullanacak. Hâlihazırda Karşıyaka çevre yolu trafiği taşıyamazken bu bölgenin hâli ne olacak? Ne kadar zamanda bu 3'üncü çevre yolunu bitirmeyi düşünüyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Serter, son cümle lütfen.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Son cümlem Sayın Başkan.

Hastaneye vatandaşlarımızı nasıl ulaştıracağız?

Başarılar diliyorum, saygılar sunarım.

Teşekkür ederim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bedri Bey, belediyeler niçin iş yapmıyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Şimdi, Sayın Ünal Demirtaş, buyurun lütfen.

Süreniz dört dakikadır.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; bütün hazırını saygıyla selamlıyorum.

Sözlerime başlarken Ulaştırma Bakanlığının 2021 yılı bütçesinin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, ulaşım ve altyapı konusunda âdeta kaderine terk edilmiş bir ilin milletvekili olarak konuşuyorum. Zonguldak'ta yılan hikâyesine dönen ulaşım ve altyapı projeleri bir türlü tamamlanmıyor. İhaleler şeffaf değil, işler aksıyor, erteleniyor ya da bir yolsuzluk ortaya çıkıyor. Teslim edilen yollarsa daha iki ay geçmeden deliniyor, bozuluyor; tam bir başarısızlık hikâyesi var. Yanlış politikalar nedeniyle Zonguldak'ın yolları bir türlü bitmiyor.

Sayın Bakan, üstelik Zonguldak'ın yollarıyla ilgili sorduğumuz soruları da ya cevaplamıyorsunuz ya da tam olarak cevaplamıyorsunuz, eksik bilgi veriyorsunuz. Milletin adına sorduğumuz sorulara cevap olarak link gönderiyorsunuz, bu da tek adam rejiminin getirdiği bir şey herhâlde. Soru önergesine cevap olarak link göndermenizi tam bir lakaytlık olarak değerlendiriyorum.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Biraz daha saygılı konuşun.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Bir devlet ciddiyetiyle de bağdaşmayan bir durumdur bu durum. Bu tür davranışlar, maalesef, demokrasimize zarar verdiği gibi, Meclisin saygınlığına da gölge düşürmektedir, bunu kabul etmemiz de mümkün değildir Sayın Bakan.

Sayın Bakan, Zonguldak'ın bitirilmeyen yollarını söylüyorum: Zonguldak-Kilimli Sahil Yolu Projesi, Çaycuma-Bartın ayrımı, Hisarönü-Zonguldak yolu toplamda 34,2 kilometre, Zonguldak-Kilimli arası 6,5 kilometre; ilk ihale 2011 yılında yapılmış, bugün bitmiş mi? Bitmemiş. Devrek Çaycuma-Zonguldak yolu 34,5 kilometrelik yol, ilk ihale 2014 yılında yapılmış, yol bitmiş mi? Bitmemiş. Mithatpaşa-1 ve Mithatpaşa-2 tünelleri var, ilk ihale 2012 yılında yapılmış, tünellerden biri bitmiş ama ışıklandırma gibi eksiklikleri var, bitmiş mi? Bitmemiş. Ereğli-Devrek yolu 55,5 kilometrelik bir yol, yolun yapımı için ilk ihale 2005 yılında yapılmış, yolun kısmen biten, Kasım 2019'da asfaltlanan Çaylıoğlu'na kadar olan kesiminde 2020'de derin çukurlar oluşmuş, vatandaşlarımızın can güvenliği tehlikeye girmiş, yol bitmiş mi? Bitmemiş. Zonguldak-Ereğli yolu 46 kilometrelik yol, kırk altı yıldır

yapımı devam ediyor, size soru soruyoruz, yol bitmiş mi? Bize link gönderiyorsunuz. Ereğli Çevre Yolu 16,6 kilometrelik yol, daha ihalesine dahi çıkılmamış. Filyos Limanı ve endüstri bölgesi Batı Karadeniz ekonomisi açısından son derece önemli bir projedir, ancak Filyos Projesi'yle Zonguldak'ın bağlantısını sağlayacak Filyos-Zonguldak yolunun yapımı ise henüz başlamamıştır, bu yolun da başlanarak bitirilmesi Zonguldak'ın yararına olacaktır.

Sayın Bakan, Filyos Limanı altyapı işleri için ilk ihale Mart 2014'te yapılmış, Kasım 2020 olmuş, liman bitti ve teslim edildi mi? Daha altyapı işleri hâlâ bitmedi ve teslim edilmedi. Burada da tam bir hayal kırıklığı var. Sadece Filyos Limanı ve altyapısı için 2 milyar gibi bir harcama yapılması planlanmıştır. Ancak hiçbir ihale yapılmadan Filyos Endüstri Bölgesi yönetici şirketi olarak Varlık Fonu yöneticisi Fuat Tosyalı'nın sahibi olduğu Tosyalı Holdinge verilmiştir. Bu durum, Zonguldak, Bartın ve Karabük illerinde büyük bir rahatsızlık ortaya çıkarmıştır. Bugün Zonguldak kamuoyunda Filyos Limanı üstyapı ve liman işletmeciliğinin de Tosyalı Holdinge verileceği konuşulmaktadır.

Sayın Bakan, bu durum doğru mudur? Filyos Limanı üstyapı ve liman işletmeciliği de Tosyalı Holdinge mi verilecektir? Oysa bölge sanayicileri tarafından, liman işletmeciliğinin kamu tarafından yürütülmesinin daha doğru olacağı düşünülmektedir. Bu işi kim yapacaktır? Kamu mu yapacaktır yoksa özel sektör mü yapacaktır?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Demirtaş, son cümlelerinizi alalım.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Tamamlamak üzereyim Sayın Başkanım.

Eğer özel sektör yapacaksa bununla ilgili ihale yapacak mısınız?

Sayın Bakan, inşallah, bu sorularımıza da link vererek cevap vermezsiniz. Tüm Zonguldaklıların, tüm Türkiye'nin gerçekleri bilmeye hakkı vardır diye düşünüyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Müzeyyen Şevkin, buyurun.

Dört dakika süreniz vardır.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, sayın bürokratlar; 2021 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinin verimli kullanılması gerektiğine olan inancımla hepinizi saygıyla selamlıyorum. Muhalefetin “İstemezük.” tavrı yok, kaynakların doğru yerde kullanımı, rantabl kullanımıyla ilgili bir tavır var. Bir yerine üç yapılacakken kaynakların heba edilmesi bizim muhalefetimizdir, onun da burada not düşülmesini isterim.

Türkiye ekonomisine büyük katma değer üreten, tarım ve sanayi kültürüyle yoğrulmuş 2,5 milyon nüfusa sahip Adana'mız, ne yazık ki yıllardan bu yana Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından istediği yatırımları alamıyor. Öncelikle, defalarca söz verilmiş olmasına rağmen Ulaştırma Bakanlığı tarafından, Adana hafif raylı sistemi maalesef Bakanlığa hâlâ devredilmiş değil. Halk arasında metro olarak bilinen Adana Hafif Raylı Sistem Projesi Adanalıların sırtında oluşmuş büyük bir kamburdur. Cumhurbaşkanı ve eski başbakanların söz vermesine rağmen, sistemin devri ve 2'nci etabın tamamlanmasına yönelik Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı herhangi bir girişimde bulunmamıştır.

Sayın Bakan, yapım sözleşmesi 96 yılında imzalanan ve tam on dört yıl sonra seferlerine başlayabilen, 535 milyon dolara mal olan 13,5 kilometrelik Adana metrosu, ne yazık ki yapım aşamasında, fizibiliteden yoksun, beton bloklarla örülmüş, kenti Çin Seddi gibi ikiye ayıran bir görüntüye sahiptir. Bugünün Adana Büyükşehir Belediye Başkanı Zeydan Karalar ve bürokratları tüm ekonomik zorluklara karşın hizmet mücadelesini aralıksız sürdürürken, bir de geçmişten kalan borçları

ödemek zorunda kalıyor. Adana metrosunun toplam borcu 1,2 milyar liradır, belediyemiz her ay 20-25 milyon lira metro borcu ödemek zorunda kalmaktadır. Kur farkı nedeniyle de 1,2 milyar liralık toplam borçta eksilme yaşanmamaktadır. Özellikle son dönemde yaklaşık 20 milyon lira olumsuz kur farkı doğmuştur. Bu borcun, söz verildiği üzere Bakanlığınız tarafından üstlenilmesi ve hastaneler bölgesi, stadyum, okullar, üniversiteler, yerleşim yerleri gözetilerek hazırlanan, Cumhurbaşkanı kararı başvurusu yapılabilmesi için fizibilite etütleri teknik ve mali açıdan güncellenerek Bakanlığınıza ikinci kez sunulan Akıncılar-Üniversite-Stadyum 2'nci etap 11,5 kilometrelik hafif raylı sistem hattına ilişkin proje, Bakanlığınızdan finansal destek beklemektedir Sayın Bakanım.

Ayrıca, yine, kentimiz için büyük önem taşıyan ve “ölüm yolu” olarak adlandırılan Adana-Karataş yolu yirmi yıldır tamamlanamamıştır. Adanalıların Yumurtalık ilçesiyle birlikte denize açılan kapısı olan Karataş yolu kesin olarak hangi tarihte bitecek diye sormak isteriz?

2013 yılından bu yana inşaat atamasından öteye geçmeyen Çukurova Bölgesel Havalimanı ihaleleri ya erteleniyor ya da iptal ediliyor. Temeli 2013 yılında atılan, 2016 yılı Mart ayında bitirileceği belirtilen Çukurova Bölgesel Havalimanı'nda, 2020 yılının sonlarına geline süreçte tam bir keşmekeş ve kaos hâli sürmekte. Türkiye tarımına, ekonomisine, Adana'ya da Mersin'e de yedi yıldır zarar veren bu havalimanını yapmak yerine, Adana Şakirpaşa Havalimanı'nı genişletmeyi neden düşünmüyorsunuz? Adanalılar, konumu nedeniyle dünyanın en stratejik öneme sahip ve kâr eden sayılı havalimanlarından biri olan Adana Şakirpaşa Havalimanı'nın genişletilmesini bekliyor. Şakirpaşa Havalimanı genişletme çalışmasıyla ilgili bir plan ya da programınız var mı Sayın Bakan? Adana'dan diğer illere tren seferleri iptal edildi, aylardır tren seferi yapılamıyor. Özellikle iş için yanı başındaki Mersin'e ve diğer il ve ilçelere trenle gidilemiyor, tren seferleri ne zaman başlayacak?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, süremizin sonuna geldik, son cümlemizi alalım.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Hemen tamamlıyorum, son cümlem.

Sayın Bakan, yine, deniz yolu ulaşımıyla, feribot seferleri için İskenderun-Yumurtalık-Karataş-Mersin hattında feribot seferleri düzenlenebilir. Kamuda liyakatli atamaların gerçekleştirilmesini bekliyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Abdurrahman Tutdere...

Buyurun Abdurrahman Bey, süreniz dört dakikadır.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ben buraya gelmeden önce, önceki bütçe görüşmelerindeki tutanakları inceledim, 2018 yılında ulaşım ile ilgili konuştuğum, dile getirdiğim sorunları 2019 yılında da dile getirmişim ve şu an 2020, aynı sorunları 2020'de de üzülerken belirtiyim dile getirmek zorunda kalacağım.

Adıyaman'la ilgili ulaşım da, maalesef, iktidar, kanaatimizce sınıfta kalmıştır. Ne hikmetse komşu illerimizi Adıyaman'a bağlayan ana arter yolları Adıyaman'ın sınırlarına girdiğinde hepsi yarım kaldı ve çoğu da hâlâ yarım şekilde duruyor. Şanlıurfa-Adıyaman yolunun Fırat üzerindeki köprüsü henüz tamamlanamadı. Gaziantep-Adıyaman yolunun Besni'de bulunan Besni kavşağı ve viyadüğü henüz tamamlanamadı -işte buradan fotoğraflarını gösteriyorum- Besni viyadüğünde yaklaşık altı yıldır şu köprüdeki demirler artık paslandı, hepsi göl oldu ve bu göller artık çevredeki insanlar için, çocuklar için hayati tehlike arz eder hâle geldi.

Yine, Diyarbakır-Adıyaman bağlantı yolunun özellikle Narince-Kahta kısmı henüz tamamlanamadı ve burası da sizlerden destek bekliyor. Adıyaman-Malatya yolunun özellikle Çelikhan-Adıyaman kısmı, maalesef yıllardan beri birçok kazaya ev sahipliği yaptığı hâlde, bir sürü canımızı aldığı hâlde defalarca Genel Kurulda, burada ifade etmemiş olmamıza rağmen bu yolla ilgili de henüz bir çalışma başlatılmamıştır. Sayın Bakan, biz, Adıyaman’a yapılan bu ayrımcılığın nedenini soruyoruz, Adıyamanlılar da bu soruların cevabını bekliyor. “Yol” deyince yollar Adıyaman’da niye çıkmaz yola dönüyor? Bunun cevabını sizlerden merakla bekliyoruz.

Sayın Bakan, yine Adıyaman’ımızı, özellikle doğu ve güneydoğuyu batıya bağlayan Adıyaman çıkışındaki Göksu Köprüsü hakkında daha önce sormuş olduğum soru önergesine verdiğiniz cevapta, hakkında yıkım kararı bulunduğunu siz kendiniz ifade etmişsiniz. Aradan epey zaman geçti, Adıyaman birinci derece deprem bölgesi. Bu köprüyle ilgili bu aşamaya kadar herhangi bir çalışma yapılmadı, herhangi bir can ve mal kaybı yaşanmaması için bu köprüyle ilgili çalışmaları ne zaman başlatacaksınız? Neden bu kadar gecikiyor? Her an deprem olabilir, deprem gerçeği ortadayken bu yolun hâlâ kullanılıyor olması büyük bir tehlike arz etmektedir. Bunun dışında, Besni’de, özellikle Besni ilçemizin de yol sorunları gün geçtikçe artıyor ve bugün kadar da herhangi bir çalışma görmedik. Besni-Adıyaman girişindeki yolun hâli içler acısı.

Yine, Üçgöz- Beşyol-Kızılın yolu yapılmayı bekliyor. Köseceli yolu yapılmayı bekliyor. Bunun dışında, özellikle Gerger yolumuz dillere destan oldu. Gerçekten rahmetli Ecevit döneminde yapılan yola bugüne kadar bir çivi çakılmadı. Hep dile getiriyoruz, hep söylüyoruz, Gergerliler, bütün Adıyamanlılar bunu bekliyor. Gerger yolu ne olacak Sayın Bakanım? Gergerlilerin bu yol çilesi, Çelikhanlıların bu yol çilesi ne zaman bitecek, bu konuda bir çalışmanız var mı? Bunun dışında, Adıyaman merkezin çevre yoluyla ilgili de herhangi bir çalışma yapılmadı. Sayın Cumhurbaşkanı, 2019 yılında Adıyaman’da yapmış olduğu açıklamada, kuzey çevre yolunun çalışmalarının başladığını ve en kısa sürede biteceğini ifade etmişti. 2020 yılının sonuna geldik, bu yolla ilgili de henüz bir çalışma yapılmadı ve bütün Adıyamanlılar da bu yolun yapılmasını merakla beklemektedirler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Tutdere, son cümlenizi alalım.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Toparlıyorum Başkanım.

Hızlı trenle ilgili bir şey demeye gerek yok. Sabah dağıttığımız kitapçıkta gördüm; 2029’u projenin tamamlanması olarak göstermişsiniz, dolayısıyla buna ilişkin yapılan şimdiye kadarki tüm açıklamaların da boş olduğu ortaya çıkmış oldu.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – İletişim konusunda, Sayın Bakan, Adıyaman merkeze çok yakın köylerimizde iletişim sorunu var, cep telefonları çekmiyor, buradaki GSM operatörleri iyi hizmet veremiyor, bu konuda da gerekli çalışmaların yapılması bekliyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi sözü Sayın Necdet İpekyüz’e veriyorum.

Süreniz on dakikadır.

Buyurun lütfen.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, size ve değerli bürokratlara hoş geldiniz diyorum.

Aslında Batman’da... Geçenlerde siz de oradaydınız, hatta bir sivil toplumla buluşmanız doğrultusunda bir mesaj da yayınlanmıştı, orada birçok taleplerde de geçmişti, sizden sonra ben bir vatandaşla görüştüğümde “Ya, Vekilim, geçmediğimiz yollardan, uçmadığımız havaalanlarından, gitmediğimiz yerlerden, bizden vergi olarak para kesiliyor. Bir taraftan da biz oradan geçtiğimizde yine para alıyorlar bizden. Ne olacak? Zaten biz mağduruz.” demişti. Türkiye’nin durumu bu.

Bir taraftan da baktığımızda -birçok arkadaşımız dün şehir hastaneleriyle ilgili dile getirdi- Türk lirasının giderek kur karşısındaki, döviz karşısındaki değer kaybıyla beraber kimi hesaplamalar yapılıyor ki biz içeriğini de tam bilmiyoruz. Gerçekten siz bu bütçeyi hazırlarken, bize yönelik gelirken bununla ilgili nasıl bir hesaplama yapıyorsunuz? Yani dövizin inişi, çıkışı, ödemeler... Çünkü çeşitli kalemleri yapıyorsunuz, personellerle ilgili, yatırımla ilgili... Yani döviz böyle oynak seyrederken, hele hele dışarıdan böyle sürekli döviz fiyatı izlenirken, yatırımcılar olsun ama bir taraftan da sizin kendi bütçeniz açısından da neyi nerede harcayacağımız meçhul oluyor. Bir iddiaya göre -detayı bilemediğimiz için- 10 kuruşluk bir oynamayla 14 milyarlık bir fark oluyor. Yani 2019 hesaplarında yaklaşık 10 milyarlık kur farkından dolayı bir ücret ödenmiş. Şimdi, biz biliyoruz ki bu ülkede bir de gerçekten mağdurlar var. 10 milyonun üzerinde asgari ücretle çalışanlar var, asgari ücret ki aylık sınırının altında ve onlar da diyorlar ki: “Ya, akaryakıt pahalı, yağ pahalı, temel besinler pahalı.” Bu pandemiyle beraber ulaşımda da sıkıntılar yaşıyoruz. Bir taraftan, ulaşım ile ilgili gerçekten önlem almak lazım, az sayıda insanın binmesi lazım, toplu taşımada dikkat etmek lazım ama şehirler arası yolculukta birçok düzenleme yapılıyor ama fiyat artıyor, vatandaş mağdur oluyor. Bütçe kalemlerini tam detaylı izleyemiyoruz ama izlediğimiz bir şey var, ben bir konuda aslında size teşekkür etmek istiyorum, o da şu: 2018 yılında hane halkına 3 milyar para transfer edilmişti, geçen yıl 2019 yılında 5 milyar yani sizler de buradaydınız büyük çoğunlukla, hatta Bakan Bey’in kendisi de buradaydı Bakan Yardımcısı olarak. Biz ısrarla sorduk, bu 5 milyar nereye gitti? Ya, hane halkına transfer, ismine bakınca ne kadar güzel, hane halkına transfer ediyor. Eğer bu sizde çalışanlara olsa PTT çalışanlarına, demir yollarında çalışanlara, kara yollarında çalışanlara olsa anlarım ve Bakan dedi ki: “Biz bunu kapsam içerisinde müteahhitlere verdik.” Teşekkür ne için? Önümüzdeki yıla 15 milyar para ayırmışsınız. Ya, 5 milyar nerede, 15 milyon nerede? Bu, bizim cebimizden çıkıyor, bunun izahının olması lazım. Bu düzenlemeyi yaptığınız için anlamlı ama bu para nereden çıkacak onu da merak ediyoruz.

Bilişimle ilgili arkadaşlarımız burada, Daire Başkanı da sunum yaptı. Ya, bu tünelden, Avrasya’dan, köprüden, Osmangazi’den kaç araç geçiyor, bilemiyor muyuz? Onu bir bize söyleseniz, yılda kaç araç geçiyor, ayda kaç araç geçiyor, ne kadar para ödeniyor? Yani neredeyse inimizi, cinimizi, gittiğimiz yeri, her dakikayı bilen bilim, keyfi durumda takip eden bilim, niçin burada bu araç trafikleri konusunda bir sayı vermiyor, bunu bilmek lazım.

Sayın Bakan, pandemi başladı, Adalet Bakanı bir açıklama yaptı. Siz dediniz ki: “Biz destekleyeceğiz.” Neydi bu? Cezaevlerinde ki binlerce mahkûm aileleriyle telefon konuşmalarında pandemi sürecinde görüntülü görüşün. Ya, pandeminin ikinci dalgası geldi, hâlâ yok. Yani sizin açıklamanıza biraz önce de baktım, yine var. Ya, bu konuda bir çaba harcasanız ne iyi olur. Tekrar bakın, şimdi, hafta sonu sokağa çıkma yasakları var. Aileler hiç olmazsa... Bu teknoloji bu kadar gelişmiş, oturduğumuz yerden görüntülü görüşebiliyoruz. Yani haftada iki kez görüşme var, bunu Adalet Bakanıyla konuşup bir an önce yapmanız lazım.

EBA meselesine gelince, EBA meselesinde, evet, on-line eğitim tekrar başladı ama bizim burada yapacağımız en önemli şey, öncelikli şey, hizmeti dezavantajlı kesimlere götürmek. Ya, Batman’ın, Siirt’in, Mardin’in, eminim Rize’nin, eminim Trabzon’un da bazı yerlerinde hâlâ iyi internet yok, iyi haberleşme olanakları yok ve EBA’ya ulaşamıyorlar. Normalde, evet, bilimin -bir taraftan teknoloji iyi

yerlere giderken, pazarı olduğu yere giderken- eğitim, yaşam ve erişim konusunda en başta dezavantajlı yer ile bölgeler arası eşitsizliğin olduğu yere gitmesi lazım. Bir taraftan “3 çocuk doğurun.” dedik, bilgisayar dağıtmıyoruz; internet yok, internet pahalı, paralı; elektrik pahalı, paralı; televizyon alamıyorlar, bilgisayar alamıyorlar; bunlar sıkıntılı. EBA’nın -bunu Milli Eğitim Bakanı da geldiğinde söylemiştik- bir kısmı da sizi ilgilendiriyor.

İnternet konusunda, özgürlükler konusunda... Son dönemde, aslında Türkiye dışında birçok yerde medya artık sosyal medya üzerinden takip ediliyor ve -bu “Özgürlükler Evi”- “Freedom House” denilen kurum, birçok ülke arasında mukayese ettiğinde, özgürlük alanında giderek en çok düşen ülkelerin biri olarak Türkiye geliyor. Ama siz diyorsunuz ki: “Ulaşımında hızlı tren olsun, otobanda hızlı araç kullanalım, geniş yollar kullanalım, kara yolları yapalım.” Fakat nedense internette de tam tersini yapıyorsunuz: “Bandı daraltalım, hızı keselim, işimize gelmeyenleri engelleyelim.” Normalde, sosyal medya özgürlüklerin en sınırsız olması gereken yerdir. Hele hele bu pandemide insanlar birçok şeyi merak ettiği için kolaylık sağlamak lazım. Bu konuda da söylememiz gereken bir durum var, “unutulma hakkı” denilen bir şey. Geçmişe dönük birçok araştırma yapılırken birçok insan da yolsuzluklarla ilgili, kendi ilişkileriyle ilgili bunu haksız yere kullanabilmektedirler, bu konuda da dikkat etmemiz lazım. Hele hele bu dönemde internet yasaklarından vazgeçmemiz lazım. Kürtçe yayın yapan birçok internet sitesi, magazinle ilgili, birçok şeyle ilgili site -sizi ilgilendirmiyor ama- güvenlik nedeniyle yasaklanıyor.

Şimdi, diğer konuya, konuşmamın ikinci bölümüne geçiyorum. Arkadaşlarımız söyledi söyledi -Devlet Demiryolları Genel Müdürü de burada- sabahleyin konuştuğumuzda, siz açıkladığınızda, bölgeyle ilgili dediğimizde ya Sivas’a geldik, ya Urfa’ya geldik, biraz geledik; siz gezdiniz de gittiniz de... Fakat ben bazı şeyleri sizinle paylaşmak istiyorum. Tarımın en geniş olduğu yere -yavaş yavaş sanayi geliyor, organize sanayi gelişmeye başlıyor- yollar yapılıyor, yapılsın ama bu yollar kamu-özel iş birliği olmasın, yap-işlet olmasın. Yıllardır ihmal edilen bölgeler, olsun. Mardin’de “Mazı Dağı Metal Geri Kazanım Entegre Gübre Tesisleri” diye bir tesis var. Arkadaşlar, bunu sizlerin de dinlemesini istiyorum. Bu tesislerin özelliği ne? Maden Tetkik ve Arama Enstitüsüne bağlı, 1974 yılında... Bir dönem bir bakıyorlar ki ciddi bir fosfor alanı var, ciddi bir maden yatağı var burada. Ne yapalım, ne edelim? 1988 yılına kadar işletmeye açalım mı, açmayalım mı? Etibanka devrediyorlar. Sonra, 2014 yılında burayı özelleştiriyorlar. Kim alıyor? Eti Bakır Anonim Şirketi. Kim Eti Bakır Anonim Şirketi? Cengiz Holding. Ve Cengiz Holding bunu aldıktan sonra, şimdi Mazı Dağı’ndan Diyarbakır’a demir yolu döşeniyor ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından ihalesi yapılıyor, ihaleyi alan Cengiz Holding. Mardin’e değil... Mazı Dağı’nın nüfusu 36 bin. Ya, oradan siz oraya taşıyacaksınız. Peki, ne taşıyacaklar? Fosfor, sülfürik asit, fosforik asit, sıvı amonyak, DAP, azot, bir yığın gübre... Yani tankerlerde yazıyor ya böyle: “Tehlikeli madde. Uzak dur, yaklaşma.” Kara yolunda bile, otobanda bile. Onu şimdi Diyarbakır’ın, büyük şehrin içinden geçireceksiniz ve Diyarbakırlılar, sivil toplum örgütleri diyorlar ki: “Ya, buraya duvar örmeyin.” Evet, geçsin, şehrin çevresinden geçsin -Diyarbakır’ın tarihi var, turizmi var, sanayisi var- onu da “Diyarray” yapın, şehrin çevresinden geçirin. Bunun izahı yok Sayın Bakan. Bir an önce keşif için bir heyet gönderin. Bir holdinge yol yapılıyorsa taşınınsın. Ama şehrin çevresinden gitsin. Hangi şehir, hepimiz düşünelim. Kendi kentimizin içinden tehlikeli maddenin geçtiğini düşünelim, büyük bir şehirden; bu olmaz. Ama biz biliyoruz ki -Demiryolları Genel Müdürü de burada- bakın, Kurtalan Ekspresi yok şu anda, ara tren dediğimiz yok. Pandemi bahanesi öne sürülüyor. İki şirket demir yolu taşımacılığı yapıyor; biri bu Cengiz Holding, biri TÜPRAŞ; Koç Holdingin Kırıkkale’ye kimyasal atıkları taşıması veya madde taşıması. Ama nedir? Diyarbakır demir yolu için... Bakın, hızlı treni getiriyorsunuz Antep’e -Mersin-Antep- getirin

Diyarbakır'a kadar, Batman'a kadar; Mezopotamya Ekspresi koyalım, hızlı tren gelsin, turizm açılsın. Bir ara Kars'ta vardı, ne kadar rağbet görüyordu. Bunu yapmadığımız zaman gerçekten bölgeler arası eşitsizlik de giderilmemiş oluyor.

Bir diğeri ise bakın, bölgede tarım, tekstil, organize sanayi, birçok şey, yatırım geliyor filan ama yahu Şırnak-Van kara yolu, tırlar için yol yapın, İran'a, Irak'a gitsinler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın İpekyüz, bir dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayın.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Başkan, siz de Bingöl Milletvekilisiniz, bölgeyle ilgili konuştuğum için biraz tolerans gösterirseniz. Teşekkür ediyorum.

Otoban Urfa'ya kadar gelmiş Sayın Bakan, Urfa'ya kadar; otobanı çekin Diyarbakır'a İpek Yolu gibi, oradan Habur'a insin. Bugün Türkiye'nin en önemli kapılarından biri Kürdistan Bölgesel Yönetimi'yle yaptığı çalışmalarıdır, Antep'in yarısı oraya mal satmaktadır. Bunu yapmadığınız zaman olmuyor.

Bakın, bir diğeri, bunu size özel olarak söylemek istiyorum –fotoğrafını bulamadım- ben bir yeğenimi kaybettim trafik kazasında, eşi hamileydi, kendi ölümünden bir hafta sonra çocuğu doğdu. Bu, Diyarbakır-Batman kara yolu. Şurada bir bulvar var. Bu, Batman'dan Diyarbakır'a giden yol, bu da Diyarbakır'dan Batman'a ve bu, köye giden yol. Bulvar burada, köye giden yol burada. Ben Karayolları Genel Müdürünü aradım, bölge müdürünü aradım, bir çözüm bulamıyorsunuz ya, her zaman kaza oluyor. Ya bunun izahı mı var? Ne kadar anlatırsanız anlatın her zaman burada kaza oluyor, trafik kazası oluyor. Başka yerde ambleminden, ışığından birçok önlemine kadar yapılıyor; yahu 10 kamyon dökülecek, yok. Siz bunları yapmadığınız zaman olmuyor.

Havalimanları konusunda, ya vatandaş diyor ki: Bizim bölgemize, Siirt, Mardin, Batman birçok şehre pandemi nedeniyle uçak seferleri azaldı, fiyatlar arttı. Yurt dışına seferler yok. Yani Diyarbakır bölgenin kalbi, geçici bir gümrük merkezine dönüştürün orayı, havaalanını.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın İpekyüz, toparlayalım lütfen.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Batman'a raybüs -şu anda Demiryolları Genel Müdürü burada, daha önce size de iletilmiş bu konu- Batman ile Diyarbakır arasında bir raylı sistem koyun, ray var zaten, raybüs koyun. Eskişehir'de bir yığın kompartıman, vagon boşta bekliyor. Vatandaş yoğurdunu götürsün, mısırını götürsün, mercimeğini götürsün, her şeyini götürsün yapsın.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, çok teşekkür ediyoruz.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Batman'ın çevresinde de üniversite ile Mardin yolu bağlantısını yapmak lazım, yapmadığınız zaman olmuyor.

Bütün bunlarla beraber gerçekten siz bölgeler arası eşitsizliği gidermek istiyorsanız, bir şeyi de düşünüyorsanız biraz da bu tarafa dönün, Sivas'tan sonrasına dönün, buralara gelin, vatandaş da görsün geldiğinizi.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, çok teşekkür ediyoruz.

Şimdi Sayın İbrahim Aydemir'e söz veriyorum.

Sayın Aydemir, süreniz on dakikadır.

Buyurun.

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

Sayın Bakanım, şahsınızda bütün heyete saygı sunuyorum.

Dün yaptım, bugün de yapacağım, Necdet Bey'e teşekkür edeceğim. Niye? Diyarbakır'a hızlı tren istedi, Batman'a birtakım yatırım talebinde bulundu. Bu o kadar lezzet veriyor ki benim zihnime, beynime, şöyle bir çağrışımı var bunun: Talep etmek kadar güzel bir şey yok ama eskiden talep edilemezdi. Niye? Muhatap yoktu, imkân yoktu. Şimdi AK PARTİ gibi devasa imkânlar sunan hakikaten bir büyük nimet var. Bundan dolayı ona teşekkür ediyorum ama kendimizle de iftihar ediyorum, elhamdülillah. Buraya gelen bütün arkadaşlarımız illerine, bulundukları mahallere taleplerde bulundular çünkü biliyorlar ki bir aksülameli var, bir yansıması var. Yıllara sari yaptıklarımız orta yerde.

Biz güzel milletimiz vessalam. Sevgili Bakanım, hakikaten çok özel, asil bir milletiz, aziz bir milletiz. Bize rota çizen, bize ufuk oluşturanlar da öyle olmuşlar hep. Mesela bunlardan bir tanesi III. Murat. Onun bir kaydı var, çok hoşuma gidiyor, diyor ki: (***) "Kalpten kalbe yol vardır." diyor ve "O yolu da yârim bilir." diyor. Biz yâr yerine milleti koymuşuz, millet adına yol açıyoruz ve milletin yüreğinde yer buluyoruz. Bugüne kadar hep böyle oldu, Allah'ın izniyle ilanihaye de böyle olacak.

Arkadaşlar, bakın, ben de Doğu Anadolu Bölgesi'nde bulunan bir ilin milletvekiliyim. Sadece bizim bölgeye, Güneydoğu'ya, Doğu Anadolu'ya yapılan yolların makyası, ölçüsü, miktarı bütün Türkiye'ye yapılanın fevkinde olmuştur AK PARTİ döneminde, duble yollar. Arkadaşlarımız çok vukufiyetle anlattılar, Değerli Bakanımız sabahleyin çok tafsilata girdi, ayrıntılı bir biçimde aktardı, anlattı hatta anlatımları o kadar lezzet verdi ki muhalefetteki bir arkadaşımız –ben onu da yadırgamıyorum, onlar da siyaset yapıyor- "Ya efendim, geçmiş niye anlatıyorsun?" diyor. Neyi anlatacağım kardeşim? AK PARTİ, AK PARTİ'nin Bakanı; biz de eski ile yeninin, mevcut hâlin bir farkı yok ki. Bıraktığımız yerden devam ediyoruz biz, böyle bir hususiyetimiz var, böyle bir özelliğimiz var. Böyle olduğu içindir ki kesintisiz yürütebildik ve inşallah, bakın, göreceksiniz bundan sonraki süreçte de...

Gene o arkadaşımız bir şey daha söyledi: "2023'te gidicisiniz." Hayal, hülya; milletten bihaber olmak budur arkadaşlar, milletin frekansından uzak düşmek budur. Milletle hemhâl olsanız, mülaki olsanız, girip çıksanız, görüşseniz samimi söylüyorum ki onun yüreğinden geçeni görürdünüz ve 2023'te de zirve bulacak hâlimizi fark ederdiniz. Neyimiz var? Biz millete hizmet etmenin dışında ne yapmışız? Şurada enfüsi hesaplar güdülüyor görüyorum ben, böyle nefse dönük, hakikatle uzak yakın ilgisi olmayan birtakım kavramlarla konuşuluyor, onun farkındayız biz.

Ara ara Sevgili Bülent Kuşoğlu Beyefendi "Elbette ki arkadaşlarımız siyaset yapacaklar." diyor, grubuna sahip çıkıyor, eyvallah, biz de siyaset yapılısın diyoruz zaten, bir şey demiyoruz. Tenkit de yapılın, hizmetlerimiz daha da fazla olsun diye bize yönelin, eyvallah, ama inkar kadar sevimsiz bir hâl yok. Yaşar kardeşim burada altını çizerek bugün söyledi, yapılane en azından inkârsız yaklaşalım, yapılanı görmezden gelmeyelim ama talepte bulunalım. Bu, çok saygıdeğer bir şey, arkadaşlar.

Bakın, mesela ben Erzurum Milletvekiliyim, Erzurum'a eşi menendi olmayan hizmetler yapıldı, Sayın Cumhurbaşkanımıza ne kadar minnettar olsak azdır. Ben bunu hemen hemen her bütçede altını çizerek vurguluyorum, arkadaşlarımız da öyle, kendi illerimize... Ama noksanımız yok mu arkadaşlar? Var. Yani biz bir ara hızlı treni konuşuyorduk, bakın, şimdi yüksek hızlı treni terennüm ediyoruz.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Sigortası yok, kaza yapınca 114 milyon zarara sebep oluyor.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Görüyor musunuz arkadaşlar, nereye gelmişiz biz? Geldiğimiz nokta her gün AK PARTİ'yle beraber dorukları ifade ediyor. Dolayısıyla, arkadaşlar, şunu yapalım: Talep edelim, teşekkür bile etmiyorsak inkârda bulunmayalım.

(***) Bu bölümde hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

Sevgili Değerli Bakanım, biz özellikle Karadeniz’e bağlanacak, yüksek hızlı tren hattına bir an önce kavuşmak istiyoruz. Bakın, bir Erzurum Milletvekili olarak Bakanımızdan böyle bir talebim var, bunu istiyorum. Bunlar çok doğal, çok tabii bir şey.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Karadeniz’e ineceksin kardeşim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Aynen öyle. Bu nimeti AK PARTİ açıyor, Cenab-ı Hak da inayetiyle bize yöneliyor, elhamdülillah.

Gene, sevgili Bakanımızdan... Bakın, 2015’te bizim bir projemizdi, 2019’da hayatiyet buldu, Sayın Cumhurbaşkanımız onayladı, şehir içerisinde hafif raylı sistem Değerli Bakanım, 20 kilometrelik bir hat, istasyonları bile belli. Şu anda beklemedeyiz, onun bir an önce, efendim, hayatiyet bulmasını istiyoruz yani sizler gibi, bakın, hep beraber istiyoruz biz.

Benim mesela orijinal bir talebim var Değerli Bakanım, bu bizim ufkumuza uygun bir taleptir, bizden başkası, bizim kadromuzun dışındakiler bunu gerçekleştiremez. Talebim şu: İlçeler arasında demir yolu ağını yaygınlaştıralım. Bizim Erzurum’da mesela, ilçeler arasında 400 kilometrelik bir mesafe var. Siz o kadar güzel bir şey söylediniz ki bu yapılan yolların, yapılan hizmetlerin millî gelire katkısından bahsettiniz -birisi onu evirdi çevirdi ama- istihdama katkısından bahsettiniz. İşte, böyle oluyor, bu şekilde olursa benim bu talebim de Değerli Bakanım, eğer ilçeler arasında demir yolu ağı geliştirilirse, o vakit besicilik noktasında, hayvancılık noktasında, efendim, iktisadi vasatın her nevinde gelişme yaşarız biz.

Mesela, ben Erzurum’da, efendim, Tortum, Narman, Oltu, Olur, Şenkaya hattında mutlaka bir demir yolu hattı yapılmasını istiyorum. Ben, efendim, Karaçoban, Tekman, Hınıs, Karayazı o bölgede bir hattın olmasını istiyorum. Dahasını söyleyeyim: Komisyon Başkanımız, Bingöl Milletvekilimiz, bizim Erzurum Çat ile Bingöl arasında bir demir yolu hattı olmasını istiyorum. Efendim, bunlar elbette ki...

Bizim Erzurum’da derler ki: “Salavat, kuvvete bağlıdır.” Elbette ki bütçe imkânlarıyla olacak ama biz isteyeceğiz ve samimi söylüyorum Allah’ın izniyle şu isteklerimiz de hakikat bulacak. Dahasını söyleyeyim: Bizim havaalanı, şu anda havalimanı ve Türkiye’de 3’üncü havalimanı.

Arkadaşlar, bakın, ufuk açıyoruz biz bunlara ufuk, ufkunuz gelişsin. Arkadaşlar, bakın, ben bir şey söylüyorum: Erzurum Havalimanı, İstanbul ve Ankara’dan sonra 3’üncü havalimanı pozisyonu aldı, elhamdülillah. Bakanlığımıza müteşekkirimiz, Sayın Cumhurbaşkanımıza teşekkür ediyoruz, ak kadrolara minnettarız. Yapıyoruz. Kime yapmışız? Demin Mürsel Bey buradaydı, Mürsel kardeşim nereye gitti? CHP Milletvekili, Muğla Milletvekili benim hemşehrim, Erzurum’a geliyor, o konfordan o da istifade ediyor. Geçen siz gittiniz, konforu gördünüz. Her yerde bu böyle, ayırımız gayrımız yok. Bizim bir özelliğimiz var, zaten o yüzden Cenab-ı Hak bize yardım ediyor. Biz, insansa mesele bitmiştir diyoruz, eşrefimahlukattır diyoruz. Onun ne rengine ne ırkına ne cinsine bakmayız; insan, başımızın üstüne alır, yöneliriz çünkü “Hangi yana baksan benim veçhimi görürsün.” mübarek ayetini biz biliyoruz. Onun için de hizmetlerimizle yöneliyoruz, elhamdülillah karşılık da buluyoruz. Ve göreceksiniz arkadaşlar, Allah ömür verirse -milletvekili oluruz, olmayız ama bir şekilde karşılaşırız- 2023’ten sonra da şurada -inşallah- ak hizmetlerin devamıyla muhatap olacağız ve Cumhurbaşkanımız...

Bakın, biz artık uçuş kavramını kullanıyoruz, uçarak gidiyoruz. Eskiden emekliyorduk biz, yürümekten bile aciz durumdaydık. AK PARTİ’yle beraber uçarak gidiyoruz arkadaş.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Uçtukça uçuyorsunuz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) - Fersah fersah mesafe aldık, çağlar üzerinden aştık ve bunun en güzel resmi, en mütebariz hâlimiz de Ulaştırma Bakanlığının olduğu zemindir. Buradaki eserlerimiz iftihar varakalarımız, iftihar sayfalarımız. Herkes iftihar ediyor, hep beraber o yolları kullanıyoruz, köprüleri kullanıyoruz. Şimdi, arkadaşlarıma ben ara ara hayret ediyorum yani kafasının arka planında “Ya, bunu niye yaptınız?” diyecek de sıkılıyor, utanıyor, başka bir bahane buluyor. Ya, arkadaş, bunu bütün bir millete hizmet olsun diye yaptık.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Para vatandaşın parası, vatandaşın parasıyla yapıyorsunuz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) - Bakın, ben Artvin koordinatörüyüm, Erzurum ile Artvin arasına -Allah aşkınıza size bir tavsiyem var- çok sık gidip geliyorum. Çok sayıda gidip geliyorum ben oraya.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Aydemir, bir dakika ek süre veriyorum, tamamlarsanız...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ekonomiyi iyi yönetseydiniz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Değerli Başkanım, hemen tamamlıyorum.

Deniz Bey, 50'nin üzerinde tünel yapmışız, hakikaten aşılmaz yolların aşılmasına vesile olmuşuz. Dolayısıyla, arkadaşlar, biz hep bu hâl üzere yürüyelim siz de tenkit edin, eyvallah. Cenab-ı Hak hakikati kimin dillendirdiğini biliyor ve kalpleri evirip çeviren O'dur, kalplere göre nimet aktaran da O'dur. O yüzden de dahası olacak, ak hareket, ak dava...

Tabii ki Cumhuriyet İttifakı. Bakın, orada bir haksızlık da yapmayalım. İşte, Mustafa Kalaycı Bey burada, Baki kardeşim burada. Allah razı olsun, fikirleriyle, düşünceleriyle, duruşlarıyla bu kervana destek veriyorlar ve başta Sayın Devlet Bahçeli olmak üzere onlara da minnettarlığımızın sınırı yok. Çok yığıtçe bir yürüyüşümüz var ve bu yürüyüşümüz milleti daha, daha, daha, daha ilerilere taşıyacaktır. Allah yolumuzu açık etsin.

Güzel Bakanım, bütçe, Allah'ın izniyle bereketli olacak inşallah. Erzurum'u unutmayalım, Allah'a emanet olun.

Saygılar sunuyorum, hayırlı olsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyoruz Sayın Aydemir.

Şimdi, Sayın Ahmet Kaya'ya söz vereceğim.

Buyurun lütfen Sayın Kaya.

Süreniz dört dakikadır.

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

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

2021 yılı bütçesinin memleketimize ve milletimize hayırlar getirmesini temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, sizlerden Trabzon'un yüzyıllık hayali olan Erzincan-Trabzon demir yolu konusunda doyurucu bir cevap almayı umut ediyorum.

İbrahim Bey “Siz talep edin.” dedi, talep ediyoruz. Şimdi, İbrahim Bey ilçeler arasında demir yolu talep etti. Ben, Karadeniz Bölgesi'nde, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Artvin illeri arasında demir yolu talep ediyorum sizden, öyle ilçeler arasında değil, iller arasında demir yolu talep ediyorum. Daha önce Erzincan, Kelkit, Gümüşhane, Maçka, Trabzon olarak belirlenen ve Sayın Cumhurbaşkanı, bakanlar, AKP milletvekilleri ve AKP Trabzon İl Başkanı tarafından Trabzon'a müjde olarak sunulan ve “Hayırlı olsun.” denilen Erzincan-Trabzon demir yolu güzergâhının değiştirildiği söylendi; bunu

siz de biliyorsunuz. Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün 15 Eylül 1924'te Trabzon ziyaretinde söylediği “Trabzon’umuzu az zamanda dâhile demir yoluyla birleştirmek nuhbei amalıdır.” sözlerinin üzerinden tam doksan altı yıl geçti. Trabzon şehri bir asırdır bu demir yolunu bekliyor.

Sayın Cumhurbaşkanı geçenlerde Samsun’da yaptığı bir konuşmada “Anadolu bir baştan diğer başa demir ağlarla gerçek manada bizim dönemimizde örülmüştür.” ifadelerini kullanmıştı. Trabzon, Rize, Artvin, Giresun, Gümüşhane Anadolu değil mi Sayın Bakanım? Buralarda 1 metre demir yolu yok, demir ağı yok; bunu sizler de iyi biliyorsunuz. Trabzonlu ve Gümüşhaneli vatandaşlarımızın kendilerine söz verilen demir yolu çalışmalarının bir an önce başlamasını ve yüz yıllık hayallerine kavuşmayı beklediğini biliyor ve soruyorum: Erzincan-Kelkit-Gümüşhane-Torul-Maçka-Trabzon Demir Yolu Hattı Projesi’nin son durumu nedir? Bu projeden vazgeçilerek güzergâhın kaydırılacağı iddiaları doğru mudur? Bu sorular aylardır Trabzon ve Gümüşhane’de tartışılıyor ve herkes merak içinde bu soruların cevabını bekliyor. Sizden rica ediyorum, bu konuyu bugün burada netleştirelim ve Trabzon ve Gümüşhane’ye demir yolu hayırlı olsun diyelim.

Sayın Bakanım, “Trabzon’un en önemli ihtiyaçları nedir?” diye sorarsanız, ben sizlere güney çevre yolu ve demir yolu derim. Sizlerin de bildiği gibi Trabzon’umuz doğu-batı aksına yani sahil kesimine sıkışmış durumdadır. Bu şehri güneye doğru büyütmekten başka çaremiz yok. Kentimizin kangreni hâline gelen trafik sorununun kalıcı çözümü için de güney çevre yolundan başka çaremiz yok. Bu proje yirmi üç yıldır her seçimde Trabzon’a vadediliyor. Trabzon’a gelen tüm siyasetçiler bundan bahsediyor ancak bir adım yol alınamıyor. Bakınız, Karadeniz’deki diğer iller güney çevre yolu sorunuyla karşılaşmışlardır, bundan mutluluk duyduğumu ifade ediyorum. Umut ediyorum ki Trabzon’un güney çevre yolu sorunu konusunda da sizin döneminizde somut adımlar atılır.

Yine, Sayın Bakanım, yedi yıl önce yenileme ve düzenleme çalışmalarına başlanan, 2020 yılında bitirileceği söylenen Akçaabat-Düzköy kara yolumuz var, biliyorsunuz. Bu yolun bazı yerlerinde trafik tek şerit hâlinde işliyor. 2 büyük ilçemizi birbirine bağlayan bu yol, aynı zamanda en çok ziyaret edilen Hıdırnebi, Haçkalı Baba ve Kayabaşı yaylalarımızın da güzergâhında bulunuyor. 22,5 kilometre uzunluğundaki yolun yedi yılda ancak 9 kilometrelik kısmı bitirilebilmiştir. Sizden rica ediyoruz, bu konuya bir el atın ve bu yolu da bir an önce bitirelim istiyoruz.

Yine, daha önce iptal edildiği söylenen Kemer kaya ucube tünelleri var, biliyorsunuz. Birkaç gün önce, Trabzon Büyükşehir Belediyesi tarafından imar planlarına bu tünellerin işlendiğini öğrendik; daha önce iptal edildiği söylenmişti. Meslek odaları ve tüm Trabzon şehri dört, beş aydır bu konuyu konuşuyor ve yüksek sesle bu tünellere itiraz ediyordu. Bilimsel yaklaşımlarla görüşlerini aktaran herkesin ortak kanaati, bu tünellerin buraya yapılmaması yönünde idi. Sizden rica ediyorum, Trabzon’a bu kötülüğün yapılmasına müsaade etmeyin.

Son olarak, Kanuni Bulvarı, Düzyurt, Gölçayır, Çukurçayır, Kutlugün, Gözalan kesimlerinde vatandaşlarımızı mağdur eden sorunların çözümü konusunda da yardımcı olmanızı rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ederim.

Sayın Çakırözer, buyurun lütfen.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakan, şimdiden bütçemiz hayırlı olsun diyorum.

Sayın Bakan, ben öncelikle Devlet Demiryollarıyla ilgili birkaç hususu gündeminize getirmek istiyorum. Birincisi, öyle şeyler görüyoruz ki sanki iktidar değişmiş gibi görevden almalar var. Ki biz iktidar değiştiğinde dahi liyakate bakılması gerektiğini düşünüyoruz ama öyle şeyler görüyoruz ki

başkanlar, başkan yardımcılar, bölge müdürleri, gar müdürleri, yardımcılar, gişe memurlarına, onlara kadar sürgünler yaşıyor. Ne oluyor? Yani Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı gitti de başka bir iktidar mı geldi Bakan değiştiğinde, Genel Müdür değiştiğinde? Bu nasıl bir şey? Siz bunu tasvip ediyor musunuz?

Ayrıca, bir bütçenin etkin ve verimli şekilde kullanılması için kurumun yöneticilerinin yetkin kişilerden seçilmesi gerekir. Ancak demir yollarında meydana gelen kazalara baktığımızda, yetkin olmayan kadrolarla vatandaşlarımızın göz göre göre ölümüne gönderildiği görülmekte. Şimdi, Ankara’da meydana gelen YHT kazasında, TCDD Genel Müdürü, Genel Müdür Yardımcıları, Daire Başkanları sorumlu bulunmuştu. Çorlu’da meydana gelen katliamda da mahkeme aşamasında alınan bilirkişi raporu tamamlandı. Yine, yargılanmakta olan alt düzey demir yolu çalışanlarının sorumlu olmadıkları, genel müdür, genel müdür yardımcılar ve bazı daire başkanlarının sorumlu oldukları tespit edildi. Siz ne düşünüyorsunuz? Sorumlu olan bu üst düzey yöneticilerin hakkında bir tasarrufta bulunmayı düşünmüyor musunuz? Bu kadar insan bu kazaları konuşuyor. Ekim ayında dört gün içinde 3 tren kazası meydana geldi. Bu yöneticiler tedbir almak yerine kurban keserek kamuoyunun gündemine geldiler. Çorlu’da bilirkişi raporuyla suçsuzlukları ortaya çıkan alt düzey çalışanlar mahkemede yaptıkları savunmalar nedeniyle Sivas’a, Yozgat’a sürgüne gönderildi. Siz bu konularda ne düşünüyorsunuz? Sizin onayınızla mı oluyor bunlar Sayın Bakanım?

Konuşmak istediğim bir diğer konu da TÜLOMSAŞ meselesi. Doğrudur, raylı sistemler, havacılık sistemleri aslında bakarsanız, ihracat hedefleri açısından önemlidir, raylı sistemlerde bizlerin Türkiye için koyacağı hedefler önemlidir. Ancak baktığınızda, ne yapıldı Sayın Bakan? Eskişehir’deki TÜLOMSAŞ, Adapazarı’ndaki TÜVASAŞ, Sivas’taki TÜDEMSAŞ birleştirildi, adı “TÜRASAŞ” oldu. Yeni bir şirket kuruldu, başına İstanbul Büyükşehir Belediyesinden ayrılan bir bürokrat geldi, bir kadro kuruldu. Ancak biz Eskişehir’de şunu gördük: TÜLOMSAŞ, o eski TÜLOMSAŞ niteliğini yitirdi, pasif bir kuruma dönüştü. Son beş yılda İSO’nun ilk 500’ünde, ilk 1.000’inde yer alan TÜLOMSAŞ, geçen yıl 400 milyon lira ciro yapan, 10 milyon lira kâr yapan TÜLOMSAŞ, bakıyoruz, bu yıl zarar açıklama noktasına geldi. Ben işçilerle buluşuyorum; moralleri yok, yeni iş yok, proje yok. GE’yle 50 tane lokomotif üretmek için anlaşma yapan, 11’ini ihraç eden TÜLOMSAŞ’a bakıyoruz, şu anda internet sitesi kapalı yani açın bakın, TÜLOMSAŞ’ın internet sitesi kapalı. Kurduğunuz yeni şirket TÜRASAŞ’ın internet sitesi de yok. Yani GE’den birisi “Ya, böyle biri var mı? Bu şirket ne oldu?” diye baksa ne TÜLOMSAŞ’ı buluyor ne TÜRASAŞ’ı buluyor. Böyle şey olmaz. Yani biz ihracat hedefleri vesaire derken bunların olması kabul edilemez. Benzer şekilde, Eskişehir’in yan sanayisine yıllık 50-100 milyon liralık bir iş potansiyeli sağlıyordu TÜLOMSAŞ, şimdi bu da bitmiş, bitecek durumda. İşte, Ankara’dan eğer yapılabilirse, Eskişehir’e de onun didinin didisi gelirse imkân olacak. Bu planlamalarda sıkıntı var Sayın Bakanım.

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

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Tabii ki.

Sayın Bakanım, bir de her bütçede söylediğim şeyi söylemek durumundayım. Seyitgazi-Afyon yolu; bakın, rakamlar önümde, son on yılda 800 kaza, 30 ölü, 1.320 yaralı. Artık yeter, insaf! Yani Afyon il sınırından sonrası kaymak gibi Afyon’a kadar ama Seyitgazi-Eskişehir arası ölüm yolu; insaf! Soruyoruz bürokratlarınıza, daha stratejik planda yok, yatırım planında yok. Az önce değerli Uşak Milletvekilimiz teşekkür ediyordu “Ya, bu yol ne kadar güzel oldu.” diye, ben hem sizi hem de kıymetli vekilimizi davet ediyorum, bir de Eskişehir’den, Seyitgazi üzerinden Afyon’a gitsinler bakalım, teşekkür edebilecekler mi Karayolları bürokratlarına, Bakanlığınıza? Lütfen, bu konunun... Bakın, 30 can, on yılda 30 can, 1.320 yaralı, 800 tane kaza. Bu yolun yapılması lazım.

Teşekkür ediyorum Sayın Bakanım.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum.

Sayın İsmail Atakan Ünver, buyurun lütfen.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakan; öncelikle, 2021 yılı bütçesinin ülkemize hayırlı olmasını, Bakanlığa hayırlı olmasını diliyorum.

Konuşmama bir tespitle başlamak isterim. 2018’den 2019’a, 2019’dan 2020’ye kadar Karaman’da bitirilen, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ait herhangi bir proje yok. Önce bu tespiti yaptıktan sonra şunu söylemek isterim Sayın Bakan: Bizim bitmeyen bir aşkımız var; Konya-Karaman hızlı tren hattı. Projenin başladığı günden bugüne kadar görev yapan tüm ulaştırma bakanları hızlı tren konusunda önce bir yıl sonrasını işaret ettiler ama bitiremediler; sonra, altı ay sonrasını işaret ettiler, yine bitiremediler. Sonra, o bakanların hepsi görevlerinden ayrılmak durumunda kaldılar. Yani ya istifa ettiler, ya seçim oldu, ya görevden alındılar. Görüyorum ki başlangıç olarak siz de aynı yolu izliyorsunuz. Geçmiş tecrübemizden hareketle bakıyoruz ki siz de göreve geldiğinizde Karaman-Konya hızlı tren hattı konusunda bir yıl sonrasını işaret ettiniz, inşallah bitirirsiniz. Muhtemeldir ki sizin döneminizde de öngörülen bu sürede hat hizmete alınamayacak, sonra altı aylık bir süre vereceksiniz. Biz de inşallah bu sefer biter diye umacağız. Sonra hat bu sürede de bitirilemeyecek. Sonra herhâlde sizi de Bakanlıktan çiçeklerle uğurlayacağız. İnşallah öyle olmaz, tarih tekerrür etmez diyorum. İşi biraz da ironi yoluyla anlattım. Bakanlık, AK PARTİ’nin seçimlerde yüzde 50, yüzde 60 oy aldığı Karaman’a inşallah bu sefer sözünü tutar ve hızlı tren hattı önümüzdeki yıl, Bakanlığın taahhüt ettiği gibi 2021 yılının ilk çeyreğinde hizmete alınır. Aslında bugüne kadar halkımıza ve Karamanlılara “Bir yıl sonra bitecek.” diye, “Altı ay sonra bitecek.” diye söz vermenin bir anlamı yoktu, boşuna umut vermenin bir anlamı yoktu.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Maliye Bakanımız Karamanlı.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Eğer bu noktada ciddiyetle davranılmış olsaydı, gerçekler açıkça söylenmiş olsaydı boşu boşuna da halkımız, hemşehrilerimiz umuda kapılmazdı.

Şöyle: İlk etapta sinyalizasyon ihalesi, işi ilk ihaleye dâhil edilmedi ve Ulukışla-Karaman hat ihalesiyle birleştirildi. Bu ihalenin de teslim süresi bin iki yüz gündü. İhale 2017’de yapıldı. 2018’de yüklenici değişti. Buyurun, hesabı siz yapın; teslim ne zaman yapılabilirdi. Eğer bu söylenmiş olsaydı Bakanlığınızın hemşehrilerimiz nezdindeki güvenilirliği de inandırıcılığı da kaybolmayacaktı. Ama bugüne kadar hep istismar yolu seçildi. Bugün Ulaştırma Bakanlığının söylediği hiçbir sözün, öngördüğü herhangi bir tarihin Karamanlılar nezdinde nokta kadar inandırıcılığı yok maalesef.

Sayın Bakan, bir Ulaştırma Bakanı olarak bilip bilmediğiniz noktasını gerçekten merak ediyorum. 1989’da il olan Karaman’ın 3 ilçesiyle doğrudan kara yolu bağlantısı yok. Karaman’dan Ermenek, Başyayla ve Sarıveliler ilçelerine gitmek isteyen bir kişi ya Konya il sınırlarına girip çıkmak ya da Mersin il sınırlarına girip çıkmak zorunda. Girip çıkmak derken yani öyle 3-5 kilometrelik bir yol değil, yaklaşık 100 kilometrelik bir seyahatten bahsediyorum. İl olduğumuzdan bu yana süregelen otuz bir yıllık bir ayıp.

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

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Tamamlıyorum Sayın Başkanım.

Bu otuz bir yılın on sekiz yılında ise yol yapmakla övünen, gözünün üstünde kaşın var dendiğinde bile “Yol yaptık.” diyen AK PARTİ iktidarı vardı. Sayın Bakan, Karaman’ı Taşeli bölgesindeki ilçelerine kara yoluyla doğrudan bağlamak için neyi bekliyorsunuz? Bu ayıbı ne zaman bitireceksiniz? Sizden beklediğimiz bir cevap var. Karaman, Ermenek, Taşeli bölgesiyle ilgili yol yapım işi ne zaman bitecek? Lütfen, buna cevap verirsiniz sevinirim.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ederim.

Sayın Çetin Arık, buyurun lütfen.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, bundan tam üç yıl önce, 3 Kasım 2017 Cuma günü yine Plan ve Bütçe Komisyonunda dönemin Ulaştırma Bakanı Sayın Ahmet Arslan’a sordum. “Kayseri’ye on yıl önce söz verdiğiniz yüksek hızlı tren ne zaman gelecek? Ankara’dan yola çıkan kaplumbağa Kayseri’ye ulaştı ancak Kayseri’ye yüksek hızlı tren bir türlü gelmedi. Kayseri’ye yüksek hızlı tren ne zaman gelecek?” diye sordum. Sayın Bakanın cevabı da aynen şöyle: “Kayıtlara geçmesi bakımından önemli; proje bitti, aralık ayı içerisinde yapım ihalesine çıkacağız, inşallah üç yıl içerisinde de bitirmiş olacağız.” Sayın Bakan, aradan üç yıl geçti. Sayın Bakanın söylemine göre yüksek hızlı trene Kayserili çoktan binmiş olacaktı ama ortada ne tren var ne de atılan somut bir adım var. Sayın Bakan, Kayseri yüksek hızlı tren konusunda tam on üç yıldır iktidar tarafından kandırılıyor, aldatılıyor. Tam 2 Cumhurbaşkanı, 3 Başbakan, 6 Ulaştırma Bakanı, sayısız milletvekili Kayseri’ye yüksek hızlı tren sözünü verdi. Hafta sonu sizin de Kayseri’de olacağınızı öğrendik. Siz de yüksek hızlı tren sözü veren 7’nci Ulaştırma Bakanı olacaksınız.

Sayın Bakan, gazeteye atılan şu manşete bakar mısınız. Bakınız, “Ankara-Kayseri arası bir buçuk saat olacak.” deniliyor. Bu manşet her seçim döneminde Kayseri’de vaat olarak verilir. Sayın Bakan, ben de size tekrar soruyorum: Kayseri’ye yüksek hızlı tren ne zaman gelecek? Sanki çok çalışılıyormuş gibi, çok kafa yoruluyormuş gibi bu poz, her seçim döneminde Kayseri’de verilen poz. Ama bugün Plan ve Bütçe Komisyonunda bu pozı verenlerin hiçbiri yok. Sayın Bakan, size de yazılı olarak sorduk “Kayseri’ye yüksek hızlı tren ne zaman gelecek?” diye. Teşekkür ediyorum, siz de büyük bir samimiyetle cevap vermiştiniz, “Proje bitti, para yok ve dış kaynak bulabilirsek yapacağız.” demiştiniz. Sayın Bakan, dış kaynak bulabildiniz mi? Kayseri sizden somut bir cevap bekliyor. Kayseri yüksek hızlı trene ne zaman binecek?

Bir de Sayın Bakanım, 2014 yılında sözü verilen hatta durakları da yapılan banliyöler var. Yeşilhisarlı hemşehrilerim ne zaman banliyöyle Kayseri’ye gelecek?

Sayın Bakan, Kayseri, Orta Anadolu’nun metropol şehri ama yüksek hızlı tren Kayseri’yi teğet geçiyor. Ankara-Niğde arasında otoyol yapılıyor ama Kayseri hiç akla gelmiyor. Kayseri-Ankara arasında ne zaman otoyol yapılacak, böyle bir çalışmanız var mı?

Sayın Bakan, Felahiye ilçemizin Göğdere yolu yılan hikâyesine döndü, bir türlü yapılmadı. Felahiye’nin AK PARTİ’li Belediye Başkanı Vural Coşkun, Göğdere yolu için “Proje bitti, ihale tamamlandı 2018 yılının yatırım programına alındı.” demişti. 2020 yılı bitiyor, ortada yol yok, çalışma da yok ama Felahiye Belediye Başkanı, Göğdere yolu için yerel yöneticiler ödül alıyor, güler misiniz ağlar mısınız? Sayın Bakan, Kayseri artık hak ettiği kamu yatırımlarını almak istiyor; kandırılmak, aldatılmak istemiyor.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Arık.

Sayın Uğur Aydemir, buyurun lütfen.

Konuşmanızı tasarruflu olarak yapacağınızı biliyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok Kıymetli Bakanım, Değerli Bakan Yardımcılarımız, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlarımız, basınımızın değerli temsilcileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Evet, bugün çok önemli bir bakanlığın bütçesini görüşüyoruz. Dün Sağlık Bakanlığını görüştük, bugün Ulaştırma Bakanlığını görüşüyoruz. Hakikaten bugün ben konuşma yapmayı planlamıyordum ama Ulaştırma Bakanlığı olunca, bir de arkadaşlarımız -bilhassa muhalefet vekilleri- böyle konuşunca kendimi konuşma zorunluluğu içerisinde hissettim.

Sayın Bakanım, sözlerime başlarken başta Binali Yıldırım Bakanımız, Başbakanımız olmak üzere bütün Ulaştırma Bakanlarına teşekkür ediyorum. Hakikaten Türkiye’nin medarıftıharısınız, sizlerle gurur duyuyoruz. Ekibinizle beraber yani Bakanlık nezdinde bütün Ulaştırma Bakanlığı ekibinin tamamına birden teşekkür ediyorum. Bu teşekkürü etmezsek vebal altında kalırız. Bugün baktığımızda, yola çıktığımızda, ister havaalanına ister deniz ister demir yollarına nereye giderseniz, nereye bakarsanız bakınız, bugün AK PARTİ’nin on sekiz yıldan beri iktidarda kalmasında, milletimizden çok yüksek teveccüh görmesinde en büyük pay sahiplerinden biri de Ulaştırma Bakanlığıdır. Ben bir AK PARTİ milletvekili olarak bunu söylemezsem hakikaten vebal altında kalırım, bunu ifade etmek zorundayım.

Şimdi, sabah saat ondan beri buradayım bütün vekillerimizi de sabırla dinliyorum. Baktığımızda, arkadaşlarımızın eleştirileri... Tabii ki eleştiriye açığız, memnuniyetle dinliyoruz ama eleştirinin arkasından da herkes kendi iline bir şeyler istiyor, talepte bulunuyorlar. Hızlı trendir, kara yoldur, bölünmüş yoldur, havaalanıdır, herkes istiyor.

CAVİT ARI (Antalya) – Siz de istiyorsunuz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Biz de istiyoruz, evet. İstemek de en doğal hakkımız zaten yani istemezsek olmaz, talep edeceğiz. Bugün niye bu kadar yoğun? Tabii, arkadaşlarıma sormadım kaç kişi konuştu da hakikaten çok yoğun bir gün geçiriyoruz.

Şimdi, bir de bütçemize baktım, Ulaştırma Bakanlığının bütçesine baktım. Yani Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden ne kadarını karşılayabiliriz diye aşağı yukarı hesap ettiğimizde 1-2 ilin anca ihtiyacını giderebiliriz, talebini karşılayabiliriz. Ama bazı şeyler ertelenemez, acilen yapılması lazım. Mesela bölünmüş yolları erteleyemezsiniz. Neden? Trafığe çıkan araç sayısına baktığımız zaman, değerli arkadaşlar, 2020 Ağustosuna göre, trafikte 23,5 milyon araç varmış. Şimdi, 2002’de 8,5 milyon araç varmış. Şimdi, bu bölünmüş yolları yapmasaydık, 28 bin kilometreye kadar getirmeseydik, bu araçlarla yola çıktığımız zaman Türkiye’nin hâli ne olur, bizim hâlimiz ne olur; bir düşünelim beş dakika arkadaşlar, beş dakika. Bütçemiz ortada, Türkiye’nin bütçesi ortada; düşündünüz mü, ne olur? Evet, sanki ileride bir kaza olmuş gibi arabalar 40 kilometre değil, belki de 20-30 kilometreyle ancak hız yapabilir, ulaşacağımız yerlere anca 20-30 kilometreyle gidebilirdik.

Mesela bölünmüş yolları Yaşar kardeşim güzel ifade etti “Biz yolları böldük ama insanları birleştirdik.” dedi; evet, yolları böldük ama sevenleri daha süratli bir şekilde birleştirdik.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – İnsanları daha çok böldünüz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Mesela bir İstanbul-İzmir Otobanı’nı düşünün, yola çıktınız, üç buçuk saatte İstanbul’dan İzmir’e gidiyorsunuz. Nereden geçmeniz lazım arkadaşlar? Akhisar’ın oradan geçiyorsunuz, otoban bizim de dibimizden geçiyor. Biz bunu gururla görüyoruz ve gurur

duyuyoruz baktıkça. Ama bu otoban yapılmadan önce yine bölünmüş yol vardı, yine İstanbul'dan İzmir'e gidiyordu millet ama Akhisar'ın içerisinde geçmesi lazımdı arkadaşlarımızın. Akhisar'ın içerisinde -İstanbulcular eğer İzmir'e gittilerse bilirler- bayramlarda veya özel günlerde iki saatte geçemiyordunuz, iki saat ve çok Kıymetli Karayolları Genel Müdürüme buradan teşekkür ediyorum huzurunuzda, hakikaten büyük bir uğraş vererek... Biz, inşallah, bu sene sonunda Akhisar Çevre Yolu'nu bitireceğiz, İstanbullunun, İzmirlinin, seyahat eden arkadaşlarımızın da Akhisar'ın içerisinde geçerken çekmiş olduğu çileye de son vereceğiz inşallah. Demir yolunu deplase yaptık.

Arkadaşlar, şimdi, arkadaşlarımızdan bazıları dediler ki: “Ya, işte, 2011 model Passat'a biniyorum, en düşük modelli araba benim, en mütevazı araba benim arabam oldu.” diyenler oldu. Türkiye'yi o kadar büyüttük ki, o kadar zenginleştirdik ki 2011 model araç artık en mütevazı araç sınıfına girdi.

Şimdi, ben arkadaşşıma şunu söylüyorum: Otobandan geçerken işte, paran bitti ama yine otobanı hâlâ zorluyor, otobanı kullanmak istiyor; parası bitse bile insanın hakikaten içi gidiyor otobandan gitmek için. Parası bitse bile ya bir yerden bir para tedarik edecek, temin edecek; o yolu mutlaka kullanmak istiyor. Ama o yolu kullanmadan önce normal bölünmüş yola girseydi, bölünmüş yolda da fark yoktu. Orada da hakikaten yüksek modelli araçlar, artık Türkiye'de TOFAŞ'ların olmadığı, artık Renault'larm... Ben bir Akhisarlıyım, çiftçiyim; millet artık Renault taksiyi tarlalarında kullanıyor. Türkiye'yi zenginleştirdik arkadaşlar.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Kendinizi zenginleştirdiniz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Otoyola baktığımızda -bunları çok teferruatlı bir şekilde Yaşar kardeşim verdi ama- otoyol kilometresini 3.325 kilometreye çıkardık.

Bugün Sayın Bakanımı dinlerken belki sunumunun tamamını demir yoluna ayırdı gibi geldi bana. “Eyyvah, diğerlerine vakit kalmayacak.” dedim. Çok teşekkür ediyorum. Sunumunun belki yirmi beş, otuz dakikasını demir yoluna ayırdı, demir yolundaki hedeflerini anlattı.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Yakında özelleşecek de ondan.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Arkadaşlarımıza bakıyoruz, tabii, hızlı trene binen bir daha inmek istemiyor. Yani keşke her ile hızlı tren olsa diyoruz ama imkân meselesi. “İşte, efendim, biz bunun yapım şekline karşıyız.” Arkadaşlarımız dediler ki ““Türk parası değerlendirsin.” diyorsunuz ama dövizle borçlanıyorsunuz.” Bugün bir haber düştü İstanbul Büyükşehir Belediyesiyle alakalı, metrobüs alıyor İstanbul Büyükşehir Belediyesi 300 tane ve Plan ve Bütçe Komisyonundan geçmiş, Meclis de karar vermiş; 90 milyon euro borçlanma yetkisi vermiş. Demek ki finansman kaynağına bakıyorlar, hangisi hesaplarına geliyorsa -belediyeler veya hükümetler veya bakanlıklar, kimse- herkes kendine uygun bir şekilde finansman kaynağını buluyor, borçlanıyor ve yatırımını yapıyor. İşte İstanbul Büyükşehir Belediyesi 90 milyon euro borçlandı. Ne diyeceksiniz şimdi?

Şimdi, arkadaşlar, hakikaten bu kadar önemli bir Bakanlığa Allah rızası için teşekkür beklerdik, duymadık; yine geç kalmış değilsiniz, teşekkür edebilirsiniz.

İbrahim Bey, Necdet Vekilimiz bir şey talep etti diye teşekkür etti, “En doğal hakkıdır, ne kadar güzel dedi, ben bundan gurur duyuyorum, seviniyorum, hoşuma gitti.” dedi. Ben de İbrahim Bey'e teşekkür ediyorum bu teşekküründen dolayı. Ama arkadaşlar, bütün yatırımlara da sahip çıkmamız lazım. Yapılan yatırıma herkes, 83 milyon vatandaş olarak -milletvekilimiz de vatandaşımız da- sonuna kadar sahip çıkması lazım.

CHP’li arkadaşlarımızdan bazıları şunu söylediler: “Biz ‘İstemezük.’ demiyoruz.” Ne diyorsunuz? “Biz kaynakların kullanımına hayır diyoruz.” Değerli arkadaşlar, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü’nü yaparken kaynak kullanımına karşı çıktığınız için mi hayır dediniz, onun için mi hayır dediniz? Sabiha Gökçen Havaalanı’nı...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Biz israfa karşıyız.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – İsrafi düşündüğünüz için mi hayır dediniz, neyin israfı! 15 Temmuz Şehitler Köprüsü yapılıyor ve “hayır” sesleri çıkıyor, Yusufeli Barajı yapılıyor “hayır” sesi çıkıyor, Çamlıca Camisi’ni yapıyoruz “Hayır” sesi çıkıyor.

NİHAT YEŞİL (Ankara) – Biz çaldıklarınıza hayır diyoruz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Neye “Hayır.” demediğinizi ben size söyleyeyim: Marmaray’a “Hayır.” demediniz, Avrasya Tüneli’ne “Hayır.” demediniz. Niye “Hayır.” demediniz, düşündünüz mü hiç? Çünkü biz bunu yerin altından yaptık ya görmediniz, ondan “Hayır.” Demediniz. Evet siz görmeden onları bitirdiğimiz için onlara “Hayır.” diyemediniz.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Öbürlerini de görmüyoruz ki!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, çok teşekkür ediyoruz Sayın Aydemir.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Bakanım, yüzünüz her daim gülsün, Allah yolunuzu açık etsin, yolunuz aydınlık olsun, biz sizlerle gurur duyuyoruz ekibinizin tamamıyla. Hakikaten ne kadar teşekkür etsek azdır, teşekkürlerin en büyüğünü, en güzelini sizlere ediyorum. Allah hepinizden razı olsun, bütçenizin her kuruşu bereketli olsun, inşallah en güzel şekilde harcarsınız diyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, çok teşekkür ediyoruz.

Son konuşmacımız Sayın Ali Fazıl Kasap’a şimdi söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Vallaha final bize nasip oldu, sona kaldık dona kalmadık ama maalesef donakaldık Sayın Bakanım. Ben şöyle bir şey sorayım size, bir bulmaca sorayım, internet mecrasında da dolaşıyor: Otoyolu olmayan, demir yolu hızlı tren hattı geçmeyecek, limanı olan denizi olmayan, limanı olan uçak uçmayan bir şehir desem hangi şehir aklınıza gelir Sayın Bakanım? Zafer Havalimanı’nı yapan mantık nedir, ben onu anlayamıyorum. Zafer Havalimanı’nın ihalesini yapan elemanlardan şu anda Bakanlık bünyesinde var mı, bunlar hakkında soruşturma açtınız mı? Zafer Havalimanı’nı yapan mantık nedir? Zafer Havalimanı’nı yapanlardan şu anda istifa eden var mı? Bunlar hakkında bir soruşturma yapıldı mı? Dokuz aydır bu havalimanında uçuş yok. Uçak uçmaz, kervan geçmez bir havalimanımız var. Şu anda milyonlarca euro para verdik, yapım parasını yakaladı şu anda, dünya iktisat literatürüne geçecek olan bir havalimanı.

Sayın Bakan, 2007’den beri şöyle bir söz var: “Hızlı tren Kütahya’dan geçiyor.” 2023 vizyonunuzda yok. 2029 vizyonunuzda projesi yapılacak. “Kütahya’dan hızlı tren geçti.” diye ilanlarınız var, hızlı tren, hızlı tren, hızlı tren... Kütahya’da bir hızlı tren yapıldı, şöyle bir tren, bakın, bakın! Belediye başkanlığını kaybettiniz, 6 milletvekiliniz vardı Kütahya’dan, AK PARTİ’den, 3’e düştü şu anda. Bir sonraki seçimde Kütahya’da AK PARTİ yok, bunu bilin, yok! Yok Sayın Bakan!

Şimdi, ben size şunu söyleyeceğim: Hızlı tren için yaklaşık 4 seçimdir tüm bakanlar söz verdi, hatta sizin en son yakınarda bir beyanatınız var: “Hiç kimsenin endişesi olmasın.” Hızlı tren için sözünüz var, vaadiniz var. Ben size şöyle söyleyeyim: Balıkesir-Kütahya kara yolu, devlet kara yolu, ben doğduğum

zamanlar başlamış, ben şu anda 55 yaşındayım hâlâ bu yol yapılamadı Sayın Bakan. Borun taşındığı güzergâhta -bakın, en zengin güzergâhtır- orada Domaniç, Emet, Hisarcık, Tavşanlı, Simav, Demirci yolları berbat, 7'nci defa göçtü. Kütahya, Emet, Hisarcık ve Tavşanlı'ya bağlayan, borun taşındığı yol hâlâ yapılamadı, o müteahhit hakkında soruşturma açmadınız Sayın Bakan. Açılan bu ilçe yollarında kamulaştırma bedellerinin hiçbirisi üç yıldır ödenmedi, çiftçi mağdur Sayın Bakan. Çiftçiler mağdur edildi, siz diyorsunuz ki: "Hiç kimsenin endişesi olmasın, biz buradaki işlere sahip çıkıyoruz, bire bir takip ediyoruz, inşallah ilgili projeler en kısa zamanda bitecek." Benim sizden özellikle istirhamım olacak Sayın Bakan, ne olursunuz şu Zafer Havalimanı gibi projeleriniz eksik olsun, öyle projeler istemiyoruz. Ha, yapılanlar için teşekkür ederim. Yalnız bu yolların yapıldığı zamanlarda elektrikli hibrit otomobil yoktu, DNA da henüz keşfedilmemişti galiba bu hızlı trenlerin yapıldığı zaman, duble yolların yapıldığı zaman. Bunların zaten yapılması gerekiyordu, çağın getirdiği şeyler. Bunlar yapılırken siz 70 milyar dolarlık özelleştirme yaptınız. Dünyanın en çok madeninin bulunduğu şehri bu kadar mağdur ettiniz. Dünyada, bakın, Türkiye'de demiyorum, en çok maden çeşitliliğinin bulunduğu, milyarlarca dolarlık şirketlerini özelleştirdiğiniz şehre ne havalimanı yapabildiniz, ne otoyol geçiyorsunuz, ne hızlı tren geçiriyorsunuz, gurur duyabilirsiniz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi hayırlı olsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Kasap.

Böylece bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları üzerindeki Konuşmalar tamamlanmıştır. 65 civarında arkadaşımız söz alıp konuştu bugün; bunun 33'ü Cumhuriyet Halk Partisinden, yarıdan fazlası, onu da ifade etmiş olayım.

Şimdi, soru-cevap bölümüne geçiyoruz.

Sayın Bakana soru sormak isteyen değerli milletvekillerinin sisteme giriş yapmaları gerekmektedir. Komisyon üyelerimiz için on dakika, diğer milletvekillerimiz için beş dakika olmak üzere toplam on beş dakika soru taleplerini karşılayacağım.

Şimdi, soru-cevap işlemini başlatıyorum.

Sayın Erhan Usta'yla başlayalım.

Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Samsun'un 2 yoluyla ilgili soru sormak istiyorum. Bir tanesi, Ayvacık-Taşova-Erbaa yolu. Buranın 2007 yılında ihalesi yapıldı. "2010 yılında buradan tırlar geçecek, yol açılacak." diye o zaman vad edildi. Aradan ihale yapıldı on üç yıl, söz verildiği tarih itibarıyla da on yıl geçmiş olmasına rağmen burada hiçbir şey yok. Bu zaman zarfında 2 müteahhit, 5 taşeron değişti. Arada ben bunları Mecliste gündeme getirince oraya göstermelik birkaç araç gönderildi, onlar taşeronları çalıştırdılar, taşeronlar mağdur oldu, işçilerin paraları ödenmedi. Burası Ayvacık açısından çok önemli, daha doğrusu, sahil ile içeriği birbirine bağlayan önemli bir hat. Buraya söz verilmiş, projesi hazır, her şeyi hazır. Bu konuyla ilgili olarak 2021 yılı bütçesine bir ödenek koydunuz mu? 2021 yılında bu iş başlanıp bitirilebilecek mi?

Diğer yol yine çok hayati önemde. "Ölüm yolu" dediğimiz Havza-Vezirköprü-Boyabat yolu. Buranın da projesi hazır. Ben bunu yine Mecliste gündeme getirdikçe arada birkaç tane araç gidiyor oraya, oralara bir yama yapıyorlar, kum döküyorlar, bir şey yapıyorlar ama hâlâ bir şey yok. Yani burası, trafiği çok yüksek olan, önemli bir yol fakat burayla ilgili bugüne kadar bir şey yapılamadı. Çok ciddi kazalar oluyor. İş kaybı var, insan kaybı var, can kaybı var dolayısıyla burada sizden 2021

yılı içerisinde bu yolun artık başlanıp bitirilmesini... Çok uzun uzadıya bir şey değil, yapılamayacak bir şey de değil. Son olarak da şunu soruyorum: Bununla ilgili olarak 2021 yılı bütçesine herhangi bir ödenek konuldu mu?

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Bülent Kuşoğlu...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, Bakanlığınızın ve bağlı kuruluşlarının Ankara ili 2021 yatırım programını talep ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Necdet Bey mi Garo Bey mi söz istiyor?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – İkimiz de istiyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İkiniz de istiyorsunuz.

Peki, Garo Bey’den başlayalım.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, sizin de Vekili olduğunuz Bingöl’le ilgili bir sorum olacak. Bu, davet usulü ihalelerle ilgili Sayın Bakan. Bu, Bingöl-Sancak-Kığı yolu davet usulü bir ihaleyle... Bakın, yalnızca 32 kilometrelik bir yol 336 milyon liraya ihale edilmiş. Bu, sizin sitenizde var. Aynı şekilde Bingöl-Kığı-Yedisu yolu yalnızca 46 kilometrelik bir yol, 717 milyon liraya ihale edilmiş. Bunlar davet usulü ihaleler ancak davet usulü olmayan ihalelere baktığımızda muadil kilometreler çok daha düşük bedellerle ihale ediliyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yalnız, o coğrafyaları gelip gördünüz mü hiç?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Gördüm efendim. Benzer yollarla kıyashıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Coğrafyayı bilmeden maliyeti tahmin etmek çok doğru değil. Bingöl olduğu için söylüyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, bakın, Yüksekova da benzer bir coğrafya, benzer kilometrelere baktık, benzer coğrafyalar.

Çok yüksek bir bedel. Ya, bu davet usulü ihalelerde sonuç olarak çok daha yüksek bedellerle ihale ediliyor. Bu davet usulü ihale yönteminden vazgeçmeyi düşünüyor musunuz? Bunun biz kamu maliyesine ciddi zararlar verdiğini düşünüyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederiz.

Şimdi, Necdet İpekyüz, buyurun lütfen.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Pandemiyle beraber biz şeyi fark ettik, PTT çalışanları; özellikle lojistik konusunda çalışanlar ve PTT’nin bankacılık hizmetinde çalışanlar çok mağduriyet yaşıyor. Bu lojistik çalışanlarına yönelik gerek pandemiyle ilgili gerek özlük haklarıyla ilgili bir iyileştirme var mı? Yeni eleman alınacak mı?

Bir diğeri: PTT çalışanları bizlere ilettiler, Antalya’da bir sosyal eğitim merkezleri var ve iddiaya göre -basına da düştü bu- 64 milyona satılacaktı. Çok düşük bir fiyat değil mi? Bugün orası alınmaz yani. Yani başka bir amaç için kullanılamaz mı; çalışanlar için kullanılamaz mı, Bakanlık bünyesinde tekrar eğitim amaçlı kullanılamaz mı?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyoruz.

Cavit Arı Bey, buyurun.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakanım, bize sunmuş olduğunuz “Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020” kitapçığınızda “yap-işlet-devret modeliyle ihale edilerek inşaatı devam tesisler” bölümünde Demre Yat Limanı inşaatı geçmekte. Aynı paragrafın altında bu kez “etüt proje çalışmaları devam eden yeni yat limanları” başlığı altında yine Demre Yat Limanı geçmekte yani bunun hangisi doğru? Yani inşaatı mı devam etmekte, projesi mi devam etmekte?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyoruz.

CAVİT ARI (Antalya) – Son sorum Başkanım, hemen bitiriyorum.

Elmalı Düdenköy Kavşağı-Kaş yolu var bizim, burası çok dar olmakla beraber özellikle yaz aylarında çok yoğun bir trafik mevcuttur. Bu yolun iyileştirilmesiyle ilgili bir proje çalışmanız var mı?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sağ olun.

İbrahim Aydemir Bey’e gelelim.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Değerli Bakanım, bizim Uzundere malumunuz, Erzurum’un hemen Artvin çıkışında, çok nadide bir ilçemiz ve orada sizin bir çalışmanız var, Pirinkayalar Tüneli. Orada tünelin ucu göründü, içeride de şu anda, tünel sistemiyle beton çalışmaları yapılıyor ancak 12 metrelik bir tünel kalıp var, böyle olunca mesafe yaklaşık 2 kilometre, epeyce bir zaman alacak. Bu kalıbı daha uzatıp erkene almak mümkün müdür süreci?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Değerli Başkanım, affedersiniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Buyurun.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bizim Ovıt Tüneli malum, Erzurum’a denizi getirdik onunla ancak onun bağlantı tünelleri var -Kırık Tüneli ve Dallıkavak Tüneli- onların serencamı ne olacak, encamı ne olacak? Bununla ilgili bir soru yöneltiyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Salih Cora...

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Bakanım, Trabzon Havalimanı yarı zamanlı olarak tadilatıdır, bu durum uçuş trafiğini etkilemektedir. Ne zaman bitirecektir? Akçaabat şehir içi güney geçiş yolunun projesi için bir talimat verdiğinizi biliyoruz, proje ne aşamada, yapım ihalesi ne zaman gerçekleşebilir, öğrenebilir miyiz? Son olarak, proje çalışmaları tamamlanan Araklı-Dağbaşı Yolu ile Tonya-Kürtün Yolu yapım ihalesi gelecek yılın programında olabilir mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Ekrem Çelebi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, öncelikle bir teşekkürle başlamak istiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İsterseniz direkt soru soralım, süremiz çok kısıtlı.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Hamur-Tutak arasında yapılan duble yolumuz için 154 milyon lira bir ödenek ayırdınız, çok teşekkür ediyorum.

2020 yılında yatırım programına alınan ve Bakanlığınızca da sözleşmesi yapılan Ağrı şehir merkezinde bulunan Ağrı terminal ve hastane önü farklı seviyeli kavşak projesinin ivedilikle bitirilmesini arzu ediyoruz.

Yine, Ağrı merkeze yeni bir çevre yolunun yapılmasını takdirlerinize sunuyorum.

Yine, en çok önemli olan, ilimiz için hayati önemi olan Ankara'dan Erzurum'un Horasan ilçesine kadar gelen demiryolu ağının Doğubayazıt Gürbulak sınırına kadar uzatılmasını istiyoruz. Özellikle Osmanlı döneminde de Rus Harbi döneminde de gerçekten şekilde görüldüğü gibi demiryolumuz...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz Sayın Çelebi, süremiz çok kısıtlı.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bölgemizin bir lokasyon haline getirilmesi, bir müdürlük bize verilmesini...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Çelebi, lütfen sorumuzu soralım çünkü bitti süremiz, çok sayıda arkadaşımız var.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Yine, Patnos-Malazgirt arası yatırımı devam eden yolun ek ödenek çıkartılarak bir an önce tamamlanması, Ağrı merkeze bir PTT hizmet binası yapılması...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, çok teşekkür ediyoruz Sayın Çelebi.

Sayın Kamil Okyay Sındır...

Kısa ve net sorular soralım, çok sayıda arkadaşımız var.

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

3 tane kısa sorum... Devlet Demiryollarında ortaya çıkan hurda yolsuzluğuyla ilgili başlatılan herhangi bir idari ve adli soruşturma var mıdır? Yine, Devlet Demiryollarının yüksek hızlı tren hatlarından ücretsiz yararlanan engellilere konan kota sınırlaması kaldırılacak mıdır? Devlet Demiryollarının internet sitesinde de açıkladığı TCDD Taşımacılık AŞ'nin kamu hizmeti yükümlülüğü sona erecek, bundan sonra ihale sürecinde ne olacaktır? Nasıl bir ihale süreci olacaktır?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Emecan...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakana 2 sorum olacak. 2029 planlamasına almış olduğunuz projesi hazırlama aşamasında olan hatlardan Trabzon-Erzincan hattına Rize üzerinden bir bağlantı plana dâhil edilmiş ancak 2009-2011 yatırım planına alınabilir projeler arasında fizibilite çalışmaları yapılan Tirebolu-Gümüşhane-Bayburt-Erzincan hattından neden vazgeçildiğini öğrenmek istiyorum. Yörenin gelişiminin önemi ve halkın talebi doğrultusunda projeye dâhil edilme talebini de iletmek isterim.

2'nci sorum, Giresun'da yaşanan sel felaketinde 5 şehit verdiğimiz Doğankent yolundaki yıkılan köprü üç aydır yapılmadı, vatandaş orada çok mağdur. Ne zaman yapılması planlanıyor? Ayrıca kazaların önlenmesi açısından da çift şerit hâline getirilmesi yönünde talep var.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Süleyman Girgin.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Teşekkürler Başkan.

Sayın Bakan, seçim bölgesi Muğla’da Gökova Körfezi’nde yat turizmi ve deniz ulaşımına hizmet verecek olan ve tamamlandığında Datça’nın denizden Anadolu’ya açılan kapısı olacak olan Datça Yat Limanı inşaatına iki yıldır tek bir çivi bile çakılmamıştır. İlk iki yıl içinde devlete ödenen kiralama bedelleriyle beraber toplam 7 milyon dolarlık bir yatırım gerçekleşmesine rağmen 2010 yılında proje revizyonu yapılarak 2012 yılında başlanan yat limanı inşaatı aradan yedi yıl geçmesine rağmen tamamlanamamıştır. Sayın Bakan ihaleyi alan firmanın iş teslim süresi ne kadardır? Datça Yat Limanı ne zaman tamamlanarak hizmete açılacaktır? Datça turizmi için, ülke turizmi için olmazsa olmazların başında gelen yat limanının bir an önce bitirilmesini Datçalılar adına talep ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Beş dakikadan az bir süremiz kaldı.

Fikret Şahin Bey, buyurun.

Kısa ve net sorular lütfen.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, yeni terminal binası şubat ayında tamamlanan Balıkesir Merkez Havaalanı’na 2016 yılından bu yana uçuş yapılmamaktadır. 47 kadrolu, 49 taşeron çalışanın, toplam 96 çalışanın bulunduğu havaalanı terminalimize uçuşlar ne zaman başlayacaktır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bedri Serter...

BEDRİ SERTER (İzmir) – Teşekkür ederim.

Mevcut yasada tüzel kişilik olan, Anayasa Mahkemesinin de ihlal kararı vermiş olduğu Oda TV neden hâlâ karanlıktadır, insanlara ulaşmamaktadır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ayhan Altıntaş...

AYHAN ALTINTAŞ (Ankara) – Sayın Bakanım, Nallıhan-Çayırhan yolunun bölünmüş yol yapılması durumu ne oldu? Geçen yıl Karayolları Genel Müdürlüğümüz “Programa aldık.” demişlerdi ama henüz bir şey yapılmadı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Ahmet Kaya...

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkür ederim..

Sayın Bakanım, Trabzonlu hemşehrilerimiz “3 bakanımız var.” diyor ve bundan gurur duyuyor. Bu gururu artık eyleme dönüştürülelim istiyoruz ve sizin Bakanlığınız döneminde Trabzon’umuza hak ettiği Güney Çevre Yolu’nu ve demir yolunu kazandırılmasını istiyoruz. Bu projelerle ilgili son durum nedir? Bu projelere ne zaman başlanacaktır? Akçaabat-Düzköy kara yolu ne zaman...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederiz.

Sayın Ali Fazıl Kasap –bu sefer sona kalmadı- buyurun.

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, yüksek hızlı tren Kütahya’dan geçecek mi? Ne zaman geçecek? İstanbul-Antalya Otoyolu Kütahya’dan geçecek mi? Zafer Havalimanı’nın ne zaman otları biçilecek? Kütahya’ya ne zaman deniz gelecek? TÜRKİSAT AŞ’nin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz, sağ olun.

Hüseyin Yıldız...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Dalyan ve Didim çevre yolu ne zaman başlayacak? Aydın Havaalanı sivil havacılığa ne zaman açılacak? Aydın-İzmir-Denizli hızlı tren hattı ne zaman başlayacak? Çine ve Aydın arasındaki demir yolu ne zaman başlayacak?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Gökhan Zeybek...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Bakanım, İstanbul kent belleğinin en önemli parçalarından olan Sirkeci ve Haydarpaşa Garı’yla ilgili daha önce yapılmış olan ihale Danıştay tarafından iptal edildi. Diğer büyükşehirlerde olduğu gibi, bu tür yapıların büyükşehir belediyelerinin kültür hazinesinin bir parçası olmasını düşünüyor musunuz? Söğütluçeşme Gar İstasyonu’yla ilgili olarak da oranın ticari faaliyetlerini azaltacak bir planlama çalışması içinde misiniz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Abdurrahman Tutdere...

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – 29 kilometre Tut-Yaylımlı grup yolu, 10 kilometre Besni-Gölbaşı yolu, 8 kilometre Gölbaşı-Harmanlı yollarına 2021 yılında ödenek ayıracak mısınız? Adıyaman’a hızlı tren ne zaman gelecek Sayın Bakanım?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Utku Çakırözer...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Anadolu’nun kavşak noktasındaki Eskişehir’in çevre yolu ihtiyacı yatırım programınızda var mıdır? Güney Çevre Yolu’nun hayata geçmesi için ne kadar beklememiz gerekiyor? Yüksek hızlı tren biletlerinde abonman tarifelerinde tam abonmanda yüzde 265’lere varan, gençlerde de yüzde 126’lara varan zammın gerekçesi nedir? Kamuoyuna açıkladığınız...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – “...değişim var.” izahı size mantıklı gelmekte midir? Geçmiş dönemlerde neden bu yüksek, fahiş zamlar yapılmamıştır?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederiz.

Sayın Ünal Demirtaş, son olarak.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleriyle ilgili 31/12/2018 tarihli Resmî Gazete’de bir yönetmelik yayınlanmıştır. Bu yönetmeliğe bağlı olarak da Bakanlığınızda pek çok idari işlem tesis edilmiştir. Basında bununla ilgili olarak bazı çıkar gruplarının menfaat sağladığı ve bu şekilde de bazı kişi ve şirketlerin korunduğu, bazı kişilere de yasalar aykırı olarak haksız kazanç sağlandığı tüm bu usulsüz işlemlere Bakanlığınızda görev yapan danışman ve...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, sorumuzu soralım lütfen.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – ... dâhil olduğu haberleri yer almıştır.

Bu sebeple kılavuzluk hizmetleriyle ilgili yargı kararlarını yerine getirecek misiniz? Ya da bu yargı kararlarını boşa çıkarmak için yeni bir yönetmelik mi yayınlanacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

V.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, 17/11/2020 tarihli toplantıda söz talepleriyle ilgili alınan Komisyon kararına ve 21.00'de görüşmeleri bitirmeye ilgili prensip kararına uyulması hususunda gruplardan ve milletvekillerinden anlayış beklediğine ilişkin açıklaması

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, değerli arkadaşlar, böylece soruları tamamladık ama cevaplara geçmeden kısa bir açıklamam olacak müsaadenizle.

Çok kıymetli Komisyon üyelerimiz ve değerli milletvekillerimiz; cevaplara geçmeden önce bir hususu bilgilerinize sunacağım. Bildiğiniz gibi 17 Kasımdaki Birleşimde söz taleplerine ilişkin bir komisyon kararı aldık. Buna göre Komisyon üyesi olmayan milletvekillerinin söz taleplerine ilişkin parti gruplarının sayısının en çok 2 katı kadar konuşmacı sınırı koyduk, bunu istişarelerle yaptık. Sizlerin de bildiği gibi Genel Kuruldaki görüşmelerde de makul bir konuşmacı sınırı vardır.

Değerli milletvekilleri, ayrıca saat 21.00'da görüşmeleri bitirme noktasında da bir prensip kararımız da var yine tüm gruplar olarak. Bugün açıklanan Covid pozitif vaka sayısını sizlere söylemek istiyorum. Değerli arkadaşlar, bugün 4.542 pozitif vakamız var. Her gün sabah saat onda görüşmelere başlayıp bu saate kadar sizlerin de takdir ettiği üzere bütün tedbirleri almış olsak da riskli bir ortamda çalışıyoruz.

Değerli arkadaşlar, az önce sayıları da verdim, bakın, 65 arkadaşımız konuşmuş, bu noktadan itibaren aldığımız karara kati bir şekilde uyacağımızı sizlere hatırlatmak istiyorum. Yarından itibaren buna başlayacağız. Bu konuda parti gruplarımızdan ve Komisyon üyesi olmayan arkadaşlarımızdan, milletvekillerimizden anlayış beklediğimizi ifade etmek istiyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2021 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Teklifi (1/281) ile 2019 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Teklifi (1/280) 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)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi görüş, eleştiri ve sorulara cevap vermek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu'na söz veriyorum.

Süreniz otuz dakikadır.

Buyurun Sayın Karaismailoğlu.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

2019 yılı bütçe sunum kitapçığında 757 milyar TL olan bütçenin 2020 yılı rakamında 910 milyar liraya nasıl yükseldiği sorulmuştu. İki yıl arasındaki toplam yatırım farkı 153,1 milyar TL. 2019 yılı Ekim ayından 2020 yılı Ekim ayına kadar Bakanlığımız tarafından KÖİ dâhil toplamda 69,4 milyar TL yatırım yapılmıştır. 2003 yılından 2020 yılına kadar yapılmış olan yatırımlarımızın yatırım tutarlarını 2020 yılı fiyatlarına getirmek için yatırım tutarları Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yayınlanan eskalasyon rakamlarıyla güncellenmiştir. KÖİ yatırımlarına harcanan döviz cinsinden tutarlar ise değişen döviz kuruna göre revize edilmiştir. Güncellenmiş ve kur farkından artan tutarın toplamı ise yaklaşık 83,7 milyar TL'dir. Aradaki 153,1 milyar TL'lik farkın detayları bu şekildedir.

Yatırımlarımızın ekonomik etkilerinin belirlenmesi uluslararası kabul görmüş bir modelleme yöntemiyle girdi-çıktı-çarpan modeliyle oluşturulmuştur. Çarpanlar ilgili yıl için her bir sektöre yapılan yatırımın başka bir sektörde yaratmış olduğu doğrudan ve dolaylı üretim, gayrisafi yurt içi hasıla ve istihdam etkileri hesaplanmakta kullanılmıştır. Hesaplamalarda kullanılan çarpanlar dünya girdi-çıktı veri tabanı ticaret tablolarının matris hesaplaması sonucu bulunmuştur.

Planlamamız çerçevesinde ulaştırma sektöründe karbon emisyonunu sıfırlamayı hedeflemekteyiz. Sunumumuzda dikkat ederseniz ben çok yerde yaptığımız yatırımların karbon emisyonuna etkilerini sıkça sizlere belirtmiştim. Bölünmüş yollar... 28 bin kilometrelik bölünmüş yol sayesinde yıllık 3 milyon 882 bin ton daha az karbon emisyonu oluşmaktadır. Ulaşım ve altyapı politikamız kapsamında çevreci bir planlama yapmaktayız. Fosil yakıt tüketmeyen elektrikli ve raylı sistemlere, yeni nesil yakıt politikalarına sahip araçlara, elektrikli araçların kullanımının artırılmasına, şehir içi yürüme ve mikromobilité araçlarının kullanımının artırılmasına ağırlık verilecektir. Ayrıca yüksek hızlı tren hatlarıyla 2020 yılında 1.213 kilometreye ulaşılmasıyla yıllık 480 bin ton daha az karbon emisyonu, 2023 yılında da 3.102 kilometreye ulaşılmasıyla yıllık 1,2 milyon ton daha az karbon emisyonu sağlanmış olacaktır. Ayrıca sadece kara yollarında son on sekiz yılda 71 milyon 2 bin 264 adet fidan dikimi yapılmıştır. Ana hat ve bölgesel trenlerimiz hâlen işletilmemekle beraber normalleşme çalışmaları kapsamında 28 Mayıs 2020 tarihinden itibaren yaklaşık sefer sayısı yüzde 60 azaltılmış ve koltuk kapasitesi de yüzde 50 azaltılmış olarak yüksek hızlı tren işletmeciliği yapılmaktadır. Yeni normalleşme sürecinde Covid-19 pandemisi tedbirleri kapsamında yapılan bu geçici uygulama ayırım yapılmaksızın tüm YHT yolcularına uygulanmaktadır. Bu yeni normalleşme sürecinde Genel Müdürlüğümüzce hiçbir vatandaşımıza ayırım yapılmaksızın seyahat imkânı sağlanmaya çalışılmaktadır ve engelli vatandaşlarımız ile ücretsiz seyahat eden diğer vatandaşlarımıza yönelik özel bir kısıtlama uygulaması yapılmamaktadır.

1923-1950 yılları arasında büyük bir hızla devam eden demir yolu yapımıyla 3.764 kilometre yeni demir yolu inşa edildi. Bu, cumhuriyetin ilk yıllarında demir yoluna verilen önemi ifade eden bir veri ancak 1951-2003 döneminde demir yolları yapım ve yatırımlarında ciddi bir oranda azalma meydana geldi. Bu dönemde yapılan demir yolu uzunluğu sadece 945 kilometredir, 52 yılda. 2003 sonrasında ise başlattığımız demir yolu seferberliğiyle 1.213 kilometresi yüksek hızlı tren olmak üzere toplam 2.115 kilometre yeni hat yaptık. 12.803 kilometre demir yolu ağında işletmecilik yapıyoruz, 3.872 kilometre hattın yapımı da devam etmektedir.

Ulaştırma ve Lojistik Master Planı çalışmaları kapsamında demir yolunun payını ilk etapta yüzde 5'ten yüzde 10'a çıkarmayı hedefliyoruz. Bunun yanı sıra taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesi için de çalışıyoruz. Demir yollarını ülke genelinde yaymak için çalışıyoruz, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına hız verdik. Yeni çeken, çekilen araçları yerli ve millî olarak üretiyoruz.

İltisak hatları inşa ediyoruz; üretim merkezlerimizi, limanlarımızı ne kadar iltisak hattıyla bağlarsak ülkemizin önünü o kadar açacağız. Ayrıca lojistik merkezleri yaparak hizmete sunuyoruz.

Sayın Vekilim İstanbul Ulaştırma Master Planı'yla alakalı yatırımların yapılmadığını söylemişti. İstanbul'da ulaşım master planı 2000'li yılların başında yapıldı ve dünyaya örnek bir master planıdır ve her yıl güncellenmektedir. Şöyle bir örnek vermek gerekirse; 1994 yılında İstanbul'da 1 milyon araç vardı, şu an İstanbul'da bulunan araç sayısı 4,5 milyonu bulmuştur ama trafik sıkışıklığı 1994'ten çok daha azdır bugüne göre. Ekranda bir harita var, dikkat ederseniz bu soldaki harita şu an İstanbul'daki trafik yoğunluk haritası; burada Marmaray var, Avrasya Tüneli var, Yavuz Sultan Selim Köprüsü var. Bir hayal edin bunların yatırımlarının olmadığını; Marmaray yok, Avrasya Tüneli yok, Yavuz Sultan Selim Köprüsü yok, Kuzey Marmara Otoyolu yok. Evet, ancak sağdaki görüntüyü görüyorsunuz; tamamen tıkanmış ve bitmiş bir İstanbul, kıvrılamayan bir İstanbul. Yani yaptığımız yatırımların sadece şöyle iki resimle karşılaştırılması, sadece bir detay bu.

Şu anda Ulaştırma Bakanlığı olarak İstanbul'da 91 kilometre metro hattı yapmaktayız. 91 kilometrenin özellikle... “Niye yapıyorsunuz?” diye bir sayın vekil arkadaşımız sordu. E, ne yapacaktık? “Hastaneye yolu yapma, hastaneye metroyu yapma.” E, ne olacak, vatandaş hastaneye gitmesin mi? E, tabii ki yapacaktık, en kısa, en kolay yoldan metroyu da yapacaktık hastaneye. Bunu yapması gerekenler yapmadığı için yapıyoruz.

Yine, bu şekilde şu anda İstanbul'da 251 kilometre devam eden metro hattı var. Bu metro hatları ulaşım master planı çerçevesinde yapılmıştır ve İstanbul bir örümcek ağı gibi bunlarla donatılmıştır. Burada yapılan bütün hatların planlamasında fayda maliyet analizleri, talep modelleri yapılarak hepsi işaretlenmiştir. Bugün için İstanbul'da bir yıl sonra, on yıl sonra, yirmi yıl sonra, elli yıl sonra ne yapılacağı bellidir ama İstanbul için bir şeyler yapmak isteyenlerin belediyenin raflarındaki dosyaları aşağıya indirmeleri yeterlidir.

Sayın vekillerimizden biri Haydarpaşa Garı'yla ilgili bir şey söyledi, eskiden Haydarpaşa Garı'nı kullanmaktaydı ve Haydarpaşa'yı hâlâ kullanamamaktan şikâyet etti. Sayın Vekilime söylemek isterim: Haydarpaşa Garı eski Türkiye'de kaldı Sayın Vekilimiz, yeni Türkiye'de Marmaray var, Marmaray'a Sirkeci'den Kadıköy'e Ayrılıkçeşme'ye beş dakikada gidebiliyorsunuz. Hatta Ayrılıkçeşme'den Kadıköy-Kartal hattına binip ta Pendik Tavşantepe'ye kadar gidebiliyorsunuz.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Bir tane Türkiye var!

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Sayın Bakan, eski Türkiye, yeni Türkiye yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, lütfen hatibe müdahale etmeyelim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bir dahaki yıl da, önümüzdeki yıl Pendik Tavşantepe'den Sabiha Gökçen hattına kadar ulaşabileceksiniz. Bunlar saymakla bitmez...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Bir tane Türkiye var!

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Eski yeni yok, Türkiye bir tane! Yok öyle bir şey!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar böyle bir usulümüz yok, lütfen. Lütfen dinleyelim, sorularımızı sorduk.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Ama Sayın Başkan...

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Ama yanlış Sayın Başkan!

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ne var bunda ya, “Eski Türkiye, yeni Türkiye.” dedi.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Arkadaşlar, bunları sabaha kadar sizlere anlatabilirim, hele İstanbul özelinde size günlerce bunları anlatabilirim. Haritaya bakarsanız İstanbul'un farkını görürsünüz, sizin istediğiniz İstanbul sağdaki harita...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, lütfen, Sayın Bakanı dinleyelim.

Evet, devam edin Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yap-işlet-devret modelleriyle alakalı...

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Öyle bir şey yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, lütfen, Sayın Bakan konuşuyor.

(Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Böyle bir usulümüz yok, böyle bir usulümüz yok arkadaşlar.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Arkadaşlar, bu projelere açıkça karşı olduğunuzu söyleyin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sizin beğenmeniz gerekmiyor verilen cevapları. Sorularınızı sordunuz, tatmin olursunuz olmazsınız, sonra görüşlerinizi farklı vesilelerle ifade edersiniz ama böyle devam edemeyiz, lütfen.

Sayın Bakan, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkan, değerli üyeler; Haydarpaşa Garı'nda arkeolojik kazılar kurul denetiminde devam etmektedir. Önümüzdeki günlerde inşallah buradaki arkeolojik kazılar bittikten sonra burayı İstanbul'a bir müze olarak kazandıracağız ve İstanbulluların hizmetine sunacağız.

Yine, aynı şekilde Sirkeci Garı'nı da bir demir yolu müzesi olarak İstanbulluların hizmetine sunacağız. Yine, bölgede Kazlıçeşme-Sirkeci arasında düşük kapasiteli bir toplu taşıma aracıyla tamamen şehir projesiyle vatandaşımızın bu hattı kullanımına kısa zamanda açacağız. Tabii, İstanbul özelinde anlatacak çok şey var, günlerce anlatacağımız hizmetler var.

Geldiğim konu, arkadaşlarımız yap-işlet-devret projeleri hakkında çok şeyi söylediler. Tabii bir şey yapmıyorsunuz, “Niye yapmıyorsunuz?” Yaptığımızda da “Şöyle oldu, böyle oldu.” bir sürü şey. Yap-işlet-devret modeliyle yeni bir finansman kaynağı olarak gerekli bütçe imkânlarıyla artırılmaktadır. Özel sektör dinamizmi, kamu deneyimi ve uluslararası finans kuruluşlarının mali desteğini bir araya getirerek risk paylaşımı yapılmaktadır. Yap-işlet-devret projeleri daha kısa sürede bitirilmektedir. Yatırımın gerçekleşmesi ve işletme aşamalarında özel sektörün hızlı karar alabilme ve ileri teknoloji kullanma yeteneği kullanılmaktadır. Projelerin kısa sürede hayata geçirilmesiyle zaman tasarrufu, sürüş konforu, trafik güvenliği ve istihdam gibi sosyoekonomik etkilerle rekabet gücünün artırılması sağlanmaktadır. Garanti ödemelerinin tüm dünyada olduğu gibi projelerin hayata geçirilmesi için finansal destek mekanizması olan hizmet bedeli ödemesi olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu projeler işletme süresi bitiminde her türlü bakımı yapılmış olarak kamuya devri yapılacağından projenin kalan ekonomik ömrü boyunca elde edilecek gelirlerin bütçeye dahil olması da en önemli avantajı olarak görülecektir.

Değerli arkadaşlar, daha çok Aydın-Denizli Otoyolu'yla ilgili bilgi verdiler. Maalesef dün de bir açıklama yapıldı Aydın-Denizli Otoyolu'yla ilgili, çokça vekil arkadaşlarımız da söylediler. Yalnız burada kaçırılan bazı şeyler var. Yapım maliyetleri tamamen Ulaştırma Bakanlığı uzmanları tarafından hazırlanmaktadır. Çok yetkin ve kabiliyetli arkadaşlarımız var, dışarıdan maliyetler hazırlanırken hiçbir şeye ihtiyacımız yok. Aydın-Denizli Otoyolu'nun yatırım maliyeti 699 milyon eurodur. Tabii, bunun üzerine bakım, işletme maliyeti, üç yıl yapım, on yedi yıl işletmedeki bakım, işletme maliyeti 561 milyon eurodur. Finans maliyetini, bunu koyduğunuz zaman -sonuçta uluslararası finans kullanılıyor-

on yedi yılda 482 milyon eurodur. Yenileme ve ağır bakım maliyeti de 69 milyon eurodur. Yani bunlara toplam yapım, işletme, yenileme, finans maliyetini de eklediğinizde 1 milyar 813 milyon euroluk bir yatırım maliyeti ortaya çıkıyor arkadaşlar. Yani on yedi yıl burayı işletecek, bu işletme maliyetleri de tamamen Karayollarının benzer yerlerde yaptığı işletme maliyetlerinden alınmıştır. Yine, burada finans maliyeti de Dünya Bankasının en düşük kredilerinden hesaplanmıştır. 1 milyar 813 milyon euro maliyeti olan bir işin ihale bedeli de 1 milyar 549 milyon eurodur. Bu da üç yıl yapım, on yedi yıl işletmeden sonra tamamen kamuya sağlam bir şekilde devredilecektir.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, yine aynı şekilde benzer rakamlar var. Arkadaşlar, 2027 yılında burası tamamen devlete kalacaktır, buradaki bakım, işletme maliyetlerinin hiçbirisine karışmıyoruz. Buradaki araç garanti giderleri tamamen finansal modelin bir parçasıdır.

Avrasya Tüneli'nden şu anda pandemi döneminde bile 45 bin araç geçiyor -normal garanti verilen sayı 68 bindir- hatta bunun 70 bini geçtiği günler olmuştur. Biz bu fizibiliteyi hazırladığımızda... Bunlar daha işletmelerin daha ilk yılları, bu ilk yıllardaki tabii ki garantilerin tamamını karşılayamayacaklar. Bunlar ortalama garantilerdir, mutlaka bunlar zamanı geldiğinde tamamlanacaktır ama bu projeler beş yıllık, on yıllık projeler değil yüz yıllar, iki yüz yıllar memleketimize, vatandaşımıza hizmet edecek.

Yine, İstanbul-İzmir Otoyolu. Osmangazi Köprüsü'ne 40 bin araç garantisi vermişiz, şu anda 36 bin araç geçiyor buradan. Yine birinci kesim, ikinci kesim, üçüncü kesimde garantilerin hepsinin üstüne çıkmışız, dördüncü kesimde sadece yakın bir trafik var. Arkadaşlar, buradaki trafikleri ciddiye alalım. Biz, bu İstanbul-İzmir otoyolunu yapmasaydık sekiz buçuk saatte gidilen yol on bir on iki saatlere çıkacaktı. Yani el insaf diyorum. Bazı şeyleri eleştirirken mutlaka yapıcı eleştirilere tabii ki açığız, tabii ki sizin eleştirilerinize, görüşlerinize ihtiyacımız var, bunları da değerlendirmemiz gerekiyor ama "Her şey kötü, her şey kötü." dediğiniz de bu kadar çalışan arkadaşımız var, arkamızda 400 bin kişinin sorumluluğu var ama biraz da moral, motivasyon istiyor bu arkadaşlar.

Yine tüm yatırımlarımızın etkileri...

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakanım, Osman Gazi'nin detayını...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Aynı şekilde Aydın-Denizli'yi nasıl anlattıysam size onun da detayları var, hepsinin. Burada yüzlerce soru var, hepsine vakit harcayamam.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, bir kısmını zaten yazılı iletebilirsiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yazılı olarak, size özel olarak veririz.

ERHAN USTA (Samsun) – Tamam ama Osmangazi Köprüsü'nün detayını da...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Tabii ki aynı aynı. Yani yaptığımız işlerde verilemeyecek hiçbir hesabımız yoktur.

Yine burada arkadaşlarımız Sayıştay sorgularından bahsediyor. Arkadaşlar, Sayıştay bir bulgudur ya, bulgudur. Bulgular bize gelecek, bunlara cevabımızı vereceğiz, o zaman görüşürüz, o zaman konuşuruz bunları. Sadece bulgudur, incelenmiş bir dosyada bir bulgu bulunmuş. Buradaki süreçte devam etmektedir.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Böyle olmaz ama. Böyle cevap verilmez ama.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Burada görüşeceğiz.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Bunları Sayıştay söylüyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Tüm yatırımlar ve etkileri. Arkadaşlar, yatırım miktarı 158 milyar dolar. Bakın, toplam 910 milyar dolarlık bir yatırımdan bahsediyoruz. Bunun sadece...910 milyar TL'lik bir yatırımdan bahsediyoruz son on sekiz yılda. Bunun sadece yüzde 18'i KÖİ modeliyle yapılmış. Bakın, 910 milyar TL'nin sadece yüzde 18'i KÖİ modeliyle yapılmış. Biz bu kadar işleri, on sekiz yılda yüz yıla sığamayacak işleri nasıl yapacaktık? Bir kısmını, sadece yüzde 18'i KÖİ modeli yaptık, diğerlerini de öz bütçeden yaptık. Para daha çok olsaydı hepsini normal öz bütçeden yapardık. Ne yapalım, devasa projelerde gidip şimdi Bolu Dağı'ndaki tünel gibi yabancı firmaları mı bekleyecektik?

Ayrıca burada diyorsunuz ki: “5 tane firma.” İnsaf derim ya. 1.000'in üzerinde firma Bakanlığımızda iş yapmaktadır, bu 1.000'in üzerindeki firmanın içerisinde muhalefet partilerinin milletvekillerinin sahip olduğu müteahhitler de var ya. İnsaf diyorum ya. 5 tane... Bizim burada en iyi, en büyük müteahhitlerimizden bir tanesi de eski CHP milletvekili. Yani 5 firma diyerek kimsenin, milletin kafasını bulandırmanın hiç anlamı yok. Bunlar ülkemize değer katan büyük projeler, bunun sorumluluğunu hissediyoruz. Heyecanımız da ondandır mutlaka, mazur görün. Yani anlatacak çok konu var. Yine burada kısa kısa temas etmek istiyorum.

Ankara-İzmir yüksek hızlı tren projesi, dış finansmanlı olarak gerçekleşmek üzere altyapı işlerini tamamlama ve üstyapı işlerinin tesisi için ihale gerçekleştirilmiştir. Kredi sözleşme çalışmaları devam etmektedir, kredi anlaşmasının onay süreci sonrasında yapım çalışmalarına başlanacaktır.

Yine Utku Bey'in söylediği, TÜRESAŞ kuruldu, TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ, TÜRESAŞ, üçünün de gücü birleştirildi, artan bir şekilde Türkiye'deki ve dünyadaki raylı sistem teknolojilerine teknoloji üretecek, geliştirecek ve ihraç edecektir, TÜLOMSAŞ da dahil buna. Artarak devam edecektir buradaki yatırımlar.

Yine Diyarbakır şehir merkezinden geçen demiryolu hattımızda yapılan çalışmalar şeffaf bir ihata uygulamasıdır. Hattımızdan yayaların gelişigüzel, emniyetsiz geçişlerinin engellenerek ihtiyaç olan noktalarda yaya üst geçitleri yapılarak kontrollü bir şekilde yayaların emniyetli geçişinin sağlanması amaçlanmıştır. Aynı buradaki... Evet, doğrudur, başladığında şehirde bir sıkıntı olduğunu duyduk ve ben de dâhil olmak üzere şehre gittik konuştuk yayaların güvenliği, emniyeti için bunun gerekli olduğunu gördük ve gerekli yerlerde de yaya geçidi yaparak sorunun çözülmesi yolunda adım atılmıştır.

Yine arkadaşlar, 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule arasında 200 kilometre/saat hıza uygun çift hatlı elektrikli ve sinyalli olarak hem yük hem de yolcu taşımacılığı yapılabilecek hızlı tren hattı inşa edilmesine başlanmıştır. Projenin ilk etabı olan Çerkezköy-Kapıkule kesiminde yapım çalışmaları devam etmekte olup, yüzde 20,5 fiziki ilerleme sağlanmıştır.

Yine değerli bir milletvekili arkadaşımız bir resim gösteriyor. Mesleğinizi bilmiyorum ama... Bakın, orayla ilgili yarmanın yüksek olduğu yerlerde şev stabilizasyonunun sağlanması için güvenlik amacıyla 2 adet aç-kapa tünel projelendirilmiştir. Zemin yapısının delme tünel yapmaya elverişsiz olması, tünel kutunun aç-kapa yapılabilecek derinlikte olması sebebiyle teknik sebeplerle tercih edilmiştir. Söz konusu kesimde yarma yüksekliği 50 metre olup 35 metrenin üstünde yarma yüksekliği olan yerlerde bu tip tüneller tercih edilmektedir.

Çukurova Havalimanı, inşallah, yarın da yap-işlet-devret usulüyle ihale edilecektir. Yarın teklifler alınacaktır, inşallah iki yıl içerisinde de Çukurova Bölgesel Havalimanı'nı hizmete alacağız.

KAMİL OKYAY SINDIR (İzmir) – Gitti torunların paracıkları.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU - Karayolları Genel Müdürlüğümüzce hazırlanan kara yolu projelerinin güzergâh çalışmalarına başlanırken yerel yönetimler dâhil olmak üzere ilgili tüm kurum ve kuruluşların görüşü alınmaktadır.

Tamamlanan hastanelerin bağlantıları Sağlık Bakanlığıyla yapılan protokol kapsamında yapılmakta ve hizmete açılmaktadır. Örneğin Adana, Bursa, Eskişehir, Başakşehir ve Kocaeli Şehir Hastanelerinin bağlantıları bu kapsamda sağlanmıştır. İzmir Şehir Hastanesi bağlantısının da çalışmalarına devam edilmektedir. Gaziantep Şehir Hastanesindeyse ihale süreci devam etmektedir.

Kayseri-Yerköy yüksek hızlı tren hattı etüt proje çalışmaları tamamlanmıştır. Proje dış finansmanlı olarak gerçekleştirilmek üzere yatırım programına dâhil edilmiştir.

Arkadaşlar, bir de en son olarak bir konuya değinmek istiyorum. Gelecek vizyonu olarak sunumun ilk başında da bahsettiğimiz gibi ekonominin temel tetikleyicisi olan ulaşım ve haberleşme sektöründe yapacağımız reform alanları açıkladık. Bunlar: Lojistik, mobilite ve dijitalleşme. Bu alanlarda özellikle lojistik alanında ülkemiz ciddi bir coğrafi avantaja sahiptir. Biz Türkiye'nin sadece beş yılını, on yılını değil, değişen dünya ekonomik hareketlerine uygun bir şekilde Türkiye'nin yüz yıllık, elli yıllık kaderini belirleyecek atılımları yapıyoruz. Bu anlamda, özellikle dünyada güçlenen kuzey-güney ekonomik koridorları ve büyüyen doğu-batı aksında orta koridor ülkemiz için çok önemli.

Dünyadaki yük akışının yüzde 90'ı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. 2020 yılı, bugün 12 milyon ton yük hareketi varken; 2030 yılında 25 milyon ton, 2050 yılında 95 milyon ton, 2100 yılında 150 milyon ton yük hareketinin olacağı lojistik master plan kapsamında hesaplanmıştır. Bu açıdan, Asya, Avrupa, Afrika arasındaki koridorlarda Ege, Karadeniz, Hazar çok daha fazla önem arz etmektedir. Doğu-batı aksında kara bağlantısı ile kuzey-güney aksında deniz bağlantısıyla Türkiye bu açıdan çok stratejik bir konumda bulunmaktadır.

Kanal İstanbul bu stratejik konumun doğru bir şekilde faydalanılması için yapılan lojistik master planının önemli bir yapı taşıdır. Bu, İstanbul projesi değil; Türkiye projesidir. İstanbul Havalimanı, kara yolu ve demir yolu bağlantısı, lojistik merkezleri ve buradan geçecek bir su yolu olacak Kanal İstanbul'la birlikte dünyanın en önemli intermodal lojistik merkezi olacaktır. Bu sayede kendi ekonomisini yaratan bir bölge olarak sanatın, bilimin, yaşamın, ekonominin yeni kalbi olacaktır. Bu açıdan Kanal İstanbul Projesi bir dünya projesidir. Bu bilinçle çalışmalarımız aralıksız sürüyor.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Hiçbir sorumuza cevap vermedi Başkanım.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Balıkesir Havaalanı ne olacak?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Dinleyelim lütfen, dinleyelim arkadaşlar.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Avrasya Tüneli için 2019 yılı bütçe öngörüsü 2018 yılı Eylül-Aralık ayları arası dönemde yapılmış olup 2019 yılı Şubat ayında geçiş ücretinde indirim yapılacağına 2018 yılı Aralık ayında öngörülmesinin mümkün olmaması sebebiyle indirim kaynaklı ödeme için gerekli kaynak 2019 yılı bütçesinde yer almamıştır. Bütçede öngörülemeyen bir indirimden kaynaklı ödemeyse bütçe imkânları dâhilinde gerekli ödenek temin edildiği gün yapılabiliştir.

Ankara-İzmir yüksek hızlı tren hattı dış finansmanlı olarak gerçekleştirilmek üzere altyapı işleri tamamlama ve üstyapı işlerinin tesisi için ihale gerçekleştirilmiştir. Sözleşme imza aşamasına gelinmiş olup kredi sözleşmesi çalışması devam etmektedir. Kredi anlaşmasının ikmali ve onay süreci sonrasında yapım çalışmalarına başlanacaktır. Projede Ankara-Afyon arası ile Salihli-İzmir arası otuz ay, Afyon-Salihli arasının ise kırk iki ay içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir.

Yerli ve millî ürünlerin geliştirilmesi, geliştirilen ürünlerin haberleşme altyapılarında kullanımının artırılmasına önem veriyoruz. Bu doğrultuda yürüttüğümüz çalışma projelerimizden bahsetmek istiyorum: İmtiyaz ve kullanım hakkı yetkilendirmeleri kapsamında AR-GE ve belirli oranlarla yerli ürün kullanımına yönelik operatörlere yükümlülükler getirdik. 2018-2019 yıllarını kapsayan yatırım dönemi itibarıyla yerlilik oranı yüzde 23'ü geçmiştir. Yerli ve millî 4,5G baz istasyonu ULAK'a 2017'de yerli malı belgesi alınarak mobil şebekelerimizde kullanılmaya başlanmıştır. Bu çerçevede ULAK Baz İstasyonu Bakanlığımızın evrensel hizmet projeleri kapsamında 750'den fazla sahada kullanılmaktadır. Ayrıca ticari şebekelerimizde 583 sahada ULAK Baz istasyonlarımız devreye alınmıştır.

Elektronik haberleşme sektöründe yerli ve millî üretim ekosisteminin geliştirilmesine yönelik yürütülen çalışmalar çerçevesinde 2017 yılında Bakanlığımız ve kurumumuzun desteğiyle haberleşme teknolojileri kümelemesini kurduk.

Siber güvenlik alanında yerli ve millî teknolojilerin geliştirilmesi ve kullanımının yaygınlaştırılması, Uluslararası Siber Güvenlik Stratejisi Ve Eylem Planımız'da stratejik amaçlardan biri olarak ele alınmaktadır. Bu çerçevede bahse konu stratejik amaç doğrultusunda yerliliği teşvik edecek tedbirlere yönelik eylemlerimiz de tanımlanmıştır. Ülkemizde yerli ve millî teknolojilerin geliştirilerek kullanılmasını önemsiyor ve bu yöndeki çalışmalarını sürdürüyoruz.

Bir arkadaşımız "Bitlis'in internet altyapısı yetersiz." dedi. Mevcut durumda, Bitlis ilimizde, 188 bini mobil geniş bant ve 23 bini ise sabit geniş bant olmak üzere toplam 211 bin geniş bant internet aboneli bulunmaktadır. Toplam geniş bant aboneli 2011 yılında 57 bin olup son dokuz yılda yaklaşık 3,7 katına çıkmıştır. Mobil kapsama projesiyle nüfusu 500'ün altında olan, kırsalda yer alan ve operatörlerin coğrafi, ekonomik zorluklar nedeniyle yatırım yapmadığı 61 yerleşim yerine mobil haberleşme altyapısı kurularak vatandaşlarımızın hizmetine sunulmuştur. Önümüzdeki dönemde benzer durumdaki yerleşim yerleri tespit edilerek altyapı kurulumları yapılacak ve hizmete sunulacaktır.

Mobil internette 138, sabit internette ise 175 ülke ve/veya alanında kullanıcılara sunduğu hız testi hizmetiyle veri toplayan firmayla bu verileri bilimsel metotlara uygun olarak yürüttüğü istatistik çalışmaları sonucunda yayınladığı indeks Eylül 2020 raporuna göre, Türkiye mobil geniş bantta 36,73 indirme hızıyla global sıralamada 54'üncü sırada yer almakta olup mobil internet hızımızın Ağustos 2019'dan bu yana yüzde 25,8'lik bir artış gösterdiği görülmektedir.

Dünyada standartları ve kuralları belirleyen Uluslararası Telekomünikasyon Birliği gibi kuruluşlar geniş bantlı hizmetin verildiği altyapıya göre değil, verilen hıza göre sınıflandırmaktadır. Mobil 3G ve 4,5G uluslararası literatürde geniş bant internet olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla, "Mobilden verilen hizmet geniş bant değildir." iddiası doğru değildir. 3G, 4,5G ve 5G gibi hız konusunda sabit geniş bantla yarışır hâle gelen teknolojilerle dünyada da ülkemizdeki gibi mobil geniş bant, sabit geniş bantla göre çok daha hızlı şekilde büyümektedir. Günümüzde mobil şebekeler yüzlerce "megabit" hatta 5G ile birlikte "gigabyte"ler seviyesinde internet hızı sağlayabilmektedir. Örnek vermek gerekirse, biraz önce arkadaşlarımız burada hız testi yaptı ve 49 megabitsaniye hız olduğunu gördü. Buna eş değer hızlarda İnternet hizmetini 2.575 köye, yaklaşık 500 bin vatandaşımıza bizzat Bakanlık olarak götürdük haliyle "mobil hizmetler geniş bant değildir iddiası." temelsizdir.

Giresun'da ilk günden itibaren tüm makine, ekipman ve değerli personellerimizle birlikte çalışmalara katıldık. Günde 3 defa Dereli'ye gittiğimiz günler oldu. Afete maruz kalan her yeri bizzat şahsım ve ekibimle birlikte ziyaret ederek anında ve yerinde talimatlar vererek afet sürecini yönettik. Hiç kimse bizim önümüze geçip "Nerede bu devlet?" demedi. Çünkü biz gece-gündüz oradaydık. Bir hafta gibi kısa bir sürede tonlarca hafriyatı kaldırdık, şehir merkezine asfaltı döktük, çamurdan çıkardık, ulaşımın afet nedeniyle aksadığı noktalara süratle müdahale ettik. Şimdi orada yeni bir kent kuruyoruz.

Elbette tüm bunları diğer bakanlıklarımızla birlikte koordineli çalışarak gerçekleştirdik. Artık hadise meydana geldikten sonra, haftalar sonra olduğu yerden konuşanlar yok, AK PARTİ hükümetleriyle anında ve yerinde müdahale edebilecek bir sistem ve altyapıya kavuştuk. Sayın Vekilimiz yine bölgedeki bir köprüden bahsetmişti. İnşallah, yıl sonu gelmeden o köprüyü bitirip vatandaşımızın hizmetine sunacağız.

“Edirne’nin Havsa ilçesinde TÜRK TELEKOM aboneliği yapılamıyor.” diye bir konu gelmişti. Türkiye genelinde abone olmada sorun bulunmamaktadır fakat pandemi sürecinde yüksek talepten dolayı bazen sahada ilave çalışma yapıldığı için beş-on beş günlük gecikmeler olabilmektedir. Pandemiden bugüne 4 milyon 160 bin internet kurulumu yapılmış olup bunun 950 bini nakil işlemidir. Sahada kurulu 20 milyon 250 bin port bulunmaktadır. Bunların 13 milyon 200 bininde müşteri olup diğerleri boştur. Eve kadar fiber hizmetinde mevcut müşteri sayısının 2,5 katından fazla haneye hizmet verecek altyapı mevcuttur. Edirne Havsa ilçemizde fiber dönüşüm çalışmaları devam etmekte olup yıl sonunda tüm ilçe fibere dönüşmüş olacaktır. Şu anda merkezde karşılanmayan müşteri talebi bulunmamaktadır. Kırsalda 8 adet bekleyen talep söz konusudur. Havsa’da 1.953 internet, 1.532 telefon aboneliği mevcuttur.

Konya metrosunun yapımı Bakanlar Kurulu kararıyla Bakanlığımızca üstlenilmiştir. Etüt çalışmaları tamamlanmıştır. Necmettin Erbakan Üniversitesi-Meram Belediyesi raylı sistem hattının yapımı ve bu hatta kullanılan metro araçlarının alımı için dış finansman olacak şekilde ihale gerçekleştirilmiştir. İşin yapım sözleşmesi imzalanmış olup sıra kredi sözleşmesi çalışmasına gelmiştir. Kredi anlaşmasının ikmal ve onay süreci sonrasında yapım çalışmalarına bu yıl sonuna kadar başlanması öngörülmektedir.

Sayın Başkanım, kıymetli üyeler; heyecanımızı biraz mazur görün. Belki sabahleyin istenmeyen bir gerilim oldu, onu da bulunduğumuz kurumun sorumluluğuna verin. Yaklaşık 400 bin arkadaşımızla, ekibimizle birlikte 81 milyon vatandaşımıza hizmet etmeye çalışıyoruz. Tek derdimiz var, vatanımıza ve milletimize hizmet etmek. Sadece tek beklentimiz var, vatandaşımızın duasını almak. Tek beklentimiz var, yaptığımız yatırımları vatandaşımız kullandığında mutlu olması. Onun için, hepinize saygılarımı sunuyorum. Ülkemiz, milletimiz çok değerli projeleri, dünyanın en gelişmiş teknolojilerini hak ediyor. İnşallah önümüzdeki günlerde biz de onları vatandaşımıza sunma doğrultusunda canla başla, 400 bin kişilik bir kadroyla, memleketimizin en ücra köşesindeki arkadaşımızla birlikte, hep beraber bu alın terini dökmeye hazırız. Vatanımıza, milletimize canımızı feda etmek durumundayız ve de devam etmek için canla başla çalışıyoruz.

Hepinize çok teşekkür ediyorum. Çok sağ olun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyoruz.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Diğer soruların da cevapları yazılı olarak tüm arkadaşlarımıza verilecektir. Söylediğimiz gibi, hiçbir soruya verilemeyecek cevabımız yoktur.

Hepinize teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, çok teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakanımız sunumunu, sorulara cevap kısmını tamamlanmıştır.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Hiçbir soruya cevap vermedi Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir saniye... Bir saniye...

Tabii, çok sayıda soru oldu. Sayın Bakanım, sorulara yazılı cevap verebilerseniz Komisyonumuz aracılığıyla, bir hafta içinde cevapları Komisyonumuza iletirseniz biz ilgili arkadaşlara göndeririz.

Ayrıca, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Sayın Abdullah Karagöz’e yönelik sorulara da yine yazılı cevapları bekliyoruz. Süre kısıtlı, o anlamda şimdi söz vermiyorum.

Böylece soru-cevap kısmını tamamladık.

Sayın Kuşoğlu’nun kısa bir söz talebi vardır.

Sayın Bülent Kuşoğlu, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

“Son söz milletvekilinindir.” düsturu gereği söz aldım; teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Sayıştay raporlarındaki bulgularla ilgili konuştunuz, “Bunlar bize sorulmadı.” dediniz. İdareye sorularak o bulgular rapora alınıyor; muhakkak soruluyor, ondan sonra rapora alınıyor. Sayıştay raporlarındaki bulgular Sayıştayın millet adına yani Türkiye Büyük Millet Meclisi adına yaptığı denetim sonucudur. Türkiye Büyük Millet Meclisi de biliyorsunuz seçilmiş milletvekillerinden oluşur ve millet iradesini temsil eder ve bunlara cevap verilmesi gerekir. Siz her iki konuşmanızda da, bugün sabah da, şimdi de bunları hiçbirine cevap vermediniz. 100 milyara yakın harcamanız var. Yaptıklarınızdan mutluluk duyuyoruz, tabii ki biz de övünürüz ama bunlara da cevap vermeniz gerekir. Buradaki denetimin amacı da budur.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Kuşoğlu, çok teşekkür ediyorum.

Değerli hazırun, şimdi kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeleri tamamlamış durumdayız, oylamalara geçiyoruz.

Sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutacağım.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2021 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu konuda HDP Grubundan 1 adet önerge vardır, önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

Kurum: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Yıl: 2021

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	DÜŞÜRÜLEN MİKTAR
64	15.38	01	06.05	10.000.000 TL

Necdet İpekyüz

Garı Paylan

Batman

Diyarbakır

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Herhangi bir gerekçe ifade edilecek mi oylamaya mı geçelim?

GARı PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, kısa bir...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, sabah da bahsetmiştim, Sayın Bakan da cevap verdi ancak Diyarbakır'ın ortasından bir Diyarbakır duvarı geçiyor arkadaşlar. Bizim önerimiz: Bu duvarın Diyarbakır'ın dışında oluşması yani yük için yapılacak bu tren hattının Diyarbakır'ın dışına taşınması ve Diyarbakır'ı ikiye bölecek bu hattın bir hafif raylı tren olarak uygulanmasıdır. Bu anlamda da bu projenin devam etmemesi için bütçenin 10 milyon TL düşürülmesini öneriyoruz. Sizin de desteklerinizle Diyarbakır'ı ikiye bölmeyelim arkadaşlar, desteklerinizi bekliyoruz.

Teşekkür ediyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Bütçeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul Edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Kesin hesabı okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2019 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2021 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi konusunda 3 adet önerge vardır; 1 adet önerge HDP Grubundan, 2 adet İYİ PARTİ Grubundan.

Önce HDP Grubunun önergesini okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

Kurum: Karayolları Genel Müdürlüğü

Yıl: 2021

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
42	51.33	02	06.04	1TL

Needet İpekyüz

Batman

Garo Paylan

Diyarbakır

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Garo Bey, buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, kamu-özel iş birliği projeleri bütçemizi sömürmektedir. Bu projeler euro 1 lira, 2 lirayken imzalandı şu anda euro 9 lira, 10 lira ve keyif çayını yandaş müteahhitler içiyorlar. Bu geçiş garantileriyle vatandaşlarımızın vergileri yandaş müteahhitlere gidiyor. Bu çerçevede Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli, Gebze-İzmir Otoyolu ve Kütahya Havalimanı gibi tüm kamu ve özel iş birliği projelerinin kamulaştırılmasını öneriyoruz ve bunun için de yalnızca 1 TL, yalnızca 1 TL bütçenin artırılmasını öneriyoruz çünkü bütün bu projelerle ilgili yandaş müteahhitlere proje bedelleri şimdiye kadar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu yandaş müteahhitlere bu projelerin bedelleri fazlasıyla ödenmiştir. Eğer bir hakları varsa imzalandığı gibi Londra mahkemesine gitsinler, orada hakkımızı savunuruz ve bütün bu bütçeler, bütün bu projeler kamulaştırılabilir arkadaşlar.

Bu önergemize desteğinizi bekliyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Şimdi, İYİ PARTİ'nin 2 adet önergesini okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçe ile kabulünü arz ve teklif ederiz.

Kurum: Karayolları Genel Müdürlüğü

Yıl: 2021

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
42	51.33	02	06.05	30.000.000 TL

Erhan Usta

Samsun

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Erhan Bey, gerekçe?

ERHAN USTA (Samsun) – Evet, konuşacağım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, ben tabii bu konuyu -Havza-Vezirköprü-Boyabat yolu konusuydu- soru olarak sordum. Eğer Sayın Bakan sorumuza cevap vermiş olsaydı veya “Ödenek var mı?” dedim. Bir şey söylemiş olsaydı önergeyi geri çekecektim. Ancak ben önemine binaen tekrar konuyu izah etmek durumundayım.

Şimdi, Havza-Vezirköprü-Boyabat yolu çok işleyen bir yol. Yol, gidiş-geliş ve çok kötü yani çok kaygan. Efendim, tircılar “Biz buradan şehadet getirerek geçiyoruz.” diyorlar. Ha, insanların imanı kuvvetlensin, biz bu yolu yapmayalım dersek o ayrı bir hikâye ama devlet buna el atmak durumundadır. Buraya defalarca söz verildi. İşin enteresan yanı, tabii bunu söylersem siz muhtemelen söz vermeyeceksiniz Sayın Bakan. En son Cahit Bey benim de dostumdur.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – İhalesi yapıldı.

ERHAN USTA (Samsun) – İhale yapıldı işte, ihale aşamasına getirdik ama hâlâ bir şey yok. Cahit Bey bismillah bu işi yapıyoruz dedi, ertesi gün bakanlıktan alındı. Şimdi, bu yol çok önemli. ihale yapıldı çok güzel, onu biliyoruz ama ödenek konulmadı belli ki çünkü konulmuş olsaydı iftiharla söylerdiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Erhan Bey...

ERHAN USTA (Samsun) – Tamam, şimdi ödeneğini koyalım. Kamu İhale Kurumunu da ben yıl sonuna kadar takip ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Erhan Bey, toparlayabilirsek, çok memnun olurum.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, şunu söylüyorum: Şimdi ödeneği yoksa işte, işinizi de kolaylaştırıyorum, 30 milyon lira buraya bir ödenek koyalım, hesap da yaptırdık arkadaşlara. Dolayısıyla, bu ödeneği vererek inşallah bu yol yapılır ve milletimiz bu hizmete kavuşur.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Son önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

Kurum: Karayolları Genel Müdürlüğü

Yıl: 2021

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
42	51.33	02	06.05	60.000.000 TL

Erhan Usta

Samsun

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun Erhan Bey.

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Şimdi, burada yine bunu da soru olarak sormuştum, Ayvacık-Taşova-Erbaa yolu. Bakın, şunu söylüyorum: 2007 yılında ihaleye çıkıldı, 2010 yılında -o zaman zannediyorum ya Bayındırlık Bakanı ya da Komisyon Başkanıydı- şimdiki Samsun Büyükşehir Belediye Başkanının da “Biz burayı açacağız, buradan tırlar geçecek.” diye sözü var. Yani kaç seçimdir burası üzerinden oy alınıyor fakat hâlâ yapılan bir şey yok. Dolayısıyla eğer buraya bunu yapmayı planlarsanız... Çünkü biz bu konuda ısrarlı olacağız. Bu konunun da çok önemli olduğunu az önce ifade ettim. Bakın Sayın Bakan, bu, fizibil bir proje; bu, sahili içeriye bağlayacak bir proje. Yani zaten öyle olmamış olsaydı herhâlde devlet bunun 2007’de ihalesine çıkmazdı. O günden bugüne 2 müteahhit, 5 taşeron değişti ama işte bir tane ilerleme olmadı. Dolayısıyla bu konuda da burası için 60 milyon lira ödenek talep ediyoruz, ödenek öngördük, bu yapılabilirse çok iyi olur. Yıl içerisinde de karar alındığında hiç olmazsa “Ödeneğimiz yok.” diye bir mazeretle karşılaşmayız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz.

ERHAN USTA (Samsun) – Çok kısa Sayın Başkanım, bir şey söyleyeceğim.

Ben bugün burada hakikaten bir konu gördüm, çok hoşuma gitti. Mesela AK PARTİ’den milletvekili arkadaşlar da, yine Cumhuriyet’in bir parçası olan Milliyetçi Hareket Partisinden arkadaşlar da, Komisyon üyesi olmayanlar da geldiler kendi illeriyle ilgili sorunları burada çok güzel söylediler.

Arkadaşlar, şu bahsettiğim 2 yol, yılan hikâyesine dönmüş olan yol. 5 AK PARTİ’li Samsun Milletvekili var, 1’i gelip konuyu burada takip etmiyor. Hâlbuki ben bunu yıllardır söylüyorum, bizim söylediğimizden bir şey olmuyor. 1’i gelse şurada söylese belki bu çıkacak.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz Sayın Usta.

ERHAN USTA (Samsun) – Bu anlamda diğer katılan arkadaşlara da çok teşekkür ediyorum. Önergeme destek istiyorum arkadaşlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini oylarınıza sunuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2021 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karayolları Genel Müdürlüğünün kesin hesabını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2019 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2021 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun kesin hesabını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2019 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2021 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün kesin hesabını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2019 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Böylece gündemimizdeki kamu idarelerinin bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir.

Hayırlı olsun. Milletimize daha fazla hizmete vesile olsun diyorum.

Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza, milletvekillerimize, bürokratlara, bütün katılımcılara katkıları için çok çok teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, 20 Kasım Cuma günü saat 10.00’da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Hayırlı akşamlar diliyorum.

Kapanma Saati: 21.35

