

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ



18'inci Toplantı

18 Kasım 2021 Perşembe



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

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- AÇIKLAMALAR

1.- Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Kâtip Üyenin Komisyona Başkanlık etmesi ile 17/11/2021 tarihli toplantıda Komisyon Başkanı tarafından kendisinin sözünün kesilmesinin İç Tüzük ihlali olduğuna ve dolardaki artış nedeniyle bütçe görüşmelerinin bu çerçevede tekrar değerlendirilmesi gerektiğine ilişkin açıklaması

2.- Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, bugün dolardaki artış nedeniyle bütçe kalemlerinin yeniden ele alınması gerektiğine ve yasama ile yürütmenin görüşerek gerekli girişimlerde bulunmasını talep ettiğine ilişkin açıklaması

3.- Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun, Ulaştırma ve Altyapı Bakanının sunumunda Sayıştay raporlarına ve kesin hesaba yer vermesinin temin edilmesini talep ettiğine ilişkin açıklaması

4.- Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi'nin, toplantılarda farklı bir dil kullanılmamasını istirham ettiğine ve 17/11/2021 tarihli toplantıda konuşulan dili yakıştıramadığına ilişkin açıklaması

5.- Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

6.- Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanının ileri bir tarihte, teknolojik gidişatla ilgili bilgi vermesi gerektiğine ilişkin açıklaması

7.- Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle HDP Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve

yakınlarına başsağlığı dilediklerine ve bundan dolayı oturumu hızlı bir şekilde toparlamayı önerdiğine ilişkin açıklaması

8.- Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle İYİ Parti Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine ilişkin açıklaması

9.- Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı'nın, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle MHP Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine ilişkin açıklaması

10.-Giresun Milletvekili Cemal Öztürk'ün, vefat eden Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'a rahmet dilediğine ve acılarını paylaşan bütün gruplara teşekkür ettiğine ilişkin açıklaması

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.-Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun ve Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi'nin yaptıkları açıklamalarındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

2.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, İstanbul Milletvekili Mehmet Bekaroğlu ve Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerinde konuşmalarındaki bazı ifadeleri üzerine, temiz bir dil kullanılması gerektiğine ilişkin açıklaması

3.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, İstanbul Milletvekili Mehmet Bekaroğlu'nun Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerindeki konuşmasında İstanbul Milletvekili Ravza Kavakcı Kan'la ilgili geçen ifadelerine ilişkin açıklaması

4.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, vefat eden Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'a Komisyon adına rahmet dilediğine ilişkin açıklaması

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile Sayıştay tezkereleleri

- a)Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- b)Karayolları Genel Müdürlüğü
- c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

V.- USUL HAKKINDA GÖRÜŞMELER

1.-Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Sayıştay raporlarına ve kesin hesaplarına ilişkin açıklamasına Bakanın sunumu içinde yer verilip verilmemesi gerektiği hakkında görüşme

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

18'inci Toplantı

18 Kasım 2021 Perşembe

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 10.00'da açılarak dört oturum yaptı.

Samsun Milletvekili Erhan Usta, Kâtip Üyenin Komisyona Başkanlık etmesi ile 17/11/2021 tarihli toplantıda Komisyon Başkanı tarafından kendisinin sözünün kesilmesinin İç Tüzük ihlali olduğuna ve dolardaki artış nedeniyle bütçe görüşmelerinin bu çerçevede tekrar değerlendirilmesi gerektiğine,

Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan, bugün dolardaki artış nedeniyle bütçe kalemlerinin yeniden ele alınması gerektiğine ve yasama ile yürütmenin görüşerek gerekli girişimlerde bulunmasını talep ettiğine,

Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanının sunumunda Sayıştay raporlarına ve kesin hesaba yer vermesinin temin edilmesini talep ettiğine,

Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi, toplantılarda farklı bir dil kullanılmamasını istirham ettiğine ve 17/11/2021 tarihli toplantıda konuşulan dili yakıştıramadığına,

Samsun Milletvekili Erhan Usta, Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine,

Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanının ileri bir tarihte teknolojik gidişatla ilgili bilgi vermesi gerektiğine,

Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle HDP Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine ve bundan dolayı oturumu hızlı bir şekilde toparlamayı önerdiğine,

Samsun Milletvekili Erhan Usta, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle İYİ Parti Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine,

Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle MHP Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine,

Giresun Milletvekili Cemal Öztürk, vefat eden Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'a rahmet dilediğine ve acılarını paylaşan bütün gruplara teşekkür ettiğine,

İlişkin açıklama yaptı.

Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz,

Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun ve Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi'nin yaptıkları açıklamalarındaki bazı ifadelerine,

İstanbul Milletvekili Mehmet Bekaroğlu ve Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerinde konuşmalarındaki bazı ifadeleri üzerine, temiz bir dil kullanılması gerektiğine,

İstanbul Milletvekili Mehmet Bekaroğlu'nun Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerindeki konuşmasında İstanbul Milletvekili Ravza Kavakcı Kan'la ilgili geçen ifadelerine,

Vefat eden Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'a Komisyon adına rahmet dilediğine,
İlişkin açıklama yaptı.

2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile Sayıştay tezkereleri;

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,
Karayolları Genel Müdürlüğünün,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,
Görüşmeleri tamamlanarak,
2022 yılı bütçeleri ile 2020 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Sayıştay raporlarına ve kesin hesaplarına ilişkin açıklamalara Bakanın sunumu içinde yer verilip verilmemesi gerektiği hakkında görüşme yapıldı.

Komisyon gündeminde görülecek başka konu bulunmadığından, bütçe görüşmelerine devam etmek üzere 19 Kasım 2021 Cuma günü saat 10.00'da açılmak üzere 22.15'te toplantıya son verildi.



18 Kasım 2021 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.00

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, Değerli Bakan Yardımcılarımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli bürokratları, basınımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 18’inci Birleşimini açıyorum. (*)

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

Sayın Bakana sunumları için söz vereceğim ama söz vermeden önce Erhan Bey’in usul hakkında söz talepleri var.

Buyurun.

II.- AÇIKLAMALAR

1.- Samsun Milletvekili Erhan Usta’nın, Kâtip Üyenin Komisyona Başkanlık etmesi ile 17/11/2021 tarihli toplantıda Komisyon Başkanı tarafından kendisinin sözünün kesilmesinin İç Tüzük ihlali olduğuna ve dolardaki artış nedeniyle bütçe görüşmelerinin bu çerçevede tekrar değerlendirilmesi gerektiğine ilişkin açıklaması

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim.

Tüm arkadaşlara günaydın, Sayın Bakan hoş geldiniz, değerli arkadaşlar hoş geldiniz.

Şimdi, Sayın Başkan, İç Tüzük’ümüzün 27’nci maddesi der ki: “Komisyonlar, başkanlarının yönetiminde çalışır. Başkan bulunmadığı zaman başkanvekili, o da yoksa sözcü, komisyona başkanlık eder.” Şimdi, uyarmamıza rağmen bizim Komisyonda zaman zaman Kâtip Üye Başkanlık ediyor. Bu, açık bir şekilde İç Tüzük’e aykırı bir durumdur; yani Şirin Bey’in, Sayın Şirin Ünal’ın bu Komisyona Başkanlık etmesi İç Tüzük ihlalidir. Lütfen bu konuda daha dikkatli olalım, çok açık bir İç Tüzük ihlali yani ya siz yapabilirsiniz ya başkan vekili veya sözcü, bunun haricinde olmaz. Ha bugüne kadar bu olmasına rağmen, bunu da bilmemize rağmen söyledik zaman zaman, düzeltilmedi. Ona rağmen devam etti ancak bunu yapmamak lazım.

Şimdi, buradan da şuraya geleceğim: Tabii, keşke, sizin İç Tüzük ihlalleriniz bununla sınırlı olsa, keşke bu kadar masum olsa. Dün burada çok açık bir şekilde bir İç Tüzük ihlali yaşadık. Ben konuşmamı yaparken konuşmanın ortasında, benim Sayın Bakana hakaret ettiğimi ifade ederek -ki öyle bir şey yok, o kelimeyi birazdan, yeniden, burada kullanabiliriz- sözümü kestiniz. Bakın, bir hatibin, bir milletvekilinin sözü kesiliyor, Bakana söz verdiniz, ondan sonra Bakan da bize saldırdı tabii, bundan fırsat bularak, Şimdi, Sayın Başkan, Allah aşkına, eğer benim söylediğimde hakikaten bir hakaret varsa

*Coronavirüs salgını sebebiyle toplantı salonundaki Başkanlık Divanı üyeleri, milletvekilleri, katılımcılar ve görevli personel maske takarak çalışmalarına katılmaktadır.

veya bir sataşma varsa ben sözümü bitiririm; ondan sonra sataşmadan söz verilir, gerekli cevap verilir. Ondan sonra ona göre devam edilir. Eğer bir hakaret varsa, o zaman benimle ilgili bir işlem yapmanız lazım.

Olmayan arkadaşlar için söylüyorum, dün olan şudur: Yani, Sayın Bakan benden önceki konuşmacıların da hiçbirisinin yüzüne bakmadı, sürekli başka tarafa baktı; tamam, bakabilir, takdiridir. 18’inci dakikasındayım konuşmanın, 18 dakikada 1 defa göz göze gelmedik. Bakın, şuradayız ya, şu mesafede; aramızda 2 metre ya var ya yok. İnsanız, nasıl birbirimize bakmadan durabiliriz. İnsanın birbirini görmemesi için özellikle uğraşmak lazım. Şimdi, grafik gösteriyorum, grafiğe de bakılmayınca “Sayın Bakan, niye bakmıyorsunuz, utanıyor musunuz?” dedim, dediğim bu. İnsanız, ağzımızdan öyle çıktı. Burada...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Bunda İç Tüzük’e aykırı bir şey söz konusu değil.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır ama şimdi İç Tüzük’e aykırı şey şurada Sayın Vekilim: Bunun üzerine Sayın Başkan, benim sözümü kesiyor ve Sayın Bakana söz veriyor. Ya Allah aşkına, eğer burası birazcık hukuk devletiyse şu İç Tüzük’ün neresinde böyle bir şey var? Böyle bir şey yok, böyle bir şey yok. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

Benden sonra söz alın, siz de usulle ilgili düşüncelerinizi ifade edin, ben düşüncelerimi ifade ediyorum.

Yani bunları yapmayalım ya, hukuka göre yönetelim, adil olalım. Ya sizden artık fazla bir adalet de beklemiyoruz ama açık olarak, aleni olarak şu İç Tüzük ihlalden lütfen vazgeçelim. Ondan sonra burada gereksiz bir gerginlik oldu; hâlbuki, yani Bakan da ona bir şey söylememiştii. Yani “Utanıyor musunuz?” videosu var, isteyen arkadaşlara gösterebilirim. Yani “Utanıyor musunuz?” şöyle de söylenebilir: “Utanıyor musunuz?” denir; öyle de değil. “Ya utanıyor musunuz?” şeklinde söylenmiş bir şey, hani tonu da çok önemli bunun. Videosu var, video çekiyordum o esnada, videosunu merak eden arkadaşlara göstereyim. Vicdanınıza, adaletinize arkadaşlar... Bakın, ondan sonra ne oluyor? Ondan sonra gerginlik oluyor, ondan sonra -biliyorsunuz- Bakan bir kısım şeyler söyledi, biz de ona söyledik falan filan derken... Buna gerek yoktu ya, burayı daha uhulet ve suhuletle yönetme görevi Sayın Başkanın görevidir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tamamlarsanız ben cevap vereceğim.

Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Ben gerginlik çıkarmak istesem bile Sayın Başkanın biraz daha bunu yatıştırmaya çalışması lazım. Ama Sayın Başkan, bu olmaz, bu olmaz... E, olmazsa o zaman ne olacak yani ne oldu nihayetinde o söylenilen sözden? Ondan sonra işte kavga o kadar büyüdü ki “Utanıyor musunuz?” dediğimde ondan sonra dedim ki: “Meğer utanmıyormuşsunuz, utanmazın birisiniz.” dedim en sonunda. İş o noktaya geldi çünkü onun söylediklerinden sonra söylenecek başka bir kelime yoktu arkadaşlar, böyle bir şey olmaz. Lütfen, hem AK PARTİ Grubu olarak hem de Başkanlık Divanı olarak bu konuda daha hassas olalım.

Üçüncü husus, usule ilişkin söyleyeceğim. Sayın Başkan, bugün sabahleyin dolar 10,97’yi gördü.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usule ilişkin konuşacağız.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, usul...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İç Tüzük’e uyacaksınız siz de.

Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Yok hayır, bakın, İç Tüzük... Bu görüşmelerin devam etmesindeki şeyi söyleyeceğim, usulle ilişkilidir herhâlde çünkü bu görüşmeler devam etmeli mi, etmemeli mi?

Bizim bu bütçemizin dayandığı orta vadeli programdaki dolar tahmini, dolar hedefi olmaz dalgalı kur rejimlerinde...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Usta, bunun İç Tüzük’le bir alakası yok.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bakın, istismar etmeyin lütfen.

ERHAN USTA (Samsun) – Eğer otuz saniye içerisinde İç Tüzük’le alakasını...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İçerikle ilgili gün boyu tartışacağız, fikirlerinizi dinleyeceğiz ama usule ilişkin söyleyeceğiniz bir şey varsa buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Şimdi, azıcık sabretseniz, otuz saniye sabretseniz diyorum ki: Bu görüştüğümüz bütçe makroekonomik çerçevesinden tamamen kopmuştur.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu bir fikirdir.

ERHAN USTA (Samsun) – Dolayısıyla, bu bütçenin...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Günlük müzakereler içinde dile getirebilirsiniz ama şu anda usule ilişkin bir şeyiniz varsa söyleyin, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Ben oraya gelmiyorum. Otuz saniye, usule ilişkin cümlemi söylüyorum, diyorum ki: Bu şartlar altında bu bütçenin görüşülmesi yanlıştır. Bu, usule ilişkin değil mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değil.

ERHAN USTA (Samsun) – Bu bütçe bu şartlar altında görüşülmemelidir çünkü tamamen makroekonomik çerçevesini yitirmiştir. O günden bugüne buradan görülen kurda yüzde 30 bir kayıp vardır. Karayollarından, Ulaştırma Bakanlığının bütçesinden başlamak üzere bütün bütçe kalemlerini, harcama ve gelirlerini çok yakından ilgilendiren bir durum vardır. Bu bir kriz yönetimi gerektirir, bu bir kriz durumudur. Buna göre bence bu görüşmelerin, bütçe görüşmelerinin bu çerçevede tekrar değerlendirilmesi gerekir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Paylan usule ilişkin, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Başkan, son bir söz...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Paylan’a söz verdim ama. Yani, çok kısa lütfen, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Bakın, ben haksızlık etmek istemem. Emin olun, gece ikide defalarca baktım oraya. Şimdi, grafiği zaten düzgün tutamamışım, şöyle tutuyorum grafiği, oradaki şeyin bu grafiği çekmesi mümkün değil. Yani, Sayın Bakanın benim bu grafiğimi o ekrandan görmesi mümkün değil arkadaşlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) – Ve hayatın normal akışına aykırı ya. Burada 2 metre mesafede canlısını görmek varken şuradaki ekrana bakıp görmek gibi bir şey olabilir mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Usta, teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun Sayın Paylan.

2.- Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, bugün dolardaki artış nedeniyle bütçe kalemlerinin yeniden ele alınması gerektiğine ve yasama ile yürütmenin görüşerek gerekli girişimlerde bulunmasını talep ettiğiine ilişkin açıklaması

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli vekil arkadaşlarım, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basının değerli emekçileri ve bize hizmet eden değerli emekçiler; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, bu bütçeyi belli varsayımlarla yapıyoruz ve bugün Ulaştırma Bakanlığı bütçesini görüşüyoruz. Ulaştırma Bakanlığımız da gelecek yıl yapacağı köprü ve otoyol garanti ödemeleri üzerine bir varsayım yapıp bütçesini hazırlamıştı ve bütçede 2022 yılı varsayımı, 9 lira 27 kuruş. Bu sabah dolar 10 lira 95 kuruşu gördü ve Ulaştırma Bakanlığının bütçesi şu anda çökmüştür. Bu bütçenin bütün...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usule ilişkin söz verdim size.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Usule ilişkin Sayın Başkanım, usule ilişkin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Rica ediyorum, istismar etmeyelim değerli arkadaşlar. Usule ilişkin bir tartışmayı içerik tartışmasına dönüştürmeniz doğru değil.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkanım, değil, hayır, onu demiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gün boyu bu fikirlerinizi ifade edebilirsiniz. Elbette bütün fikirler saygıdeğerdir ama bu, usule ilişkin bir husus değil.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ama Sayın Başkan, siz çok sabırsızsınız. Benim nereye geleceğimi nereden biliyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gidişatınızdan nereye gittiğinizi... Söylediniz zaten.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ama olmaz ki bu tarzınız doğru değil Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu, istismar değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu, istismar, kusura bakmayın.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hep araya giriyorsunuz ve insicamımı bozuyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kameralar varken bir şeyler söyleme kaygısından başka bir şey görmüyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Başkanım, kameraları çıkarmayın o zaman, siz çıkarıyorsunuz kameraları.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Basınımız burada, usulümüz bu.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, siz çıkarıyorsunuz kameraları.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulümüz bu.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, usul değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yıllardır uyguladığımız, yeni bir şey değil Sayın Paylan. Bu tartışmayı defalarca yaptık, rica ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkanım, kameraları siz çıkarıyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usule ilişkin bir sözünüz varsa söyleyin lütfen, buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tamam ama insicamımı bozmazsanız söyleyeceğim Sayın Başkan.

Şu anda bize ulaşan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usule ilişkin bir fikriniz varsa söyleyin lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, şu anda bize ulaşan Ulaştırma Bakanlığı bütçesine göre köprülere ve otoyollara euro ve dolar bazında ödeyeceğimiz garanti ödemelerle ilgili varsayım çökmüştür. Şimdi, bu bütçe üzerine Sayın Başkan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ya, bunun çalışma usulümüzle ne alakası var, onu da izah ederseniz sevinirim. Ne ilgisi var çalışma usulümüzle? Bu söylediğinizin çalışma usulümüzle ne ilişkisi var, bunu söyley misiniz?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Çok ilgisi var Sayın Başkanım, çok ilgisi var. Tam da usul budur işte.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gün boyu bunlar tartışacağımız içeriktir.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tartışılır, evet.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen, rica ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Tamam, ben de diyorum ki yalnızca Ulaştırma Bakanı... Sayın Başkan, ama siz hep keserseniz nasıl kendimizi ifade edeceğiz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İfade ediyorsunuz, gayet güzel ifade ediyorsunuz Sayın Paylan, daha nasıl ifade edeceksiniz yani.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır, devamını söyleyeceğim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, neye teşekkür ediyorsunuz? Ben ne dedim, ne talep ettim sizden?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Var mı başka söyleyeceğiniz?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ne talep ettim sizden? Niye kesiyorsunuz ya? Niye araya giriyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ya kesmiyorum, buyurun, buyurun devam edin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Allah Allah...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usule ilişkin konuşun diyorum. Bu, benim görevim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, yalnızca Ulaştırma Bakanlığı...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İç Tüzük gereği usule ilişkin söz aldınız, usule ilişkin konuşun diyorum. Bundan tabii bir şey olabilir mi?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, ne söyleyeceğimi nereden biliyorsunuz şu anda?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Söylediniz çünkü, söylediniz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Niye kesiyorsunuz? Söylemedim daha.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Az önce konuştunuz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Daha söylemedim. Ulaştırma Bakanlığını yalnızca bir örnek olarak verdim ama siz insicam bozmak için sürekli araya giriyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hiç öyle bir şey yapmıyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Öyle yapıyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sadece size İç Tüzük gereği usule ilişkin söz aldınız, usule ilişkin konuşun diyorum. Bundan daha tabii bir şey olabilir mi?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, müsaade ederseniz otuz saniye, kırk saniye; size talebimi söyleyeceğim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ulaştırma Bakanlığının şu anda bütçesi çökmüştür. Diğer bütün bütçelerimizde de dolar ve euro bazında pek çok kalem vardır. 2022 yılında 9 lira 27 kuruş dolar varsayımı; şu anda 11 lirada dolar, belki yarın 15 lira olacak, bu varsayımı, yeni varsayımı göre bütçenin yeniden ele alınması gerekir. Bu şartlarda bu bütçenin görüşülmesi mümkün değildir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu konuda yeni bir değerlendirme yapıp, gerekiyorsa ekonomiden sorumlu Bakanımızın veya Cumhurbaşkanı Yardımcısının gelip, Meclisle birlikte -yani bütçe hakkı olan Meclisle birlikte- yeni bir değerlendirme yapıp, bütçe kalemlerinin yeniden ele alınması gerekliliğini ortaya koymamız gerekir. Bu konuda da Meclisin sorumluluk alması gerekir Sayın Başkan. Paramız her gün pul oluyor. Biz Plan ve Bütçe Komisyonuyuz. Bu konuda Meclis sorumluluk almalı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yürütmeyle birlikte konuşup bu paramızın pul olmasına nasıl engel oluruz, bütçemizi nasıl dengeli bir şekilde yapabiliriz... Bu konuda gerekli değerlendirmenin yürütmeyle birlikte yapılması gerekir. Bu konuda sizden talebim şu: Yürütmeyle görüşüp bu bütçe konusunda nasıl bir değerlendirme yapılır, paranın pul olmaması için Meclise ne sorumluluk düşer; bu konuda gerekli girişimlerde bulunmanızı talep ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu...

3.- Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun, Ulaştırma ve Altyapı Bakanının sunumunda Sayıştay raporlarına ve kesin hesaba yer vermesinin temin edilmesini talep ettiğine ilişkin açıklaması

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkanım, sizden bir istirhamım var. Bugün, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri...

(Uğultular)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir dinleyelim hatibi.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı kurumların bütçelerini görüşeceğiz. Sayıştay raporlarında çok önemli bulgular var Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı kurumlarla ilgili olarak. Geçen yıl da çok önemli bulgular vardı, usulsüzlükler vardı, yolsuzluk iddiaları vardı Sayıştay raporlarında. Sayın Bakan geçen yıl sunumunda hiçbir şekilde Sayıştay iddialarına değinmedi. Son bölümde biz onları dile getirdik, son bölümde “Bunlar bulgudur.” dedi “Ya, bunlar önemli değil.” dedi, geçiştirdi. Tarihe geçecek bir cevaptı, bu millet iradesine karşı... Gerçekten o zamandan beri hâlâ üzüldüğüm bir cevaptır bu, tarihe geçecek bir cevap. Burada bütçelerin geçmemesi gibi bir durum söz konusu değil. Burada bir hesap verme, konuyla ilgili bir tartışma yapma, bilgi edinme söz konusu. Bunun da yerine gelmesi lazım. Lütfen, bugün Sayın Bakanın ilk sunumunda Sayıştay raporlarına ve kesin hesaba da yer vermesini, en az bir on beş dakika bunlar için ayırmasını temin ederseniz çok memnun oluruz. Bu gerekliliktir, bu bizim yaptığımız işin bir gereğidir.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Çelebi, siz de usule ilişkin söz mü istediniz?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Evet Sayın Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

4.- Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi'nin, toplantılarda farklı bir dil kullanılmamasını istirham ettiğine ve 17/11/2021 tarihli toplantıda konuşulan dili yakıştıramadığına ilişkin açıklaması

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, biz kaç gündür sabahtan buraya geldiğimizde hep usul üzerinde söz isteniyor ama farklı noktalara gidiyor. Ben, özellikle sabrınızdan dolayı sizlere gerçekten Komisyonumuz adına teşekkür ediyorum çünkü şöyle; dünden beri hep geldiğimizde hele hele özellikle değerlendirmeler... İşte sabah da söyledi, “Bütçe çökmüştür.” vesaireler. Dolayısıyla, bunlar bütçe üzerinde konuşulabilir ama dün Sayın milletvekilimiz Erhan Bey’in söylediği gibi... Ben de dün buradaydım işin açıkçası. Şöyle, şimdi, sayın bakanlarımız geldiklerinde, tabii, kendi bütçelerini görüşürler, söylerler, sizleri dinlerler, dinlemek zorundalar, zaten notlarını da alıyorlar ki şu anda Ulaştırma Bakanlığı da öyle. Dikkat ettiyseniz her gün en azından 2 alanımız dolu. Burada sizin ağzınızdan çıkan ne varsa onları not alıyorlar. Ancak şöyle, usulde illa göz teması kuracaksınız diye bir kaide, kural yoktur. Siz devlet adamısınız, otuz yıla yakın bu devlete hizmet ettiniz. Her zaman da söylüyoruz, gerçekten bu Komisyonunda sizin şahsınızı biz çok önemsiyoruz; siz olun, Sayın Kuşoğlu olsun, Merkez Bankası eski Başkanımız, Sayın Hocomuz olsun. Sizlere verdiğimiz aidiyet, önem çok daha farklıdır ancak sizin de şunu takdir etmeniz lazım -ki ediyorsunuz birçok konuda- sayın bakanlar illa bakacak diye bir şey yok. Önemli olan, sizin sorduğunuz sorulara cevaplarının verilmesi. Ama şudur, siz kamudan geldiniz, elbette ki bütçe bir gün biter ama üç dakika sonra hepimiz beraber oluruz. Nihayetinde biz bu gemiyi birlikte yürütmek zorundayız, bu geminin asli unsurları bizleriz. Bakanlar gelir, sunumlarını yaparlar, giderler ama biz burada denetliyoruz onları.

Benim sizlerden ricam ve istirhamım şudur: Hiçbir insan, hiçbir bakan, hiçbir bürokrat illa ben konuştuğumda benimle göz teması kuracak, benim vermiş olduğum notlara bakacak, takip edecek diye bir kaide, kural yoktur. Dolayısıyla, şudur, biz bu bütçede elimizden geldiği kadar kendi görüşlerimiz, kendi donanımlarımızla birlikte Hükümetimizi, bakanlarımızı, milletvekillerimizi bilgilendirelim ama böyle çok farklı bir dili kullanmamayı ben hassaten istirham ediyorum. En son, dün konuştuğunuz dili ben yakıştıramadım işin açıkçası. Bakan o anda hiddetli olabilir veya size bakmayabilir ama nihayetinde biz burayı idare etmek zorundayız.

Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.-Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun ve Ağrı Milletvekili Ekrem Çelebi'nin yaptıkları açıklamalarındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hepimiz için tekrar bir hatırlatma yapmak istiyorum. Burada yasama ve yürütmeden arkadaşlar olarak hep birlikte bir mesai harcıyoruz, bu ülkenin bütçesi için çalışıyoruz. Elbette, yürütmeden gelen bakanlarımız olsun, diğer arkadaşlarımız olsun yasamaya saygılı olacaklar ama yasama da yürütmeye saygılı olacak. Her biri bu ülkenin, bu devletin farklı organları, sorumluluk üstlenmiş insanları. Herkesin bu anlamda dikkat etmesi,

herkesin saygı içinde bu çalışmayı sürdürmesi lazım. Fikirlerimiz değişebilir -her zaman söylüyorum, tekrarlayacağım- görüşlerimizi beğeniriz beğenmeyiz, katılırız katılmayız, bunlar ayrı şeyler ama her birimizin saygı içinde, saygılı bir üslup içinde eleştirilerimizi, fikirlerimizi ortaya koymamız gerekir.

Şunun da altını çizmek isterim: Zaman zaman sözümüzden ziyade sesimizi yükselttiğimiz anlar oluyor. Değerli arkadaşlar, bir sözün gücü, sesimizin tonunda değil, o sözün içeriğindedir. İçeriğimiz doğruysa, doğru bir fikir ortaya koyuyorsak bu mutlaka etkili olacaktır ama Meclisimizin saygınlığı açısından da kamuoyunun Meclise bakışı açısından da burada her birimizin sorumluluğu var, o sorumluluğu yerine getirmek durumundayız.

Diğer bir husus şu: Başkaları bize yaptığında “Hakarettir.” dediğimiz bir hususu başkalarına biz yaptığımızda “Hakaret değildir.” diye tarif etmemiz doğru bir yaklaşım değil. Kendimiz için neyi istiyorsak başkası için de aynısını istememiz lazım. Kendimize yapıldığında hoşlanmadığımız, hakaret olarak gördüğümüz bir şeyi başkasına da yapmamamız lazım. Bunun da takdirini herkes kendi içinde yapmalı diye düşünüyorum.

Diğer taraftan, bazı arkadaşlarımızın insani bazı ihtiyaçlarla kısa süreli olarak burada bulunuyorlar, oylamalarda mümkün olduğunca -hatırlamıyorum ben doğrusu- yani karar alma anlarında böyle usulümüz olmadı ama itiraz ediyorsanız daha dikkatli davranınız. Uzun süredir devam eden bir uygulama. Grup sözcülerimiz, herkes aynı fikirdeyse pratik çalışma kuralları gereği oylama olmadan, karar alma süreçleri olmadan böyle bir ihtiyacı ara vermeden, Komisyonumuzun hızlı gitmesi bakımından uygulanmış bugüne kadar ama “olmasın” diyorsanız hep birlikte buna karar verelim, gerekirse grup sözcülerimizle bir araya gelip bu konuyu değerlendirelim. Genel kanaat neyse biz de ona uyarız, öyle devam ederiz.

İç Tüzük konusunda da bir maddeyi hepinizin huzurunda okumak istiyorum. Tabii, bu bütün komisyonlar için de geçerli bir ilke. Konuşma üslubuyla ilgili İç Tüzük madde 67’de “Genel Kurulda kaba ve yaralayıcı sözler söyleyen kimseyi Başkan derhal, temiz bir dille konuşmaya, buna rağmen temiz bir dil kullanmamakta ısrar ederse kürsüden ayrılmaya davet eder. Başkan, gerekli görürse, o kimseyi o birleşimde salondan çıkartabilir.” gibi bir paragraf var. Bu ilkesel bir paragraf, bütün komisyonlar için de yol gösterici olmak durumunda. Dolayısıyla, hepimizin, ben dâhil herkesin kaba ve yaralayıcı bir dil kullanmadan fikirlerini ifade etmesi, ortaya koyması en doğrusudur. Tutanaklar önümde, arada gerekirse Sayın Erhan Usta’yla oturup bakabiliriz de. Bu ifade kaba ve yaralayıcı bir ifade midir, değil midir? Bunun takdirini her şeyden önce kendisinin yapması lazım. Kendisine karşı “Herhâlde utanıyorsunuz.” gibi bir ifade kullanıldığında bunu nasıl değerlendirir? Kendi vicdanına ve takdirine bırakıyorum.

Diğer taraftan, değerli arkadaşlar, bütçeyle ilgili, usulle ilişkili olmayan, içerikle ilişkili olan birtakım fikirler dile getirildi; bunların tartışmasını yapacak değilim ben, içeriğe mümkün olduğunca müdahil olmamaya özen gösteriyorum. Bu fikirler söylenebilir, gün boyu tartışacağız, farklı fikirler dile getirilebilir ama usul tartışmasında içerik gündeme getirip bununla hareket etmenin ben usul tartışmasının istismarı olduğunu düşünüyorum, bunun yapılmaması gerektiğini düşünüyorum. Usulse elbette usulü tartışalım ama içerik tartışmalarını gün boyu zaten -akşam geç saatlere kadar buradayız- herkes de fikrini geniş bir şekilde ifade edecek.

Diğer taraftan, Sayıştay raporlarıyla ilgili ortaya konan düşünceye tabii ki ben de katılıyorum. Sayın bakanlarımıza ben de hatırlatmada bulunmak istiyorum, bu konuda bir yazı da yazdık yani gerek sunumlarında gerek son değerlendirmelerinde mümkün olduğunca Sayıştay raporlarındaki bulgulara ilişkin yaklaşımlarını, fikirlerini elbette biz de duymak isteriz ama benim yapabileceğim sadece bir

tavsiyede bulunmaktadır, konuşmalarının içeriğini belirlemek sayın bakanların takdirindedir ama bir kez daha ben de hatırlatmak istiyorum. Sayıştay, Meclisimiz adına tabii ki denetim yapmaktadır, bulgularına ilişkin yapılan bir çalışma varsa, bir yaklaşım varsa onu da elbette duymak isteriz.

Değerli arkadaşlar, lütfen, çok kısa çalışmaya başlamalıyız, çok kısa...

Buyurun.

II.- AÇIKLAMALAR (Devam)

5.- *Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması*

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, tabii, sizin takdirinizdir; diyelim ki burada bir konuşmacının sözünde kaba ve yaralayıcı olduğunu düşünüyorsanız uyarıyı yapabilirsiniz, yapmanız da lazım, zaten İç Tüzük onu emrediyor; tabii, orada adil olmak gerekiyor, o ayrı bir konu. Dünkü olayda bunun kaba ve yaralayıcı bir ifade olduğunu düşündünüz, tamam, beni uyardınız ama ben buna devam ediyorsam bundan sonra yapmanız gereken şey buradaki işlemi yapmaktır. Şu yok yani onu söylemeye çalışıyorum ben, yani ben burada konuşurken benim konuşmamı kesip konuşmanın muhatabı olan kişiye -bu Sayın Bakan olur, bir başkası olur, bir milletvekili arkadaşımız olur- söz verme gibi bir şey yok İç Tüzük'te.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Onu şöyle izah edeyim, onu atladım.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, bir saniye bitireyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tamam, bir saniye, yine söz vereceğim, bir saniye...

ERHAN USTA (Samsun) – Peki, tamam.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şöyle: Siz bir talepte bulundunuz Sayın Bakandan. “Beni dinlemiyorsun, bakmıyorsun.” dediniz. Doğrudan cevap vermesi gereken bir tartışma açtınız.

ERHAN USTA (Samsun) – Öyle bir şey yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir tartışma açtınız, bunda da ben akşamı bekleyip Sayın Bakan cevap versin diyemezdik herhâlde.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Başkan, akşamı değil...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – O kaba ve yaralayıcı konuda ben uyardım ama bir taraftan da “Bana bakmıyorsunuz, dinlemiyorsunuz.” gibi çok ısrarla bir şeyiniz oldu, ona da bir cevap vermesi gerekirdi.

ERHAN USTA (Samsun) – Peki, onu da kabul ediyorum.

Sayın Başkan, bakın, bunu herkesin takdirine sunuyorum. Bunun zamanı -on sekiz dakika, iki dakika kalmış konuşmanın bitmesine- konuşma biter, bu satışa olarak da veya bir cevap hakkı gibi de olur, Sayın Bakana söz verirsiniz, o da düşüncesini ifade eder. Bunda bir yanlışlık var mı benim talebimde?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Genelde öyle yapıyoruz ama çok hararetli bazı tartışmalarda da anında cevap gerekebiliyor.

ERHAN USTA (Samsun) – Yani eğer ben hakikaten çirkin bir şey söylüyorsam buradaki işlem yapılır, o değil de... Hadi Sayın Bakana bir söz hakkı doğduğunu düşünüyorsanız, o zaman konuşma biter, ona söz verirsiniz, o da düşüncesini ifade eder; bunun böyle olması lazım.

Teşekkür ederim. Neyse uzatmaktan yana değilim yani her sabah böyle gerginlikle de açılış istemiyoruz ama yani bunların da... Bunlar düzgün olursa, bakın, yani adil olursa... Bakın, en zor bakanlık bütçesi Maliye Bakanlığı bütçesidir, buradan tereyağından kıl çeker gibi geçti bu bütçe.

Sayın Başkan, oradaki “case”e bir bakalım: Komisyon aynı Komisyon, biz değişmedik, orada değişen tek şey bakanlıktı. Anlatabiliyor muyum?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yalnız oradaki konuşmanız ile dünkü konuşmanızı da siz mukayese edin lütfen yani buna hepimizin katkıda bulunması lazım.

ERHAN USTA (Samsun) – Ama işte Bakan gözünün içine bakıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hepimizin katkıda bulunması lazım.

ERHAN USTA (Samsun) – Eleştirebiliriz, eleştiriyoruz ama yani sizinle ilgileniyor. “Size kıymet veriyorum ben.” diyor, o zaman siz de her şeyinizi ona göre ayarlıyorsunuz ama mesela Çevre Bakanı gün boyunca telefonuyla oynadı, böyle bir şey var mı ya, dünyanın neresinde, hangi başka ülkede böyle bir şey var? Olmaz arkadaşlar, olmaz yani burası Komisyon...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, usul tartışmasını tamamladık, kifayetimizakere diyorum, sağ olun.

Usul açısından bir şey daha hatırlatmam gerekiyor: Çok sayıda vekil arkadaşımız var burada, saygı duyuyoruz, Komisyonumuz dışından gelen değerli vekillerimiz var ama pandemi şartlarındayız hâlâ. Çok sıkışık bir düzen oluşmuş vaziyette. Şunu söyleyeyim: Komisyon dışından gelen arkadaşlarımıza öğleden önce söz vermem mümkün olmayacak. Hepimizin sağlığı adına, milletvekillerimizin sağlığı adına buradaki sayıyı belli bir limit içinde tutmamız gerekiyor. Bunu tekrar hatırlatıyorum, takdirinize sunuyorum. Çok sıkışık gördüğüm bir oturum düzeni var şu anda.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Sayın Başkan “gidin” mi diyorsunuz bize?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Diğer taraftan ilk gün belirlediğimiz sayı limitlerimiz de var. Ona da bütün grupların eşit bir şekilde uymasını bekliyoruz. Başka türlü bu müzakerelerimizi sürdüremeyiz.

Değerli arkadaşlar, şimdi sunumdan önce Bakan Yardımcılarımızı ve bürokratlarımızı tanımak için söz vereceğim.

Bakan Yardımcılarımızdan başlıyorum.

Buyurun lütfen.

(Bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar teşekkür ediyorum.

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

Süreniz otuz dakikadır Sayın Bakanım.

Buyurun lütfen.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A)KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile Sayıştay tezkereleri*

* (1/283) ile (1/282) esas numaralı Kanun Teklifleri 20/10/2021 tarihli 4’üncü Toplantı tutanağına eklidir.

- a)Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- b)Karayolları Genel Müdürlüğü
- c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkan, saygıdeğer vekiller, değerli basın mensupları; 2022 yılı Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmeleri çerçevesinde; Bakanlığımız, Bakanlığımızın bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarıyla yürütülen çalışmaları ve detaylarını sizlere arz etmek için huzurlarınızdayım.

Öneri ve eleştirileriniz bizim için son derece kıymetli. O nedenle bütün üyelerimize verecekleri katkı dolayısıyla şimdiden teşekkürlerimi sunuyorum, Komisyon görüşmelerimizin başta ülkemiz olmak üzere hepimiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Teşkilatımızda bulunan tüm mesai arkadaşlarımla birlikte vatanımızın her metrekaresinde canla başla Türkiye'miz için çalışıyoruz. Bu vesileyle mesai arkadaşlarıma da sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Türkiye sadece dört saatlik uçuş süresiyle 1 milyar 650 milyon insanın yaşadığı, 38 trilyon dolar gayrisafı millî hasılaya ve 7 trilyon dolar ticaret hacmine sahip 67 ülkenin merkezindedir. Bu stratejik konumumuzun bize yüklediği misyonla ülkemizi hava, deniz, kara ve demir yollarının bölgesel kesişme ve hub noktası hâline getiriyoruz. Bu hedefe ulaşabilmek için ortak akılla ürettiğimiz stratejik adımları ivedilikle atıyoruz. Sosyodemografik arazi kullanımına ait ulaştırma sistemlerine, altyapıya ve turizme ilişkin veriler ışığında hazırladığımız Ulaştırma ve Lojistik Master Planı'mıza ve 2024–2028 dönemini kapsayan On İkinci Kalkınma Planı'na dayanarak ülkemizin bütünsel ve sürdürülebilir kalkınma hamlelerinin sacayaklarından biri olmaya devam edeceğiz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak temel faaliyet alanımız insan, yük ve data hareketliliğini sağlamak. Buradaki ana hedefimiz hareketliliğin önündeki sınırları kaldırmak ve bütünsel kalkınmaya katkı sağlamaktır. Bu amaç için odaklandığımız temel konular mobilite, lojistik ve dijitalleşmedir. Bundan on dokuz yıl önce, 2002 yılında AK PARTİ iktidarıyla 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 sürece 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 işlevleriyle 2071'e uzanan yolculukta en önemli dinamikler olacaktır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; daha önce ulaşım ve haberleşme sektörlerindeki temel belirleyicileri hâlihazırdaki ihtiyaçlar, beklentiler ve bunların itici gücü olan hedefler olarak sıralıyorduk. Yeni dönüşüm sürecinde açığa çıkmamış ihtiyaçları planlamalarımıza daha fazla dâhil edeceğiz. Her çalışmamızı vizyoner bir bakış açısıyla mobilite, dijitalleşme ve lojistik dinamiklerini dikkate alarak gerçekleştireceğiz.

İnsanımıza hizmet sunmak kadar coğrafi açıdan kalkınmada eşitliğe destek vermek hedefiyle de çalışıyoruz. Ulaşım ve haberleşme alanlarında hem yerel hem de uluslararası kamu ve özel sektörün karar vericilerini İstanbul'da buluşturan, ulaşımın ve haberleşmenin dünyadaki ve Türkiye'deki geleceğinin yol haritasının belirlendiği lojistik, mobilite ve dijitalleşme vizyonuyla geleceğin ulaşım ve haberleşme teknolojilerinin bizlere sürdürülebilir bir dünyanın ve yaşamın kapılarını nasıl açabileceğinin konuşulduğu On İkinci Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nda ana motivasyon kaynağımız bütünsel

kalkınmaya sağladığımız katma değer olmuştur. Bakanlığımızın kritik başarı faktörlerini belirlemek, hedef, gelişim alanlarımızı ve sorumluluklarımızı yeniden tespit etmek açısından şûramız çok büyük önem taşıyordu. Yol haritamızı tekrar belirlerken özellikle yerli ve yabancı sektör temsilcileri ile kanaat önderlerine kulak verdik. Türkiye'nin sadece sınırlar içerisinde değil, bölgesinde de etki alanını geliştirmek için atacağı adımların altyapısını hazırlarken katılımcı bir yaklaşımdan yana olduk. Bu tabloyu ortak akılla tespit ettik. 1.500'ü aşkın akademisyen, STK temsilcisi, özel sektör temsilcisiyle kamu kurum ve kuruluşlarındaki arkadaşlarımız üç gün süren sektör toplantılarında Türkiye'nin sürdürülebilir bir ulaşım ve haberleşme altyapısına sahip olması için yapılması gerekenleri haberleşme, hava yolu, kara yolu, deniz yolu ve demir yolu olmak üzere 5 sektör özelinde şu başlıklar altında topladık: Finans yönetimi, enerji verimliliği, çevresel ve toplumsal sürdürülebilirlik, yönetim, insan kıymetleri ve eğitim, kalite ve verimlilik, emniyet ve güvenlik, teknoloji, inovasyon ve dijitalleşme, mevzuat. Ne mutlu bize ki "temel politika alanları" diye adlandırabileceğimiz bu başlıklar son derece verimli geçen üç günün ardından şûramızın odak konuları olan dijitalleşme, mobilite, lojistik alanlarında ve 5 sektör özelinde belirlediğimiz 477 hedefle somutlaştı. Temel politika alanlarımızda belirlenen hedeflerimizi kısa, orta ve uzun vadede gerçekleştirmek üzere çalışacağız. Bu hususları kısaca şöyle sıralayabiliriz: Planlı bir yaklaşımla sürdürülebilir ulaşım ve iletişim yapısının oluşturulması, ulaşım yatırımlarının lojistik koridor oluşturma yaklaşımıyla önceliklendirilmesi ve uluslararası bağlantılarının güçlendirilmesi, demir yolu yük ve yolcu taşımacılığının artırılarak çok modlu ve dengeli ulaşımın desteklenmesi, uluslararası tehditlere karşı Türkiye'nin siber güvenliğinin sağlanması, fiber iletişim altyapısı ve geniş bant iletişiminin yurt genelinde yaygınlaştırılması; dünyada büyüyen ve gelişen, ülkemiz üzerinden geçen ekonomik ulaşım koridorlarını geliştirecek Kanal İstanbul gibi deniz yolu ve liman atılımlarının gerçekleştirilmesi.

Sayın Başkan, değerli üyeler; biraz önce de vurguladığım gibi, Bakanlığımızın faaliyet alanlarının tümü Türkiye'nin bütünsel kalkınması için gereken altyapının temel ayaklarını oluşturuyor. Bu sorumluluğun farkında olarak 2003 yılından bu yana ulaşım ve iletişim alanında çok büyük ve önemli projeleri 1 trilyon 131 milyar 400 milyon TL yatırım yaparak hayata geçirdik. "Yol bizi nereye götürürse..." demedik, demiyoruz. Gideceğimiz yolu Türkiye'nin gelecek perspektiflerine göre çizerek hedeflerimiz doğrultusunda cesur ve kararlı bir tavırla yürüyoruz.

Yaptığımız büyük işleri rakamlarla ifade etmek gerekirse şöyle bir tablo karşımıza çıkıyor: Yatırım harcamalarımızda yüzde 61'lik payla kara yolları 1'inci sırada yer alıyor. Demir yolunun 2013 yılında yüzde 33 olan yatırımlardaki payını 2021 yılında yüzde 48'e çıkardık. Bu oran 2023 yılında yüzde 63,4 olacak.

Yatırımların daha hızlı tamamlanarak vatandaşlarımızın hizmetine sunulabilmesi bizim için son derece önemli. O nedenle alternatif finansman kaynaklarını da değerlendiriyoruz. Bunun için özel sektörün dinamizmini de harekete geçirdik. Böylece toplam 301,7 milyar TL'lik kamu-özel iş birliği projesini başlattık. Söz konusu yatırımların yüzde 82'si tamamlandı. Yapımı devam eden kamu-özel sektör iş birliği projeleriyle 30,3 milyar TL daha yatırımı ülkemize kazandırmayı hedefliyoruz.

Yatırım programımızda yer alan projelere ilişkin detaylar bu tabloda yer alıyor.

Yatırım portföyümüzde 481 proje var. Bu projelerimizin toplam büyüklüğü 743 milyar TL. Bunda yaklaşık 415 milyar TL'lik nakdi gerçekleştirme sağladık. Bunca titiz ve teknik çalışmayı eş zamanlı sürdürebilmek ve ortaya dev eserler çıkarabilmek için uzmanlaşmış geniş bir ekiple çalışıyoruz.

Teşkilatımız bünyesinde tam 139.574 personel yer alıyor. Ülke sathında 2.297 şantiyede yükleniciler tarafından çalıştırılan 107.698 kişiyle birlikte yaklaşık 241 bini aşkın kişi, ulaşım ve iletişimin sunduğu iş imkânlarından faydalıyor.

Görev alanımızın diğer 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; Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı fırsatların ekonomik ve ticari avantajlara dönüşebilmesi için yarım asrı aşan bir süre ihmal edilen demir yollarında yeni bir atılım başlattık. Multimodel taşımacılığın sağlanması amacıyla demir yollarımız yeni bir anlayışla ele alındı. Demir yollarımızı limanlara, havaalanlarına bağlıyoruz. Projelerimizle sadece doğu-batı hattında değil, kuzey-güney kıyılarımız arasında da demir yolu ulaşımını ekonomiye katkı sağlar hâle getiriyoruz. Son on dokuz yılda demir yollarına toplam 220,7 milyar TL yatırım yaptık. Ülkemizi yüksek hızlı tren işletmeciliğiyle tanıştırdık. 1.213 kilometre YHT hattı inşa ettik. Demir yolu ağıımızı yüzde 17 artışla 12.803 kilometreye ulaştırdık. Demir yollarında verimliliği ve güvenliği artırmak üzere sinyalli hatlarımızı yüzde 172, elektrikli hatlarımızı da yüzde 180 artırdık. 2020'de salgına rağmen demir yoluyla yurt içi yük taşımalarında gerileme olmadı. Ayrıca temassız taşımacılık avantajından dolayı uluslararası taşımalarda önemli artışlar sağladık.

Ülkemizden geçen ve başta Çin olmak üzere Uzak Doğu ülkelerini Avrupa Kıtası'na bağlayan güzergâh, bilinen adıyla Orta Koridor... Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı'nın hizmete girmesiyle Çin-Avrupa arasındaki demir yolu yük trafiğinde Orta Koridor'un etkin olarak kullanılması olanağı ortaya çıktı. 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. 11.483 kilometrelik Çin-Türkiye parkuru on iki günde tamamlanıyor. İlerleyen yıllarda “kuzey hat” olarak belirtilen Çin-Rusya üzerinden Avrupa'ya gerçekleşen yıllık 5.000 blok trenin yüzde 30'unun geçişini Türkiye'ye kaydırmak için çalışıyoruz. Orta Koridor ve BTK güzergâhında yılda 1.500 blok tren işletmeyi ve Çin-Türkiye arasındaki toplam on iki günlük seyir süresini on güne düşürmeyi hedefliyoruz.

Demir yollarımızda 2021 yılı yük taşıma hedefimiz 36,11 milyon ton. YHT ulaşımını 4 destinasyonda 13 ille ülke nüfusunun yüzde 44'üne ulaştırdık. Toplam yolculuk sayısı 58,6 milyonun üstüne çıktı.

2003 sonrasında başlattığımız demir yolu seferberliğiyle 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 olduk.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma ve Lojistik Master Planı çalışmaları kapsamında, yük taşımacılığında demir yolunun payını ilk etapta yüzde 5'ten yüzde 10'a çıkarmayı hedefliyoruz. Bunun yanı sıra, taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesi için de çalışıyoruz.

Demir yolu hamlelerimizin en önemli bileşeni, yük ve yolcu taşımacılığının ekonomik ve süratli bir şekilde yapılabilmesi için hızlı tren ağıımızı geliştirmek. Bu kapsamda yapımı devam eden 4.364 kilometrelik hattın, 4.007 kilometresi hızlı tren ve 357 kilometresi 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. Balıeseyh-Yerköy kesiminde yükleme testlerine başladık. Proje tamamlandığında Ankara-Sivas arasındaki demir yolu seyahat süresi on iki saatten iki saate düşecek.

Bir başka önemli proje olan Ankara-İzmir hızlı tren hattı altyapı çalışmalarında yüzde 47 fiziksel ilerleme kaydettik. Ankara-İzmir arasında on dört saat olan demir yolu seyahat süresini üç buçuk saate düşüreceğiz. Bittiğinde 525 kilometrelik mesafede yılda yaklaşık 13 milyon yolcu ve 90 milyon ton yük taşınmasını hedefliyoruz.

Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi, İpek Demir Yolu güzergâhının ülkemizden geçen bölümünün Avrupa bağlantısını oluşturan en önemli halkalardan birini teşkil ediyor. Projeye Halkalı-Kapıkule arası yolcu seyahat süresinin dört saatten bir saat yirmi dakikaya; yük taşıma süresinin ise altı buçuk saatten iki saat yirmi dakikaya düşmesini hedefliyoruz. Proje üç kesimden oluşuyor: 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule Projesi'nin ilk etabı olan 153 kilometre uzunluğundaki Çerkezköy-Kapıkule kesiminin yapımına başladık ve yüzde 48 fiziksel ilerleme sağladık. 67 kilometrelik Ispartakule-Çerkezköy kesiminin ihale süreci devam ediyor; 9 kilometrelik Halkalı-Ispartakule bölümünde yapım çalışmalarına başladık.

Bursa-Yenişehir-Osmaneli hızlı tren hattı altyapı çalışmalarında ilerlemeler sağladık. Ankara-İstanbul YHT hattına bağlantılı olarak 106 kilometre uzunluğundaki Bursa-Yenişehir-Osmaneli hızlı tren hattının üst yapı inşasına başladık. Proje tamamlandığında hem Ankara-Bursa hem de Bursa-İstanbul yaklaşık iki saat on beş dakika olacak.

Ülkemizi hızlı tren ağıyla örme çalışmalarımıza bir örnek de güneyimizden: Konya-Karaman-Ulukışla tren hattı. Konya-Karaman arasında son testleri yapıyoruz, yakın zamanda işletmeye açacağız. Karaman-Ulukışla arasında ise altyapı yapım çalışmalarında yüzde 80 fiziki ilerleme sağladık. Hattın açılmasıyla yaklaşık altı saat olan Konya-Adana iki saat yirmi dakikaya düşecek.

Toplam 192 kilometre uzunluğundaki Aksaray-Ulukışla-Yenice Hızlı Tren Projesi'ni dış finansman yoluyla tamamlayacağız. Ana yük koridorumuzun kuzey-güney aksında ihtiyaç duyulan kapasite böylece temin edilmiş olacak.

Mersin'den Gaziantep'e uzanan hızlı tren hattımızda da hummalı çalışmalarımız aynı şekilde devam ediyor. 312 kilometre uzunluğa sahip projedeki inşaat çalışmalarımız 6 kesimde ilerliyor. 2024 yılında tamamlanması planlanan projelerimizle, Adana ile Gaziantep arasında seyahat süresini altı buçuk saatten iki saat on beş dakikaya düşüreceğiz.

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

Yerköy-Kayseri hızlı tren hattımızla 1,5 milyon Kayserili vatandaşımızı YHT hattına dâhil ediyoruz. İç Anadolu'nun önemli ticaret merkezlerinden Kayseri de YHT seferlerinden payına düşeni alıyor.

Hızlı tren hatlarımızın yanı sıra konvansiyonel hatlarımızda da iyileştirme çalışmalarını aralıksız sürdürüyoruz. Bu sayede demir yollarımızın yük ve yolcu taşıma kapasitesini artırıyoruz. Demir yolu yük ve yolcu yoğunluğunu dikkate alarak belirlediğimiz güzergâhlarda etüt proje çalışmalarımız da devam ediyor. Toplam 3.957 kilometrelik hatta etüt proje çalışmalarını tamamladık.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Rize, Trabzon...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey, sakın olun; size söz vereceğim, o zaman konuşursunuz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Dikkat çeksin istiyorum; Karadeniz'de 1 kilometre demir yolu yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sükûnete davet ediyorum sizi, söz verdiğimde fikirlerinizi söylersiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU –Sayın Başkan, değerli üyeler; lojistik faaliyetlerin, üretimin büyümesi ve gelişmesinde ne kadar etkili olduğunu biliyoruz. Planladığımız 25 lojistik merkezden 12’sini işletmeye aldık. Yerli ve millî demir yolu hamlelerimizin meyvelerini toplamaya başladık. Artık TÜRASAŞ’ın ürettiği millî elektrikli tren setlerini hızlı ve yüksek hızlı tren hatlarında kullanacağız. Bugüne kadar toplam 313,7 kilometre kent içi raylı sistem hattını tamamlayıp milletimizin hizmetine sunduk. 4 ilde üstlendiğimiz 7 metro projesiyle Türkiye ekonomisine 21,75 milyar TL katkı sağladık. Ankara, İstanbul, Kocaeli ve Antalya’da hayata geçirdiğimiz metrolarla bugüne kadar 988 milyon yolcu taşındı. 305 milyon saat zamandan, 282 bin ton yakıttan tasarruf ettik. Karbon emisyonunda 150 bin ton azalma sağladık.

Kent içi raylı sistemlerin ekonomiye ve çevreye katkıları göz ardı edemeyeceğimiz boyutlarda. 6 ilde daha yapımı süren 10 projemiz var. Bu projeler bittiğinde ekonomimize 10,8 milyar TL katkı sağlamalarının yanı sıra 146,2 milyon saat zamandan, 136 bin ton yakıttan tasarruf edeceğiz. Kent içi raylı sistemler sayesinde özellikle büyükşehirlerimizde yaşanan trafik tıkanıklıkları çözüldürken karbon emisyonunda 73 bin ton azalma sağlanmış olacak.

İstanbul’da Marmaray, Ankara’da Başkentray, İzmir’de İZBAN, Konya’da Konyaray vatandaşlarımıza hizmet veriyor. Gaziantep’te Gaziray Projesi devam ediyor.

İstanbul’un kent içi raylı sistem şebekesinin önemli bir kısmını Bakanlığımız üstlendi. Marmaray -77 kilometre- ve İstanbul Levent-Hisarüstü mini metrosunu -4,8 kilometre- işletmeye açtık. 103,3 kilometrenin de yapımına devam ediyoruz.

Saatte 120 kilometreyle “Türkiye’nin en hızlı metrosu” unvanına sahip olacak 37,5 kilometrelik Beşiktaş-Gayrettepe-Kâğıthane-Eyüp-İstanbul Havalimanı metrosunda yaklaşık yüzde 95 fiziki ilerleme kaydettik. Bu hatta Kâğıthane-Havalimanı arasının 2022 yılı ilk çeyreğinde, Gayrettepe-Kâğıthane arasının ise 2022 yılı ikinci çeyreği itibarıyla işletmeye açılmasını planlıyoruz.

Bir diğer hattımız da 31,5 kilometrelik Küçükçekmece-Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy-İstanbul Havalimanı metrosu. Tünel işimizin yüzde 71’ini tamamladık. Projemizin tamamını 2022 yılı sonunda işletmeye almayı planlıyoruz. İstanbul’un bir başka uluslararası havalimanına, Sabiha Gökçen-Pendik-Kaynarca metrosuyla buranın da metro entegrasyonunu sağlıyoruz. Kadıköy-Kartal-Kaynarca Raylı Sistem Hattı’nı 7,4 kilometrelik uzunluktaki bu hatla Sabiha Gökçen Havalimanı’na bağlayacağız. Yüzde 87 fiziki gerçekleştirme kaydettik. Bu projemizi de 2022 yılı ilk çeyreğinde bitirmeyi planlıyoruz.

İstanbul’daki bir başka projemiz ise Kirazlı-Başakşehir Hattı’nı doğrudan Bakırköy İDO’yla bağlantısını sağlayacak Bakırköy-Bahçelievler-Güngören-Bağcılar Kirazlı metrosunun yüzde 60’a yakın fiziki gerçekleşmesi var. Hattı 2022 sonunda hizmete alacağız.

İstanbul Büyükşehir Belediyesinden devralarak çalışmalarına geçen yıl başladığımız Başakşehir-Çam ve Sakura Şehir Hastanesi-Kayaşehir metrosunu on sekiz ay gibi bir sürede tamamlamayı hedefliyoruz.

Diğer taraftan İstanbul’a yeni 2 metro hattı daha kazandırıyoruz. Altunizade-Çamlıca-Bosna Bulvarı Metro Hattı ve Kazlıçeşme-Sirkeci Raylı Sistem ve yaya odaklı yeni nesil ulaşım projelerinde çalışmalara başladık.

Bakanlığımız, Ankara’nın kent içi ulaşım problemlerini çözme yolunda da önemli adımlar atıyor. Bunun için metro hatlarını genişletiyoruz. Tamamlanan Kızılay-Çayyolu, Batıkent-Sincan ve Atatürk Kültür Merkezi-Keçiören metroları ve Başkentray’la Ankara’nın 23,2 kilometre olan raylı sistemini

100,3 kilometreye çıkardık. Atatürk Kültür Merkezi-Gar-Kızılay hattı 3,3 kilometre, Tandoğan-Keçiören metrosunu kullananlar bu proje bittiğinde Kızılay'a aktarmasız ulaşabilecekler. Yaklaşık yüzde 85 fiziki gerçekleşme kaydettiğimiz bu hattı 2022 yılı ikinci çeyreğinde açacağız.

Kocaeli Gebze-OSB-Darıca Sahil metrosu 15,4 kilometre uzunluğunda. TCDD Gar-Gebze OSB arasını Aralık 2022'de, Darıca Sahil-TCDD Gar arasını ise Eylül 2023'te hizmete açacağız.

Kocaeli'de doğu-batı yönünde şehri baştan sona kateden, Şehir Hastanesini kent merkezine bağlayacak bir tramvay hattı inşa ediyoruz. Projeye birlikte mevcut tramvay hattına günlük 39 bin ilave yolcu geleceğini öngörüyoruz.

İç Anadolu'nun en gelişmiş illerinden olan Kayseri'de de kent içi ulaşım yatırımları yapıyoruz. Kayseri Anafartalar-YHT Tramvay Hattı 7 kilometre uzunluğunda.

Bursa Emek-Şehir Hastanesi Raylı Sistem hattı 6 kilometre. Mevcut Emek-Arabayatağı Raylı Sistem Hattı'nın uzatılmasıyla Şehir Hastanesi ve YHT Gar'a şehir merkezinden kolay ve konforlu ulaşım sağlanacak.

İzmir'in övünç kaynaklarından biri olan İZBAN... Günlük ortalama 189 bin yolcu İZBAN'ı kullanıyor. 2010 yılından bugüne kadar 757 milyon yolcu taşıdık.

2022 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 74 ilerleme kaydettik. Toplam 112 kilometre uzunluğundaki Gaziray Projesi tamamlandığında günlük ortalama 358 bin kişiye ulaşım imkânı sağlayacağız.

Konya şehir içi raylı sistem ağının geliştirilmesine de çalışıyoruz. Kayacık ile Konya mevcut gar arasında 17,4 kilometrelik kesimi 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 erişimini sağlayacağız. Konya için ürettiğimiz başka bir proje Necmettin Erbakan Üniversitesi-Meram Belediyesi Raylı Sistem Hattı; ihalesini yaptık, kredi anlaşmasının onay süreci devam ediyor.

TÜRASAS'la yerli üretim altyapı kapasitesini geliştiriyoruz. Türkiye raylı sistem sektöründe, demir yolu araçlarının üretiminde lokomotif kurum olma hedefiyle sektör paydaşlarını aynı çatı altında toplayarak güçlü bir sinerji yakaladık. Böylelikle raylı sistemler sektöründe milli tasarıma sahip ürünleri geliştirip, bu ürünleri dünya pazarına açıp yüksek marka değerine kavuşturuyoruz.

Milli tren setleri üretim çalışmalarından edinilen tecrübelerle 225 kilometre/saat hızında tren seti proje çalışmalarına başladık. Prototipi 2022 yılında tamamlayıp 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 çalışmalarını sürdürüyoruz. 2035'e kadar yaptığımız planlamada demir yolu araç ihtiyacımız 17,4 milyar euroluk, TCDD'nin 2050'ye kadarki raylı sistem araç ihtiyacı da 15 milyar euroluk bir maliyet getiriyor. Buna göre üretim planlamalarımızı yürütüyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; haberleşme sektöründe bilgi ve iletişim altyapısının güçlendirilmesi ve yaygınlaştırılmasını, geniş bant altyapısının ve kullanımının yaygınlaştırılmasını, sektörde etkin rekabetin ve tüketici refahının geliştirilmesini, yerli ve millî üretimin desteklenmesini, siber güvenliğin geliştirilmesini hedefleyerek çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Sektörün serbestleşmesi sayesinde ve yapılan yatırımlarla pazarda istikrarlı bir büyüme sağladık. Sektör büyüklüğü geçtiğimiz yıl bir önceki yıla göre yüzde 22 artarak yaklaşık 186,3 milyar TL'ye erişti. Mobil abone sayısı 28 milyondan 84,6 milyon seviyesine ulaştı. Vatandaşın hizmetine sunduğumuz 4.5G hizmetinden faydalanan abone sayısı

78,5 milyonu aştı. 2003 yılında 23 bin olan geniş bant abone sayısının bugün 85,7 milyonu bulunduğunu görüyoruz. Fiber hat uzunluğu 445,4 bin kilometreye ulaştı. Ulusal geniş bant stratejimiz doğrultusunda 2023 yılında mobil geniş bant abone yoğunluğunu yüzde 100'e ulaştırmayı, en az 100 megabit/saniye hızda geniş bant altyapısını nüfusumuzun tamamına sunmayı, sabit geniş bant abone yoğunluğunu yüzde 30'a çıkarmayı ve fiber abone sayısını 10 milyona yükseltmeyi hedefliyoruz. Geniş bant kapasitesi bilgi toplumuna geçişin temel unsuru. Bu sebeple "Her Yerden Herkese Geniş Bant" hedefi ile Ulusal Geniş Bant Stratejisi ve Eylem Planı'nı yürürlüğe koyduk. Hedeflerimizi fiber erişiminin ve geniş bant altyapısının yaygınlaştırılması, kapasite ve hızların yanı sıra geniş bant talebinin artırılması olarak belirledik.

Ulusal siber güvenlik organizasyonunu 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'nı hazırladık. Kritik altyapıların korunması ve mukavemetin artırılması, ulusal kapasitenin geliştirilmesi, organik siber güvenlik ağı, yeni nesil teknolojilerin güvenliği, siber suçlarla mücadele, yerli ve millî teknolojilerin geliştirilmesi ve desteklenmesi, siber güvenliğin millî güvenliğe entegrasyonu, uluslararası iş birliğinin geliştirilmesi başlıkları altında 8 stratejik amaç belirledik. Bunların gerçekleştirilmesine yönelik 40 eylem tanımladık.

Kamu kurumları arasındaki veri trafiğinin daha güvenli yapılabilmesi amacıyla kamuya özel sanal bir ağ olan KamuNet'i kurduk. Kamu kurumları arasında 800'den fazla hizmet KamuNet üzerinden sağlanıyor.

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. Tamamen yerli ve millî imkânlarla yapılan çalışmalar neticesinde ULAK 4.5G baz istasyonunu geliştirdik. ULAK 4.5G baz istasyonlarının ticari şebekelerde yaygınlaştırılması çalışmaları da devam ediyor. Evrensel hizmet projeleri kapsamında 754, mobil işletmecilere ait 924 olmak üzere toplamda 1.678 sahada, ULAK 4.5G baz istasyonları üzerinden vatandaşlarımıza hizmet sunuyoruz. Uçtan Uca Yerli ve Millî 5G Haberleşme Şebekesi Projesi'yle elektronik haberleşme altyapısında dışa bağımlılığımızı ortadan kaldırmak istiyoruz. 5G altyapısında ihtiyaç duyulan, anteninden çekirdek şebekesine kadar tüm ürünlerin yerli ve millî imkânlarla geliştirilmesine çalışıyoruz. Yerli GPS projesinde de ilk adımı attık. Ulusal Konum Belirleme Sistemi'ni 2023'te devreye almayı planlıyoruz. Mavi Vatan Uydu Haberleşme Projesi'yle deniz sahamızda haberleşmenin güvenli şekilde yapılmasını sağlıyoruz.

Vatandaşlarımızın kamu hizmetinden daha şeffaf şekilde faydalanmasına katkı sağladığımız e-devlet kapısıyla 824 kurumun 6.082 hizmetini vatandaşlarımıza elektronik ortamda sunuyoruz. E-devlet kapısını kullanan kişi sayısı 57 milyonu aştı. Vatandaşlarımız artık kamu binalarına gitmeden, sadece tek tıkla birçok hizmete kolaylıkla erişebiliyor. E-devlet kapısında, 2021 yılının ilk dokuz ayında, 688 milyon aylık ortalamayla 6,1 milyarı aşkın hizmet kullanıldı. Sadece ikametgâh belgesi sorgulamayla 2021 yılının ilk dokuz ayında toplam 402 milyon TL tasarruf sağladık.

369 metreyle Avrupa'nın en yüksek kulesi olan Çamlıca TV Kulesi, dünyada bir ilki gerçekleştirerek tek noktada 100 FM yayınlı radyolara hizmet veriyor. Çamlıca Kulesi'ndeki yüksek verimli anten ve verici sistemleri sayesinde sağlanacak enerji tasarrufu da maksimum seviyede. Bir dünya şehri ve

turizm merkezi İstanbul'un Çamlıca tepelerindeki antenler nedeniyle oluşan görüntü kirliliğini ortadan kaldırdık. Silüetine katkı sağladığımız İstanbul'un turizmüne de katkı sunuyoruz. Kule, ülkemizde karasal, sayısal yayına geçişin altyapısını oluşturdu.

Ulaşım sistemimizi akıllı hâle getirme çalışmalarımız da sürüyor. İleri bileşim teknolojileriyle, Türkiye'de insan ve çevre odaklı ulaşım sistemi kurmak üzere Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi'ni hazırladık. AUS altyapısının geliştirilmesi, sürdürülebilir akıllı hareketliliğin sağlanması, yol ve sürüş güvenliğinin sağlanması, yaşanabilir çevre ve bilinçli toplum oluşturulması, veri paylaşımı ve güvenliğinin sağlanması olarak 5 stratejik amaç belirledik.

Yüz seksen yıllık tecrübesiyle tarihimizin en önemli miraslarından olan PTT, güçlü kadrosuyla hizmetlerini vatandaşlarımıza ekonomik, hızlı, güvenli ve kaliteli bir şekilde sunuyor. Türkiye Kart Projesi'yle ülke genelinde tüm toplu ulaşım araçlarında kullanılabilecek; ulusal e-ödeme kart sisteminin geliştirilmesi sayesinde tek bir kartla ulaşım, para transferi, alışveriş ve bunlar gibi ihtiyaçların karşılanmasını amaçlıyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; haberleşme alanındaki faaliyetlerimizi uzayda da sürdürüyoruz ve geliştiriyoruz. TÜRKSAT, yapılan yatırımlar sayesinde Asya, Avrupa ve Afrika'da 118 ülkede yaşayan 3 milyar insana ulaşan uydu kapasitesine erişti. Uydu haberleşme sistemleri, dışa bağımlı olmadan, kesintisiz ve güvenli bir şekilde sağlanıyor. Uydu haberleşme kapasitemizi geliştirmeye devam ediyoruz. 8 Ocak 2021 tarihinde uzaya gönderdiğimiz TÜRKSAT 5A'yı 28 Haziran 2021 tarihinde hizmete aldık.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, bir saniyenizi alacağım.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız Türkiye'nin en büyük yatırımcı bakanlığı, çok sayıda projesi var. Eminim, Komisyonumuz da daha detaylı bilgilenmek istiyordur. O yüzden, normalden biraz daha fazla ek süre vereceğim; yarım saat ilave süre veriyorum.

Buyurun, devam edin lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – TÜRKSAT 5B'nin de üretimini tamamladık, 2021 yılı sonunda uzaya göndereceğiz. Türkiye'nin en büyük AR-GE projelerinden biri olan Yerli Haberleşme Uydusu TÜRKSAT 6A'yı da 2023 yılında uzaya fırlatmayı planlıyoruz.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin denizci kimliğini ön plana çıkarmak için yoğun çalışmalar gerçekleştiriyoruz. Bu sayede, deniz ticaret filosu 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 ticaretindeki payımızı artırmak için Türk bayraklı gemilerimizin standartlarını üst seviyede tutuyoruz. Uluslararası liman sayımız 2003'te 152'ydi, bu sayıyı 184'e çıkardık. Bu limanlarda elleçlediğimiz yük miktarı 190 milyon tondan yaklaşık 497 milyon tona çıktı.

Denizcilikimizi desteklemek için altyapı yatırımlarına da devam ediyoruz. Bu kapsamda gerçekleştirdiğimiz, nihai olarak 25 milyon ton/yıl kapasiteye ulaşacak Filyos Limanı önemli projelerimizden biri. Karadeniz'in çıkış kapısı Filyos Limanı, Batı Karadeniz'in ihracat merkezi olacak.

Bir başka liman projemiz olan Rize İyidere Lojistik Limanı yapımına da başladık. 2021 yılı içinde tamamladığımız 5 adet kıyı yapısı projesi var. Sahil tahkimatları da yürüttüğümüz projeler arasında yer alıyor. 2003-2021 Ağustos ayı arasında 28 ilde 90 kilometre sahil düzenlemesi yaptık.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; en önemli projelerimizden biri de Kanal İstanbul. 1930'lu yıllarda, Türk boğazlarından geçen gemi sayısı 3 bin seviyelerindeydi. Günümüzde ise yılda ortalama 43 bin geminin geçtiği İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğindeki artış, gemi boyutlarının büyümesi ve özellikle akaryakıt gibi tehlikeli maddeleri taşıyan tanker geçişlerinin artması, dünya mirası İstanbul üzerinde büyük bir baskı ve tehdit oluşturuyor. 54 iskelede günde 500 bin yolcu taşıyan şehir içi vapurları ve feribotlar için de çok ciddi kaza riskleri söz konusu. İstanbul Boğazı'nı kullanan gemilerin güvenli geçişi için yıllık kapasitesinin 25 bin olduğu düşünüldüğünde; bugün yaklaşık 43 bin civarında olan trafik yükünün İstanbul Boğazı'nın seyir, can, mal ve çevre güvenliğini nasıl tehdit ettiği daha iyi anlaşılıyor.

Dünyadaki ticaret hacmi ve bölge ülkelerindeki gelişmeler dikkate alındığında 2050'li yıllarda Boğaz'dan geçecek gemi sayısının 78 bine ulaşacağı öngörülüyor. Mühendislik çalışmalarında 204 bilim insanının görev aldığı Kanal İstanbul Projesi tamamlandığında başta İstanbul Boğazı ve çevresindeki vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğinin sağlanması ve Boğaz'ın tarihsel ve kültürel dokusunu korumasının yanı sıra; İstanbul Boğazı'nın trafik yükünü hafifletecek, Boğaz giriş ve çıkışlarında iki ve daha fazla günü bulan beklemler oldukça azalacaktır. Kanal İstanbul'la ülkemiz, uluslararası ulaştırma ve lojistik koridorlarından daha fazla pay alacak ve küresel ticarete daha etkin rol oynayacak. İstanbul Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu, limanlar, demir yolu bağlantıları ve dünyanın en büyük projelerinden biri olacak. Bir taraftan da Kanal İstanbul bileşenlerini oluşturan yapıları inşa ediyoruz.

Kuzey Marmara Otoyolu kapsamında inşa edilen 45 kilometrelik Başakşehir-Bahçeşehir-Hadımköy kesiminin bir parçası olmakla birlikte, Kanal İstanbul'un Sazlıdere kesimindeki geçişini sağlayacak, gergin eğik askılı Sazlıdere Köprüsü'nün inşasına başladık. Ayrıca, Kapıkule-Halkalı Hızlı Tren Projemizin Kanal İstanbul'un altından geçecek şekilde projelendirdiğimiz Halkalı-Ispartakule kesiminin de yapımına başladık.

Dünyada ve ülkemizde yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmeler, değişen iktisadi yönelimler ve ülkemizin ulaştırma altyapıları konusundaki artan ihtiyaçları doğrultusunda ortaya çıkan bu stratejik hamlemiz; ülkemizi küresel bir lojistik üs konumuna getirerek hem bölgesinde hem de dünyada ticaret ve ulaşım yollarında söz sahibi yapacak.

Değerli Başkan, değerli Komisyon üyeleri; tüm bunların yanı sıra Mogan Gölü'ne de nefes aldırma çalışmalarımız devam ediyor. Mogan Gölü'nde yaşanan çevresel sorunların giderilmesi için gölü içten kirleten dipteki çamur tabakasını da Bakanlık olarak temizliyoruz.

Ülkemizin ticaret hacmini geliştirmek için uluslararası sulara seyreden gemilerimizin tutulma sayıları düşmeye devam ediyor. Beyaz Liste'de bulunan ülkemiz, 39 ülke arasında 9 basamak yükselerek 16'ncı sıraya yerleşti.

Hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerimizin yerine yeni gemi inşa edilmesini teşvik ediyor, koster filomuzu yeniliyoruz. 20 yaş üstü gemilerimiz için hurda teşviki veriyoruz.

E-devleti denizcilik işlemlerinde de kullanıyoruz. Vatandaşların ve denizcilik sektöründe çalışanların devlet hizmetlerine erişimini kolaylaştırıyor, zaman ve mekâna bağımlılığı ortadan kaldırıyoruz.

Tersanelerimizde teknolojik gelişmelere uyumlu, güvenli ve çevreye duyarlı gemiler inşa ediyoruz. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında kurulu olan Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi'nin radar kapsamına alma alanını Marmara Denizi'ni kapsayacak şekilde genişlettik.

Doğu Akdeniz'deki gelişmeleri ve bölgesel hassasiyetleri göz önüne alarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'yle gemi izleme ve yönetim alanını genişletiyoruz.

Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezimizi yeniledik. Ulusal Acil Müdahale Merkezi görevini de üstlenen Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezini ileri teknolojik sistemlerle donatılan yeni çehresiyle denizcilerimizin hizmetine sunduk.

Denizlerimizde petrol kirliliğinin önlenmesine müdahale etmek kadar hazırlıklı olmak da büyük önem arz ediyor. Bakanlık olarak yürüttüğümüz Tekirdağ Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi (UDEM) Projesi kapsamında ulusal acil müdahale sistemimizin geliştirilmesini de hedefledik. Denizlerimizin temiz kalması için aldığımız önlemlerden biri de Yeşil Denizciliğin Desteklenmesi ve Dekarbonizasyon Projesi. Projeye gemilerimizde ve limanlarımızda çevre dostu ve yenilikçi teknolojilere finansal destek mekanizması oluşturmayı hedefliyoruz. Denizciliğimizin geliştirilmesi çalışmaları kapsamında bu alanda öne çıkan ülkelerle ikili anlaşmalar da yapıyoruz.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; 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 gösterdi. Havacılıktaki gelişmeler elbette göstergelere de yansdı. Ülkemiz, dünya ve Avrupa yolcu trafiği sıralamasında 2020 yılında dünyada 7'nci sırada yer aldı, Avrupa ülkeleri arasında ise 2020 yılında 2'nci sıraya yerleşti. 2003 yılında 2 merkezden 26 noktaya yapılan iç hat uçuşlarımız bugün, 7 merkezden 56 noktaya gerçekleştiriliyor. Türk sivil havacılığı sayesinde dünyanın en geniş uçuş ağına sahip ülkelerin başında yer alıyoruz. 2003 yılında 50 ülke ile 60 noktaya uçuş gerçekleştiriliyorken bugün, 128 ülkede 335 noktaya ulaştık.

Emisyon Veri Yönetim Sistemi Projesi'yle de hava yollarından kaynaklı tüm emisyonların uluslararası standartlara göre izleme, raporlama, doğrulama süreci çevrim içi yazılım üzerinden yapılacak.

Türk sivil havacılığında küresel anlamda ses getiren yeni bir dönemi de İstanbul Havalimanı'yla başlattık. Engelsiz ve yeşil havalimanımız, dünyanın en büyüklerinden biri olarak göz bebeğimiz İstanbul'da hizmete girdi. Bölgesinin ticaretine hareket katacak, yöresinin turizmini canlandıracak birçok havalimanı yatırımımız da sürüyor. Bu yıl bitmeden açılışını hedeflediğimiz ve bölgesini hareketlendirecek Rize-Artvin Havalimanı çalışmalarımız da devam ediyor. Yozgat Havalimanı ve Bayburt-Gümüşhane Havalimanı Projelerimizin altyapı çalışmalarına hızla devam ediyoruz. Çukurova Havalimanı'nı yap-işlet-devret modeliyle hayata geçiriyoruz, yapımı hızla devam ediyor; 2022 yılı bitmeden hizmete alacağız. Yıllık 2 milyon yolcu kapasiteli Tokat Havalimanı'nı 2022 yılı başında açıyoruz. Gaziantep Havalimanı yeni terminal binası ile apron yapımı işi sürüyor. 73 bin metrekare büyüklüğünde, yıllık 6 milyon yolcu kapasiteli havalimanını 2021 yılı sonunda hizmete alacağız. Kayseri'ye ve Malatya'ya yeni birer terminal binası kazandırıyoruz.

Havaalanı Pandemi Tedbirleri ve Sertifikasyonu Genelgesi ve ekinde yer alan Havaalanı Covid-19 Standartları Rehberi'ndeki gereklilikler işletilen tüm havalimanlarımızda yerine getirildi ve bu kapsamda söz konusu havalimanlarımızı sertifikalandırdık. Coronavirüs salgınının hava yolu yolcu trafiği üzerindeki etkisini de dikkate alarak önümüzdeki 1 yıla ilişkin yolcu ve uçak trafik öngörülerini oluşturduk.

Destekler, alınan önlemler sayesinde salgın sürecinde ekim ayında yapılan günlük uçuş sayılarını incelediğimizde, 591 uçuşla Türk Hava Yollarının ilk sırada, 1.310 uçuşla Türkiye'nin 4'üncü sırada yer aldığını görüyoruz. 2020 yılında İstanbul Havalimanı, Avrupa yolcu trafiği sıralamasında 1'inci sırada yer aldı. Bu bile İstanbul Havalimanı'nın ne kadar doğru, vizyoner bir yatırım olduğunu ortaya koyuyor.

Değerli Başkan, sayın üyeler; kara yolu için belirlediğimiz politikalar çerçevesinde yatırım ve faaliyetlerimizi yapıyor, projeleri hızla tamamlıyoruz. Yollarımızı daha güvenli ve konforlu hâle getirdik. Ülkemizin zor coğrafi koşullarını tüneller, köprüler ve viyadüklerle aşıyoruz. 2003 yılındaki bölünmüş yol uzunluğumuzu 6.100 kilometreden 28.400 kilometrenin üzerine çıkardık. Böylece, trafik güvenliğini artırarak kazalardaki ölüm oranını düşürdük, taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağladık, seyahat konforunu artırdık ve süresini kısalttık, ortalama hızı 40 kilometreden 88 kilometreye çıkardık. 2003-2020 yılları arasında araç sayısı yüzde 170, taşıt hareketliliği yüzde 142 üzerinde artarken, altyapı geliştirme çalışmalarımız sayesinde 100 milyon taşıt-km başına can kaybını yüzde 81 düzeyinde azalttık.

Türkiye'nin 2003 ve 2020 yıllarına ait trafik hacim haritaları ekranda görünüyor. Yapılan yatırımlar bu trafiğin akıcılığını, 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, 28.402 kilometre bölünmüş yol sayesinde yıllık 20,7 milyar TL tasarruf sağladık. Yaklaşık 4,44 milyon ton daha az karbon emisyonu gerçekleşti. İş gücünden de yaklaşık üç yüz on beş milyon saat, bir başka deyişle 12 milyar 965 milyon TL tasarruf ettik.

2003 öncesi 50 kilometre olan toplam kara yolu tünel uzunluğunu yüzde 1.164 oranında artırarak 617 kilometreye çıkardık. 2021 yılı boyunca ise 42 kilometre uzunluğunda 17 adet tünel yaptık.

Otoyol uzunluğunu 3.532 kilometreye çıkardık. Hâlen 309 kilometre otoyolda çalışmalarımız devam ediyor. Hedefimiz toplam otoyol uzunluğumuzu 8.156 kilometreye çıkarmak.

Ülkemizin sanayi ve ticaretinin en büyük kısmının gerçekleştiği Marmara Bölgesi'nde bu hacme uygun bir ulaşım altyapısı için Marmara Otoyol Ringi'ni tamamlıyoruz.

Deniz altından kıtaları buluşturduğumuz Avrasya Tüneli Projesi, bildiğiniz üzere, Marmaray'dan sonra İstanbul Boğazı'na deniz altından yapılan ikinci geçiştir. Tünelle Kazlıçeşme-Göztepe arası seyahat süresini yüz dakikadan on beş dakikaya indirdik. Açılışından bugüne kadar Avrasya Tüneli'nden yapılan geçiş sayısı 75 milyonu aştı. Proje, sağladığı yakıt ve zaman tasarrufunun yanı sıra çevre dostu kimliğiyle de ön plana çıkıyor. Avrasya Tüneli'nin 2017 ve 2020 yılları arasında sağladığı toplam fayda 8 milyar TL'yi buldu.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Marmara Bölgesi'nde oluşturulan otoyol ringinin önemli bir parçası olan 400 kilometre uzunluğundaki Kuzey Marmara Otoyolu'yla transit ve yük trafiğini İstanbul şehir merkezinden uzaklaştırdık.

Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli açılmadan önceki trafik yoğunluğunu sizlerle paylaşıyoruz. Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli olmasaydı İstanbul trafiği nasıl olacaktı? Tamamen kilitlenecek ve kıpırdamaz hâle gelecekti.

Önemli projelerimizden biri olan 426 kilometre uzunluğundaki, 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 kısaldı ve ulaşım

sekiz buçuk saatten üç buçuk saate indi. İstanbul-İzmir Otoyolu gerçekleşmemiş olsaydı, devlet yolu güzergâhı kapasitesini doldurduğundan seyahat hızı 40 kilometre/saatin altına düşecek, seyahat süresi ise sekiz buçuk saat düzeyinden on iki saatlere çıkacaktı.

Toplam 330 kilometre uzunluğunda olan Ankara-Niğde Otoyolu'nun tamamını hizmete açarak Edirne'den Urfa'ya kesintisiz bir otoyol ağı oluşturduk. 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. Bu otoyolla İstanbul-Çanakkale arası iki saat yirmi dakikada alınabilecek, Çanakkale Boğazı altı dakikada geçilebilecek.

163 kilometrelik Aydın-Denizli Otoyolu Projesi'ni hayata geçiriyoruz.

Kuzey Marmara Otoyolu'nun önemli kesitlerinden biri olan 45 kilometrelik Hadımköy-Ispartakule-Başakşehir kesiminin temelini 26 Haziran 2021 tarihinde attık. Proje bünyesinde, toplam uzunluğu 1.617 metre olan Sazlıdere Kanal Geçiş Köprüsü de yer alıyor.

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

Sayın Başkan, değerli üyeler; Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgemiz ışığında çalışmalarımızı önceliyoruz. Diğer taraftan, afetle mücadele çalışmalarında da Bakanlık olarak önemli rol üstleniyoruz. Yol güvenliği ve kesintisiz ulaşım için gerçekleştirdiğimiz çalışmalar arasında karla ve buzla mücadele de var. Kısa zaman sonra otonom araçlar yollarda seyretmeye başlayacak. Biz de ulaşım planlamamızı ortaya çıkan bu teknolojik gelişmelere göre şekillendiriyoruz. U-ETDS sistemiyle yolcu ve eşya taşımacılığı da yakın takibimizde. Bu da sektörel dijitalleşmeye örnek teşkil eden uygulamalarımızdan biri.

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 da düşürüyor.

Yolcu Taşımacılığı Hizmetlerinin Erişilebilirliği Projesi'yle detaylı bir yol haritası hazırladık. Çalışmalar neticesinde temel stratejik eylemleri belirledik, pilot projeleri oluşturduk. Bunları, hizmetten yararlananlar ve hizmet sağlayanların yüksek katılımıyla birlikte gerçekleştirdik.

Sayın Başkan, değerli üyeler; 2003-2020 yılları arasında yapılan 169,2 milyar dolarlık yatırımların yatırım ve faaliyet dönemindeki ekonomik etkileri ile faaliyet dönemindeki tasarruf etkilerinin analizini sizlerle paylaşmak istiyorum.

2003-2020 yılları arasında bu yatırımların gayrisafi yurt içi hasılaya toplam 409,7 milyar dolarlık, üretime de 869 milyar dolarlık etkisi oldu. Bu yatırımların toplam istihdama etkisi ise yıllık ortalama 705 bin kişi olarak gerçekleşti. Yatırımlarımız sayesinde ülkemizin hem beşerî hem de maddi kaynaklarının verimli kullanılması sonucu sadece 2020 yılında 13,4 milyar dolar tasarruf elde ettik.

Emniyetli ulaşım altyapılarıyla ölümlü kazaların azalması sayesinde 12.353 hayat kurtardık. Kısılan yollar, kent içi raylı sistem hatları ve yüksek hızlı tren ile çevre dostu taşıma modlarına geçişle 10,3 milyon dolar değerinde karbon emisyonu 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 iş gücü verimliliğine de artış olarak yansıdığını hatırlatmak isterim.

Ulaştırma ve altyapı yatırımları Türkiye gibi hızlı gelişen, büyüyen bir ekonominin temelini oluşturuyor. Sanayiden ticarete, ulaşımdan istihdama, bölgesel kalkınmadan sosyal yaşama ve ekonomiye katılıma kadar her alanda omurga görevi gören bu alanlar için kilit kavram ise “entegrasyon”dur. Millî ekonomi temeline dayalı olarak millî bağımsızlığımızı koruma ana hedefimizdeki kararlılığımız da bizi kalkınmanın tetikleyicisi olan altyapı yatırımlarını entegre biçimde artırmaya ve güçlendirmeye yönlendiriyor. O nedenle tüm dünyada başvuru alternatif finansman modellerini biz de değerlendiriyoruz. Bu yöntemlerin başında kamu-özel iş birliği geliyor.

Küresel olarak altyapı yatırım ihtiyacı 2040 yılına kadar toplam 94 trilyon dolara ulaşacak. O nedenle son otuz yılda kamu-özel sektör iş birliği yöntemine ciddi bir eğilim söz konusu. Bugün 139 ülkede kamu-özel iş birliği modeli farklı sektörlerde tercih ediliyor. Başta havalimanları olmak üzere ulaştırma projelerindeki KÖİ projeleri büyük ilgi topluyor. Son yirmi yılda 37,5 milyar dolarlık yatırımla havalimanları, limanlar ve 1.250 kilometre otoyol altyapısı tamamlandı.

KÖİ modelinin yeniden gelişmesinin öncüsü İngiltere’den ve Avrupa Birliği fonlarıyla hibrit KÖİ modelini son derece etkin kullanan Fransa’dan sonra Avrupa’nın en iyi performans sağlayan 3’üncü ülkesi Türkiye’dir. Hava yolu, kara yolu ve deniz yolu alanında KÖİ modeliyle yapılan yatırımlar incelendiğinde 2024 yılında gelir gider dengesi başa baş noktaya gelecektir. 2025 yılından itibaren elde edeceğimiz gelirler yapacağımız ödemelerin üzerinde olacaktır. Böylece ulaştırma sektörü genel olarak değerlendirildiğinde KÖİ modeliyle yapılan projeler özelinde net nakit akışı sağlanacak, dolayısıyla devletimiz ilave gelire kavuşmuş olacaktır.

Projelerin yapım, yönetimi kamu kuruluşlarımızın ortak aklıyla değerlendirilmekte ve ilgili dönemin ekonomik koşulları ile projelerin stratejik önemi çerçevesinde ele alınmaktadır. Dolayısıyla hazırlanan fizibilite ve harcama getirisi analizi raporları çerçevesinde kamu-özel iş birliği yöntemi ya da geleneksel ihale yöntemlerinden hangisi söz konusu projede faydalı görülürse o yöntem seçilmektedir. Bugüne kadar gerçekleştirdiğimiz tüm kamu-özel iş birliği yatırımlarımızla gayrisafi yurt içi hasılaya 26 milyar euro, üretime 58 milyar euro ve istihdama 1 milyon kişinin üzerinde etki sağlanarak ülkemiz ekonomisine önemli katkılar yapıldı.

Öte yandan, bugüne kadar çevresel fayda oluşturmak öncelikli hedeflerimizden biriydi. Bu amaçla yaptığımız yatırımlarla yıllık toplam 975 milyon ton değerinde karbon emisyonu tasarrufu, 20 milyon dolar değerinde kâğıt tasarrufu, toplam 780 bin ağaca eş değer karbon emisyon tasarrufu sağladık. Ulaşım yatırımlarımızla 2020 yılında toplam tasarrufumuz 13,4 milyar dolara ulaştı.

Biz açılışını yaptığımız her projeye gurur duyduk ama asla bununla yetinmedik. On yıllar sonrasını planladık. Halkımıza hep daha iyisini, daha faydalısını sunmak için çalıştık. Sizlerle paylaştığım bu rakamlar da sağladığımız faydanın ispatıdır. Avrupa’yı 2050 yılında iklim nötr ilk kıta hâline getirmeyi hedefleyen Yeşil Mutabakat’a yönelik Ulusal Yeşil Mutabakat Eylem Planı çerçevesinde, sürdürülebilir ve akıllı taşımacılık, yeşil denizcilik ve yeşil liman uygulamalarıyla demir yolu taşımacılığının geliştirilmesini hedefliyoruz. Yine, bu sayede yakıt tüketiminin ve emisyonlarının azaltılmasıyla mikro hareketlilik araçlarının kullanımının yaygınlaştırılmasını sağlayacağız. Önümüzdeki dönemde “karbonsuzlaşma” “otonom ulaşım” “evrensel erişim” kavramları üzerinde önemli çalışmaları hayata geçireceğiz.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın liderliğinde güçlü, büyük Türkiye hedefine ulaşmak, ülkemizin adını dünyanın en büyük 10 ekonomisinin arasına yazdırmak için kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu ve haberleşme sektörlerimizde master planlarımız çerçevesinde kısa (2023), orta (2035), uzun (2053) vadede belirlediğimiz çalışmalarımızı sürdüreceğiz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Bakanlığımız, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2022 yılı toplam bütçe ödeneği yaklaşık 71 milyar TL olarak öngörülmüştür. Bütçe detaylarımızı tüm kırımlarıyla yansılarda görmekteyiz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak vizyonumuzu da içeren geniş bir çalışma sunmak istedik; Türkiye'nin gelecek vizyonuna uygun, 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 ediyorum. Bütçe görüşmelerinin ülkemize ve insanlarımıza hayırlı ve uğurlu olmasını canıgönülden diliyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, bu kapsamlı sunumunuz için teşekkür ediyorum. Bu sene diğer senelere göre daha hızlı tamamladınız, hızlı okumanızın da bunda etkisi var tabii; teşekkür ediyorum.

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

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Başkanım, söz alabilir miyim usulle ilgili?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

V.- USUL HAKKINDA GÖRÜŞMELER

1.-Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Sayıştay raporlarına ve kesin hesaplarına ilişkin açıklamasına Bakanın sunumu içinde yer verilip verilmemesi gerektiği hakkında görüşme

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

Sayın Bakana da sunumu için teşekkür ederiz ancak baştan da söylediğim gibi bu kesin hesapla ve Sayıştay raporlarıyla ilgili bilgi vermede onunla ilgili de bir süre verebilirsiniz; son bölümde değil de bu bölümde bilgi almamız lazım zaten.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakan sunumunu tamamladı, son bölümde olmazsa bir hazırlık yapmasını buradan istirham edelim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yani zorla bilgi alacak değiliz ama 100 milyardan fazla bir harcama yapan -Karayollarında ve Ulaştırma Bakanlığında- bir Bakanlık.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, hazır olmayabilirsiniz şu anda, kapanış konuşmanızda bu hususlara değinirseniz çok mutlu oluruz, seviniriz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Şimdi, 100 milyarın üzerindeki bu harcamalar...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, ben sunumların içeriğini belirlemiyorum; size aletalece, hazır olmadan bir sunum yapılmasını da takdir edersiniz ki çok doğru bulmam. Bugün gün boyu buradayız, kapanışta da Bir hazırlıkla, bu konulara değinecektir Sayın Bakanımız veya isterse hemen de değinebilir.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkanım, Sayıştay raporlarında yer alan konular üzerinde gereken incelemeler ve tetkikler yapılarak sorgu, bulgu veya gerekli cevaplar, bilgilendirmeler yapılmaktadır. Sayın vekillerimizin soru önergelerinin çoğuna da zaten cevap vermiştik, yine cevap veririz hepsine.

Filî yapılması gereken bütün konularda gereğini yapıyoruz, yerine getiriyoruz. Özel bir soruları varsa onları da soru-cevap kısmında zaten cevaplayacağız.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkanım, müsaade eder misiniz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, buyurun Bülent Bey.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkanım, değerli arkadaşlarım, Sayın Bakanım; usul şöyle: Şimdi, biz hem bu sene 2022’nin bütçesini yapıyoruz, siz projelerinizi anlatıyorsunuz -sağ olun, anlattınız- ancak 2020’de de yaptığınız harcamalarla ilgili bilgi veriyorsunuz, 100 milyardan fazla bir harcama yapmışsınız, yaptığınız harcamalarla ilgili de bilgi veriyorsunuz. Usulüne uygun yapıldı mı, yapılmadı mı buna bakacağız; sonuçta biz size güvenoyu vermiyoruz ya da bütçenizin geçip geçmemesi diye bir şey yok, geçiyor her hâlükârda ancak bu bilgiyi vermek durumundasınız.

Şimdi, şu var: Sayıştay millet adına, Meclis adına bir rapor yazmış, bu rapor buraya gelmiş; önemli bulgular da var, usulsüzlük iddiaları var, yolsuzluk iddiaları var. Bunlarla ilgili olarak bu rapor size de geldi, bize de geldi. Siz ayrıca Sayıştaya bulgularıyla ilgili bilgi de verdiniz. Bu konuları burada da tartışacağız yani en az projeleriniz kadar burada bugün bunları da tartışmamız lazım, görüşmelerimizin en az yarısının bununla ilgili olması lazım. Siz yatırımcı Bakanlıksınız, Dışişleri Bakanlığı değilsiniz ki yapılanları sadece sözlü eleştirelim. Bunlar rakamlar, 100 milyardan fazla harcama yapmışsınız 2020’de. Şimdi bunları konuşmayacak mıyız? Ben geçen yıl söyledim, bir kalemle ilgili dedim ki: “19 bin lira -bakın, Sayıştay raporunda var, benim bilmem mümkün değil- 17 milyon liraya çıkmış; bununla ilgili bilgi verin. Nedir? Neden olmuş böyle?” “Hiçbir ihale, Ulaştırma Bakanlığında, Karayolları Genel Müdürlüğünde hiçbir ihale başladığı rakamla bitmemiş; neden böyle oluyor?” diye sorduk hiçbirisine cevap vermediniz, “Onlar bulgudur, ya, boş verin.” dediniz, geçtiniz; tarihe geçecek bir cevap. Onun için bu sene sizden bilgi istiyoruz. Biz sizi yolsuzlukla, hırsızlıkla suçlamıyoruz ancak bu bilgileri vermeniz gerekiyor Türkiye Büyük Millet Meclisine. Biz millet adına denetim yapıyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Millet adına bu sorguyu, bu hesaplamayı, hesabı istiyoruz sizden.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, Bülent Bey, tamamladınız mı?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Usulü budur, sizin bununla ilgili hazırlanmanız gerekirdi. Şimdi de arkadaşlarınız burada, bu hazırlığı yaparsanız, bilgi verebilirseniz memnun olacağız. Yoksa sizi idam edecek hâlimiz yok, böyle bir çabamız da yok, böyle bir amacımız da yok ancak bunun olması gerekir; usul bu.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Erhan bey, siz de herhâlde usule ilişkin...

Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Usule ilişkin çok kısa...

Sayın Başkan, bakın, Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığının bize gönderdiği doküman bu. Üzerinde ne yazıyor biliyor musunuz? Yani Sayın Bakanın söylediği şey hakikaten çok tuhafıma gitti. Hadi söylemeyebilirsin, kaçınabilirsin de 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi ile 2020 yılı Sayıştay raporlarının Plan ve Bütçe Komisyonu görüşme programı Sayın Bakanım, bu. Yani “O verildi zaten oradan bakın, orada oldu...” Böyle bir şey olabilir mi ya, böyle bir şey olabilir mi? Yani hiç olmazsa bir şey söylemeyin, sükût edin, tamam, deriz ki: “Bir problem var.” Ama Sayın Başkan, bu hukuku da sizin korumanız lazım. İşte, bize gelen yazı bu. Yani 5018 sayılı Kanun da bunu söylüyor zaten de önümüze gelen program bile 2020

yılı Sayıştay raporlarının görüşülmesi programı; bir parçası daha doğrusu. Hele hele böyle; mesela bazı bakanlıklarda hiç gündeme dahi getirmiyoruz Sayıştay raporlarını çünkü küçük harcamalar var, idari harcamalarla gidiyor ama büyük rakamların konuşulduğu bir yerde... Tamam reklamınızı yapın, on dokuz yıldan, 2002'den 2071'e kadar yaklaşık yetmiş yıllık bir perspektifte verin, onlara bir şey dediğimiz yok.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Hesap vereceksiniz.

ERHAN USTA (Samsun) – Ama burnumuzun ucuna da bakalım değil mi Sayın Başkan?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) – O yüzden bu anlamda hassasiyet bekliyoruz. Yani bu ya şimdi olsun ya gün içerisinde olsun, öğlen arası söz verelim ama son kısma kalmasın ki biz de değerlendirmelerimizi... Hani, gereksiz şeylerden de kaçınalım. Belki, Sayın Başkan, bizi ikna edecek bir şey söyleyecek raporlara ilişkin.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, önerileri dinlediniz, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkanım, biraz önceki sunumda reklam yapmadım, Türkiye’de yapılmış olan işleri ve dünyanın gördüğü işleri anlattım; bu bir. Kaçacak, verilmeyecek, hiçbir soruya olmayan hiçbir cevap yoktur; hepsine cevap verilmiştir, zaten bunlar bulgulardır, çoğu da basına yansımıştır. Burada tutup şimdi Sayıştayın sorgularının... Gün yetmez burada. Hepsinin cevabı verilmiştir. Somut bir şey söyleyin, cevap verelim. Somut bir şey verin, cevap verelim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bu kadar Sayın Başkan.

CAVİT ARI (Antalya) – Nasıl bir cevap bu?

(Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir saniye.

Cavit Bey, çok heyecanlısınız bugün, bir rica edeyim, bir durun bakalım ya. Bir durun bakalım. Değerli arkadaşlar, sunumlardan sonra...

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) – Dalga mı geçiyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir saniye, bir sakın olun ya, bir sakın olun arkadaşlar.

21 kişilik sıralarda 35 kişi oturuyorsunuz bakın, bu pandemi şartlarında. Bu doğru değil, böyle bir çalışma düzeni olmaz.

BURAK ERBAY (Muğla) – Böyle gayriciddi cevap olur mu?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, ben kimsenin cevaplarının içeriğine müdahale edecek konumda değilim, usulüne uygun bir şekilde, İç Tüzük’e uygun bir şekilde çalıştırmaktan sorumluyum bu Plan ve Bütçeyi. Plan ve Bütçe Komisyonumuzun da...

CAVİT ARI (Antalya) – Cevap versin Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir saniye, bir dinler misiniz? Cavit Bey, siz üyemizsiniz, lütfen, rica ediyorum...

Değerli arkadaşlar, üyemiz olmayanlar belki bilmeyebilir buradaki usulleri ama...

BURAK ERBAY (Muğla) – Hepsini biliyoruz Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ –...üyelerimizin özellikle örnek teşkil etmesini bekliyoruz. Lütfen, Plan ve Bütçe Komisyonumuz özel bir komisyon, bütçeyi ele alan bir komisyon ve burada böyle bağırarak ifade etmiyoruz fikirlerimizi. Herkese yeri geldiğinde söz veriyoruz, söz verdiğimiz arkadaşlar da fikirlerini söylüyorlar. O bahsettiğiniz konularda da gün boyu bütün gruplardan arkadaşlarımız söz alacaklar, varsa gördükleri bir eksik, eleştiri bunu ifade edecekler. Gün sonunda da Sayın Bakanımıza söz vereceğim, o da cevap verecek. Bunun ötesinde ne bekliyorsunuz bilmiyorum doğrusu?

BURAK ERBAY (Muğla) – “Gün sonu geç, geç.” diyorlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, şimdi...

CAVİT ARI (Antalya) – Verdiği cevabı eleştiriyoruz Başkanım.

SALİH CORA (Trabzon) – Verdiği cevapta bir şey yok ki. (CHP sıralarından gürültüler)

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ya, yeter, lütfen, rica ediyorum ama yani.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Cavit Bey... Lütfen sakinleştirin.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Başkanım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bülent Bey, çalışmaya devam etmemiz lazım, son bir defa buyurun.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Siz, bize “Buradan çıkın, gidin.” diyorsunuz Sayın Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Öyle bir şey demiyorum, hayır, öyle bir şey hiç demiyorum; sırası geldiğinde fikrinizi söyleyin diyorum, sadece bunu söylüyorum.

Söz aldığınızda fikrinizi ifade edin, böyle arada bağırarak ederek olmaz diyorum; sadece şunu söylüyorum.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Sayın Başkan, fikrimizi söylüyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulümüzde böyle bir şey yok, kusura bakmayın. (HDP sıralarından gürültüler)

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun Uğur Bey.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bana söz verdiniz ya.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Şimdi, Kemal Bey “Sayın Başkan, siz ‘Buradan çıkın, gidin.’ diyorsunuz.” diyor, öyle anlıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Öyle bir şey söylemedim ben, hayır.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – O anlama geliyor, o anlama geliyor.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ama şu var Sayın Başkanım: Bülent Bey sorularını çok güzel sordu, Sayın Bakanımız notlarını aldı, hazırlığını yapacak ona göre cevabını verecektir.

Sunumumuza devam edelim ama herkesin...

CAVİT ARI (Antalya) – Televizyondan mı cevabını alacağız?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bir saniye Cavit Bey, lafımı bitireyim...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Cavit Bey, çok heyecanlısınız bugün, rica ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Lütfen Cavit Bey, müsaade et ya, bitireyim, müsaade et.

CAVİT ARI (Antalya) – Televizyondan mı bu cevabı alacağız?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulümüzde böyle bir şey yok.

Değerli arkadaşlar, söz almadan konuşma diye bir şey yok usulümüzde, İç Tüzük’le çalışmak durumundayız, lütfen...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Başkanım, ben de, bizler de Komisyon üyeleri olarak defaaten arkadaşlarımızın konuşmalarını tasvip etmiyoruz ama hep birlikte ayağa kalkıp üstlerine yürümüyoruz. Cevapları beğenmeyebilirler. Yalnız, Sayın Bülent Bey, Sayın Kuşoğlu sorusunu bir daha soracak zannedersem; Sayın Bakanımız da cevaplarını hazırlayacaklar, sunumunun sonunda cevaplarını verecekler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Uğur Bey, teşekkür ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ve 21 kişilik salondan... Arkadaşlar, biz niye yukarıdan buraya geldik? Niye biz Plan ve Bütçe Komisyonu Salonu’ndan buraya geldik arkadaşlar? Gezelim diye mi geldik buraya?

CAVİT ARI (Antalya) – Beyefendi, bizim açıklamamızla alakası olmayan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Cavit Bey, rica ediyorum... Cavit Bey...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Arkadaşlar, yoğunluğu görüyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Cavit Bey, ısrarla yapıyorsunuz, rica ediyorum... Rica ediyorum... (CHP sıralarından gürültüler)

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Arkadaşlar, bir dakika...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Böyle olur mu Süleyman Bey ya? Olur mu arkadaşlar?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bir dakika, ben konuşacağım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bakın, burada Grup Sözcünüze söz vereceğim, kendisi ifade edecek düşüncesini.

Buyurun Sayın Kuşoğlu, son bir söz...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hesap istiyoruz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Hesap istemenin de bir şekli var, hesap vereceğiz tabii.

BURAK ERBAY (Muğla) – “Gece vereceğim.” diyor, “Gece gece vereceğim.” diyor.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ya, bağırmadan da söyleyebilirsin. Niye bağırıyorsun?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – “Gece” dedi ya.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ya, niye bağırıyorsunuz? Arkadaşlar, konuşma usulümüzde...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Birleşime on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 11:32



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 11.45****BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, 18’inci Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Sayın Kuşoğlu’nda kalmıştık.

Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlarım, Değerli Başkanım, Sayın Bakanım; şimdi verdiğiniz cevap beni güldürdü gerçekten, geçen sene de böyle bir cevap vermiştiniz bu kesin hesapla ilgili, Sayıştay raporlarıyla ilgili. Sonuçta “Bulgu, bulgu, bunlar bulgu, bir şey değil bunlar.” dediniz geçen sene de böyle, şimdi bu sene de dediniz ki: “Akşama kadar Sayıştay raporlarıyla mı uğraşacağız?”

Sayın Bakanım, tabii ki burada...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bakalım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yok, tutanaklarda da var, aynen öyle söylediniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tutanaklara bir bakalım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Şimdi, buradaki işimiz bu, yapmamız gereken iş bu, bizim işimiz bu. Biz millet adına burada bulunuyoruz, Sayıştay raporları da Türkiye Büyük Millet Meclisi adına yazılmıştır. Oradaki bulgularla ilgili, oradaki iddialarla ilgili, usulsüzlük ve yolsuzluk iddialarıyla ilgili cevap vereceksiniz, bunları masaya yatıracağız. Denetim yapmak demek sadece sizin sunum yapmanız, bizim de onlarla ilgili konuşma yapmamız demek değil, bu bulgularla ilgili olarak da konuşacağız, bunları da tartışacağız. Dediğim gibi, sonuç olarak sizin güvenoyu almanız almamanız diye bir şey söz konusu değil zaten sistemimizle ilgili ancak millet adına bizi bilgilendirmeniz gerekiyor, sadece bu. Bununla ilgili bir on dakikanızı, on beş dakikanızı ayırırsanız -ki Sayın Başkan size daha önceden de bunu bildirmişti yazılı olarak, böyle bir hazırlık yapmanızı, geçen yıldan da biliyorsunuz, Bakanlığın böyle bir tecrübesi de var- bununla ilgili bir bilgi verseniz Sayıştay raporlarındaki bulgular hakkında, kesin hesap hakkında. Kesin hesapta şu var: 2020’yle ilgili olarak bütçelenen Bakanlığınız ve kurum bütçelerinin üstünde harcamalarınız var. Onlarla ilgili, neden olduğuyla ilgili bilgiler verseniz yeterli olacak ancak hiçbir şekilde bilgi vermemeniz...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Kitapçıkta var.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bilmiyorum neyi gösteriyorsunuz ama...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – “Kitapçıkta var.” diyor Sayın Bakan, sunumunu da herhâlde kısa tutmak için orayı atlamış, yine söz verimiz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – O zaman, sunumunuz da yazılı olarak var, sunum da yapmanıza gerek yok o zaman. Ya, hepsi yazılı olarak vardır diyelim yani.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – A Haber’den izleriz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; bir usulü var, bir adabı vardır bu işin, buna mümkün olduğunca uymamız lazım, sadece onu söylemek istiyorum.

Sayın Başkanım, eğer Sayın Bakan bir hazırlık yapar, gün içerisinde böyle bir bilgi verirse bize, memnun oluruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ben de şimdi Sayın Bakana söz vereceğim ama benim de önerim o.

Bir takım hususları dile getirdi üyelerimiz, gün boyu buradayız, ilave bilgileri, bilgi ihtiyaçlarını -kitapçıklarda var Sayın Bakanım, biliyorum ama- onları arkadaşlarımız bir derlerse gün içinde, size tekrar bir söz versem, bu ilave bilgileri ve fikirlerinizi paylaşırsanız çok sevinirim. Şimdi son bir söz vereyim size, sonra devam edelim.

Buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Başkanım, kıymetli üyeler; Sayıştay bulguları bizim için son derece kıymetli ve son derece önemli çünkü zaten açık bırakamazsınız bunları. Bunların savunmasının hepsini geçen yıl da yaptık, bu yıl da yaptık. Yani burada, somut, eğer merak ettikleri bir şey varsa zaten gün içerisinde bunların hepsinin cevabını vereceğiz. Sayıştayın bulguları sanki önemsizmiş gibi anlaşılmaya çok üzülürüm çünkü işimizin gereği zaten, bunu yapmak zorundayız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Onu düzeltmiş olduk, daha netleştirmiş olduk.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bir de bulgunun cevabı da önemli çünkü cevabın sonucunda eğer yeterli değilse zaten gerekli yaptırımı var onun zaten.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum.

Gün içinde size tekrar söz vereceğim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bülent Bey devam etmemiz gerekiyor, gerçekten artık kifayetimizakere demek durumundayım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Müsaade ederseniz onu da söyleyeyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son bir söz, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakanım, bakın, geçen sene ne cevap vermişsiniz Sayıştay bulgularıyla ilgili iddialarımıza. Tutanaklardan okuyorum: “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.”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ya, nihai bir şey değildir anlamında Sayın Bakan söylüyor.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bunu söylemişsiniz, yine cevap vermemişsiniz, yine cevap vermemişsiniz, bu kadar; bütün Sayıştay konusu bu.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bugün de “Bütün gün bunu mu konuşacağız?” dediniz. Bunu bir on beş, yirmi dakika konuşalım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bülent Bey, teşekkür ediyorum.

Gün içinde söz vereceğim Sayın Bakana. Bu kesin hesap rakamlarını da tekrar bir Komisyonumuzun gündemine getirir Sayın Bakan, zaten dokümanlarda var.

Şimdi, Sayın Karagözoğlu'na söz vermek istiyorum.

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Sayın Ömer Abdullah Karagözoğlu, buyurun lütfen.

Süreniz on dakikadır.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile 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)

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, saygıdeğer Komisyon üyeleri, değerli milletvekilleri; hepinizi şahsım ve kurumum adına saygıyla selamlıyorum.

Müsaadenizle Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu hakkında kısa bilgi arz etmek ve ardından da Kurumumuz bütçesi ve sürdürdüğü önemli faaliyetler hakkında kısaca bahsetmek istiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – On dakikayı aşamayacağız, ona göre kendinizi ayarlarsanız.

Buyurun.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Tamamdır efendim.

Kurumumuz, 2000 yılında 4502 sayılı Kanun'la Telekomünikasyon Kurumu adıyla kurulmuş, 2008 yılında yayımlanan 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'yla Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu adını almıştır. Hâlihazırda Ankara'daki merkez yerleşkesinin yanı sıra 9 Bölge Müdürlüğümüz bulunmaktadır. Öte yandan Kurumumuz bünyesinde 1.320 personel çalışmaktadır.

Kurumumuzun bütçe rakamlarına baktığımızda, 2021 yılı Haziran ayı sonu itibarıyla yaklaşık 3,6 milyar Türk lirası gerçekleşen bütçenin yüzde 95'i olan yaklaşık 3,4 milyar Türk lirasının gelir fazlası olarak Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına aktarıldığını, geriye kalan yaklaşık 197 milyon Türk lirasının personel ve sosyal güvenlik primi ödemeleri, mal ve hizmet alımları, uluslararası kuruluşlara üyelik aidatları ve sermaye giderleri için harcandığını belirtmek isterim. Bununla birlikte, 2021 yılı sonu itibarıyla yaklaşık 6 milyar Türk lirası tutarındaki bütçenin yüzde 92'sine tekabül eden yaklaşık 5,5 milyar Türk lirasının gelir fazlası olarak genel bütçeye aktarılması, kalan 480 milyon Türk lirasının ise Kurumun ihtiyaçları için kullanılması beklenmektedir.

Elektronik haberleşme sektörüyle ilgili yılın ilk yarısı sonu itibarıyla oluşan bazı istatistikleri de sizlerle paylaşmak istiyorum. 2021 yılının ilk yarısı itibarıyla 809 yetkilendirme verilmiş olup sektörde faaliyet gösteren işletmecilerin net satışları toplamının yıl sonunda 88 milyar Türk lirasını bulacağı tahmin edilmektedir. Geçtiğimiz yılın net satışlarını ise 77,1 milyar Türk lirası olarak gerçekleştirmiştir. Öte yandan, geçtiğimiz yıl 16,7 milyar Türk lirasına yakın yatırım yapılmışken bu yılın sonunda söz konusu yatırımların 19 milyar Türk lirasına ulaşabileceği tahmin edilmektedir.

Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; Kurumumuzun önemli projelerinden biri olan yeni Millî Monitör Sistemi Projesi, ASELSAN’la imzalanan sözleşmeyle 2018 yılında fiilen başlamıştır. Ulusal çapta spektrum tarama ve girişim tespit kabiliyetini haiz sistemin 2021 yılı sonunda yazılım ve donanım entegrasyonu ile istasyonların kurulumu tamamlanarak faaliyete geçirilmesi hedeflenmektedir.

Elektronik haberleşme sektörünün yanı sıra 2013 yılından itibaren posta sektörü de Kurumumuzun düzenleme alanına girmiş olup ülkemizde, ulusal çapta, PTT dâhil 23 hizmet sağlayıcısı ve il, iller bazında 16 hizmet sağlayıcısı olmak üzere toplam 39 hizmet sağlayıcısı bulunmaktadır. Mevzuat kapsamında posta hizmet sağlayıcılarına ilişkin denetimlerin yanında, Covid-19 salgını döneminde T.C. kimlik numarası ve imza alınmaksızın temassız teslimat yöntemlerinin uygulanmasına yönelik önlemler alınmıştır. Bununla birlikte, e-ticaret gönderilerinin esnaf, iş yeri, site, AVM ve kilitli kargo dolapları vasıtasıyla teslim edilmesi sağlanmıştır, hizmet kalitesi ve kullanıcı haklarının korunmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir.

Ülkemizin 5G ve ötesi konularında ihtiyaç duyacağı nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesine katkı sağlamak üzere, 5G Vadisi tarafları olan BTK, Hacettepe, ODTÜ, Bilkent, Turkcell, TÜRK TELEKOM ve Vodafone iş birliğiyle uygulamaya geçirilen 5G ve Ötesi Ortak Lisansüstü Destekleme Programı kapsamında, 5G ve ötesi konularda bu üniversitelerde yüksek lisans ve doktora yapan toplam 75 araştırmacı öğrenci mobil işletmeciler tarafından desteklenmiştir.

Öte yandan, Kurumumuzca yakından takip edilen ve haberleşme teknolojileri kümelenmesi tarafından yürütülen Uçtan Uca Yerli ve Millî 5G Haberleşme Şebekesi Projesi’yle 5G teknolojisinde dışa bağımlılığımızın ortadan kaldırılması hedeflenmiştir. 23 Haziran 2021’de Kurumumuz ev sahipliğinde yapılan etkinlikte, söz konusu proje kapsamında geliştirilen yerli ve millî 5G ürünleri kullanılarak uçtan uca 5G test şebekesi kurulmuş ve kurulan şebeke üzerinden 5G teknolojisine ilişkin çeşitli demo gösterimleri yapılmıştır.

Bir diğer önemli projemiz, Mobil Genişbant Spektrum Stratejisi projesidir. Ülkemizin sayısal dönüşüm sürecinde mobil genişbandın daha da gelişebilmesi için kritik olan spektrumun işletmecilerin kullanımında olabilesini teminen Mobil Genişbant Spektrum Stratejisi’nin oluşturulması yönünde çalışmalarımız devam etmektedir.

Diğer yandan, nokta “.tr” uzantılı alan adlarının Kurumumuza devri internet alan adlarının yönetimini koordine eden uluslararası kuruluş olan ICANN nezdinde 2019 yılında onaylanmıştır. Söz konusu onay sonrası ODTÜ’yle imzalanan sözleşme kapsamında “TRABIS, .tr Ağ Bilgi Sistemi” adı verilen yeni sisteme geçiş için çalışmalar başlatılmıştır. 2021 yılı sonuna kadar TRABIS’in faaliyete geçmesi planlanmaktadır.

Günümüzde hızla gelişen teknoloji karşısında önemli bir sorun olarak karşımıza çıkan siber saldırıları en erken biçimde tespit etmek üzere, operatör altyapılarıyla entegre biçimde çalışan, makine öğrenmesi ve yapay zekâ imkânlarını kullanan AVCI, AZAT, KASIRGA ve KULE gibi kendi geliştirdiğimiz yazılımları kullanıyoruz. Bu sistemler üzerinden ve çeşitli kaynaklardan elde ettiğimiz siber tehditler istihbaratını kurum ve kuruluşlarla da paylaşıyoruz.

Bununla birlikte, abonelik sözleşmeleri, numara taşıma ve işletme değişiklikleri gibi işlemler ile nitelikli elektronik sertifika başvurusu ve elektronik posta başvurusu gibi işlemlerin elektronik ortamda gerçekleştirilmesi hâlinde, başvuru sahibinin kimliğinin doğrulanması amacıyla uygulanacak süreçle ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla yapılan çalışmalar tamamlanarak ilgili yönetmelik 26 Haziran 2021’de yayınlanmış olup 31 Aralık 2021 tarihinde yürürlüğe girecektir.

1 Ekim 2020 itibariyle yürürlüğe giren ve kamuoyunda “sosyal medya yasası” olarak bilinen kanun değişikliği kapsamında, düzenlemeye uygun olarak 1 milyon üzerinde kullanıcısı olan tüm sosyal ağlar temsilci atamıştır. Temsilci atayan sosyal ağ sağlayıcıları yasa kapsamında ilk raporlarını haziran ayında Kurumumuza sunmuştur.

Ayrıca, Kurumumuzun bir diğer çalışma alanı olan piyasa gözetimi ve denetimi faaliyetleri kapsamında, 2021 yılı ilk dokuz ayı içinde 605 firmanın 331 marka ve 973 modeli olmak üzere toplam 1.491 denetim gerçekleştirmiştir, 1.057 adet numune cihaza ilgili standartlara uyum testleri uygulanmıştır. Aynı dönemde, 100 firmanın 117 marka, 225 model cihazına toplam 3 milyon 147 bin 654 TL idari para cezası verilmiştir.

Son olarak, Kurumumuzun çevrim içi platformu BTK Akademide hâlihazırda kayıtlı 737.762 kullanıcı bulunmaktadır. Akademide, 7 ana başlık altında 174 konu başlığında eğitim sağlanırken hedefimiz yıl sonuna kadar 200 eğitim başlığında doksan beş bin dakika çevrim içi eğitime ulaşmaktır.

Saygılarımla arz ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum. Vakti tasarruflu kullanımınız için de ayrıca teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, sunumlar tamamlanmıştır, şimdi müzakerelere başlıyoruz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bir öneride bulunabilir miyim Başkanım?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

II.- AÇIKLAMALAR (Devam)

6.- Ankara Milletvekili Bülent Kuşoğlu'nun, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanının ileri bir tarihte, teknolojik gidişatla ilgili bilgi vermesi gerektiğine ilişkin açıklaması

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Değerli Başkan güzel bir sunum yaptı ancak teknolojinin yönünü bir fütürist olarak değil de gerçekçi bir Kurum Başkanından biz de Komisyon olarak duymak isteriz. Uygun gördüğünüz bir tarihte, bize, önümüzdeki on-on beş yıllık teknolojik gidişatla ilgili bilgi verebilirse memnun oluruz. Böyle bir düzenleme yaparsanız memnun oluruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Onu istişare edelim bir ara, tamam.

Teşekkür ediyorum.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile Sayıştay tezkereleleri (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 – Değerli arkadaşlar, şimdi müzakerelere başlıyoruz.

Önce her gruptan birer milletvekilimize, daha sonra da istemlerine göre, sırasıyla, Komisyon üyelerimiz öncelikli olmak üzere –Komisyon üyelerimiz derken Plan ve Bütçe Komisyonu üyelerimiz öncelikli olmak üzere– milletvekillerimize söz vereceğim.

Daha önce belirlediğimiz usuller gereği, gruplar adına sözcü olarak konuşacak arkadaşlara yirmi dakika söz vereceğim, Komisyon üyelerimize on dakika söz hakkı tanıyacağım. Komisyonumuza teşrif etmiş olan değerli milletvekillerimiz ise beşer dakika söz hakkı kullanacaklardır. Yine, ilk gün burada yaptığımız usule ilişkin tartışma ve oylamalar, istişareler çerçevesinde sayıyı belli bir sınırdan tutmaya tabii ki hep birlikte gayret etmek durumundayız. Kaliteli, etkili bir müzakere olmasını temenni ediyorum.

Söz sırasını okuyayım arkadaşlarımızın hazırlanması bakımından: Önce Cumhuriyet Halk Partisi Grubundan Sayın Emine Gülizar Emecan’a söz vereceğim. 2’nci olarak Milliyetçi Hareket Partisi Grubundan Sayın İsmail Faruk Aksu’ya söz vereceğim. 3’üncü sırada HDP Grubundan Sayın Garo Paylan’a söz vereceğim. 4’üncü olarak İYİ Partiden Sayın Erhan Usta’ya söz vereceğim. 5’inci olarak AK Parti’den Sayın Uğur Aydemir’e söz vereceğim. Yemek arasına dek yettiği kadar. Yemek arası verip devam edeceğiz.

Sayın Emine Gülizar Emecan, buyurun lütfen.

Süreniz yirmi dakikadır.

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

Sayın Bakan, Değerli Bakanlık bürokratları; öncelikle hepiniz hoş geldiniz.

Bugün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve bağlı kurumlarının bütçesini görüşüyoruz. “Ulaştırma” çağdaş anlamda nedir? Sizin de söylediğiniz gibi, aslında erişimdir; üretim için ham madde, malzeme ve iş gücünü üretim merkezlerinde buluşturmak demektir. Sosyal devlet anlayışında da ulaşım hakkı önemli bir insan ve yurttaşlık hakkıdır, vatandaşların eşit koşullarda yararlanabilmesi gereken bir kamu hizmetidir. Yapım maliyetleri bütçeye gereksiz büyük yükler getirmemelidir. Ülkenin kalkınma amaçları ve toplum beklentileri doğrultusunda çağdaş ve sürdürülebilir ulaşım politikaları belirlenirken de en temel araçları başta planlama, yatırım ve finansman modeli üçlüsü, temel amaçları da ekonomik, sosyal gelişimin sağlanması ve çevrenin korunması üçlüsüdür.

Şimdi, bu girişten sonra, Sayın Bakan, siz iktidar olarak on yıldır bu anlamda bir ulaşım politikası uyguladınız mı? Ne yazık ki uygulamalarımızın çoğunda, ekonominin gelişiminden, arazi kullanımından, sosyal amaçlardan, doğa ve çevre korunması duyarlılığından kopuk, plan dayanağından yoksun bir anlayış, bir politikasızlık, daha doğrusu rant ve talan politikası, iktidarınız tarafından övünülerek ortaya konuldu ve konulmaya devam ediliyor. Sizin anlayışınız, yaptığınız yatırımların ulaşım ne kadar katkı sağladığı üzerinden değil, dünya ölçeğinde bu yatırımların ne kadar büyük, mega oluşları üzerinden övünen bir anlayış.

Planlama kapsamlı bir çalışmadır ve önemli çıktılarında biri, yatırımlar konusunda da yol göstermesidir. Ulaştırma yatırımları milyar dolarlarla ifade edildiği, yapımı da yıllarca sürdüğü ve uzun ömürlü olduğu için gelecekteki gelişmeleri de öngörmek gerekmektedir. Planlamadan sonra doğru yatırım kararları koşulu gelir, yanlış bir yatırımın da alternatif kullanımı yoktur Sayın Bakan, mutlaka ve mutlaka planlanarak en düşük maliyetle gerçekleştirilmelidir. Kamu yatırımları açısından konunun önemli bir başka yanı da kullanılacak finansman modelidir. Örneğin, öz kaynak kullanılabilir, borç alınabilir, kredi kullanılabilir, yap-işlet-devret ya da başka bir finansman modelinden de yararlanılabilir, yaratılabilir. Yap-işlet-devret türü finansmanlara zeyilname gerektirmeyecek şekilde mutlaka ayrıntılı etütlere dayalı çok dikkatli talep tahminleri ve fizibilite değerlendirmeleri yapılmış şekilde başvurulmalıdır. Ancak sizin ulaşım anlayışınız, planlama, yatırım ve finansman modeli üçlüsünü altüst etmiş durumda. Sizin projelerde uyguladığınız yap-işlet-devret modelinde ise yatırım tutarları şaibeli

derecede yüksek gösterilmiş, yüzde 90'a varan hatalı talep tahmini olan, dolar bazında çok yüksek sayıda araç geçiş garantili, çok büyük kârları da garanti altına alan bir model olarak ortaya çıktı. 3 yanlış 1 doğruyu sürekli götürüyor Sayın Bakan.

Bakanlığınız bir yatırım bakanlığı değil, kamu zararı bakanlığı hâline gelmiştir çünkü "Ulaştırma Bakanlığı" deyince akla 5'li çete, yandaşa giden ihale, mega projeler, kamu zararı geliyor artık.

Ulus olarak yıllar sürecektir, torunlarımıza kalacak ağır bir borç yükünün altına girmiş bulunuyorsunuz, hep birlikte girmiş bulunuyoruz. Özetle, yaptığınız her işte kurulan tezgâh ya da sistem her durumda şirketlerin lehine işleyecek şekilde dizayn edilmiş görülüyor. "Yapılan KÖİ projelerinde, kamu-özel iş birliği projelerinde sözleşmeler neden döviz cinsinden fiyatlandırıldı?" diye soracak olursak... Çünkü adrese teslim verdiğiniz yüklenici görevli şirketlerin bu projeleri hayata geçirecek öz kaynakları yoktu ve gereken kaynağı yurt dışından, döviz cinsinden kredi olarak getirdiler. Sürekli şöyle bir savunmanız var: "Kamu kaynaklarıyla bu projeleri yapamazdık, bu kadar kısa sürede hizmete alamazdık." Bu şirketlerden daha düşük faizde ve uzun vadede, koskoca Türkiye Cumhuriyeti devleti olarak siz dış finansman sağlayamaz mıydınız, kamu kaynaklarını değerlendiremez miydiniz? Yani aradınız da mı bulamadınız? Üstelik ihale süreçleri de yapım süreçleri de daha şeffaf ve hesap verilebilir bir süreç olurdu. Şimdi, oluşturulan yanlış modelle bütün bu projelerin muhatabı olan Karayolları Genel Müdürlüğü ise resmen bir Düyun-ı Umumiye idaresine dönüşmüş durumdadır; devletin kaynakları Karayollarına aktarılıyor, oradan da şirketlere akıyor. Bir de Hazinesin borç üstlenim garantisi var tabii; gelir garantileri gerçekleşmediğinde, sözleşmenin feshedildiği durumda Hazine bu kredi borçlarıyla karşı karşıya kalmış olacaktır.

Şimdi, Sayın Bakan, sizinle bir tablo paylaşacağım, olayın fahişliği de bu tabloda açık ve net olarak ortaya çıkıyor. Bu tabloda 7 büyük kamu-özel iş birliği kara ulaşım projesinin mali bilgileri yer almakta. "Bu verileri nereden aldınız?" diye soracak olursanız, aylık hazine borç yönetim raporundan ve Sayıştayın denetim raporundan derlenmiştir; şöyle, Karayolları Genel Müdürlüğünün Sayıştay raporunun 28'inci sayfasında, inceleyebilirsiniz. Siz şeffaf bilgiler paylaşmadığınız için bu şekilde derleyerek ne bulduk? Bu verilere göre, yüklenicilerin üstleneceği maliyet, toplamda -gördüğünüz gibi şu 1'inci sarı sütunda- 22,3 milyar dolar ve karşılığında verilen toplam garanti tutarı ise -2'nci sarı sütunda görüldüğü gibi- 34,8 milyar dolar. Yani yatırımcılara verilen gelir garantisi, yatırım tutarının yüzde 156'sına denk gelmektedir Sayın Bakan. Bu nasıl bir garanti kıyağıdır, nasıl bir fiyatlandırmadır? Hakikaten anlamak mümkün değil; hiçbir mantığa, mühendisliğe, hesaba uymuyor. Yani dolardaki hızlı yükselişle 31 Aralıkta 7,37 olan kur, bugün sabah baktığımda 10,87'ydi. Bütün hesaplarınız da altüst olmuş durumda. Ayrıca da bu projelerin maliyetlerinin hesaplarının ne kadar doğru, fahiş, şişirilmiş maliyet hesapları olup olmadığını da bilmiyoruz.

Diğer yandan, verilen garantilerin projelerin maliyetlerine oranında da tutarsızlıklar mevcut. Örneğin, yine, garanti maliyet oranı, Kuzey Marmara Otoyolu'nun 3 etabı için de ayrıca farklıdır. Baktığımız zaman Kınalı-Odayeri kesimi ile Kurtköy-Akyazı kesimlerinde bu oran yüzde 122-123 iken Odayeri-Paşaköy kesiminde bu oran yüzde 205 olarak görünüyor. Bunun nedenini de açıkçası sormak istiyorum çünkü bu Odayeri-Paşaköy ve üçüncü köprü'nün dâhil olduğu yer, trafiğin de aslında en yoğun olduğu yer. Bu çelişiklere de cevap vermenizi istiyoruz.

Şimdi, Sayın Bakan "Devletin kasasından, milletin kesesinden tek kuruş çıkmadan..." sloganınız da koca bir yalan. Projelere verilen talep garantileri her geçen yıl kamuya büyük yük getirmekte. Dolayısıyla fahiş bedel öderken -hizmeti kullanmayan vatandaşlardan da ödedikleri vergiler üzerinden- yandaşlara kaynak, devlet tarafından aktarılmaktadır. Projelerin Türkiye'nin borçlanması da çok büyük payı var. Kara ulaşımı altındaki kamu-özel iş birliği projelerinin hizmete alındığı ve garanti

ödemelerinin de başladığı 2016 yılı sonrasında -şu tabloda gördüğünüz gibi- hazinenin toplam borcu yaklaşık yüzde 140 artarak 759 milyar TL'den 1 trilyon 812 milyar TL'ye çıkmıştır. Bu, projelerle birlikte paralel seyreden bir süreç. Aynı süreçte net borçlanma da hızla artmıştır. 2019 ve 2020 yıllarında ise toplam gelirler borçların faizlerine yetmediği için faiz dışı denge negatife dönmüş yani Türkiye borç faizi içinde borçlanır duruma düşmüştür. Ancak bütün bunlar olurken garanti ödemelerinden de asla ödün verilmemiştir.

Şimdi, bir harita paylaşmak istiyorum Sayın Bakan sizinle, daha önce de bu haritayı biz gündeme getirmiştik Cumhuriyet Halk Partisi olarak. İstanbul'da -bu haritada gördüğünüz gibi- geçen Kuzey Marmara Otoyolu, üçüncü köprü yani kamu-özel iş birliğiyle yaptırılan projeler yok ve o nedenle de bu geçişler devlete ait kara yollarında takip edildiği gibi maalesef takip edilemiyor tarafımızdan. Neden buraya almıyorsunuz? Bu projelerin paralarını kim ödüyor? Kimden çıkıyor Sayın Bakan? Bu vatandaştan çıkmıyor mu? Bizden çıkmıyor mu? Devletten çıkmıyor mu? Burada olması gerekmiyor mu bu projelerin? Lütfen artık bu haritada bu bilgileri de paylaşın ve daha şeffaf bir yaklaşım bekliyoruz sizden. Yani bir de şu var: “Bugüne kadar şu kadar işte emisyon sağladık, bu kadar tasarruf sağladık.” diyorsunuz. Bunların da aslında doğru bir şekilde değerlendirilmesi için bunun da yapılması gerekir.

Biraz önce şeffaflıktan bahsetmiştim. Açık kaynaklardan yine derlediğimiz bilgilere göre, 2016 yılından 2020 yılına kadar kısmen veya tamamen hizmete alınmış 4 ana projeye, Hazineden Karayolları Genel Müdürlüğü eliyle yapılan garanti ödemeleri 14 milyar TL. Beş yıllık bu ödemelerin tamamı Hazine tarafından borçlanılarak finanse edildiği için güncel maliyet faiziyle birlikte 20 milyar TL'nin üzerindedir. 2021-2024 yıllarını kapsayan orta vadeli planda ise Karayolları Genel Müdürlüğü'nün üç yıllık ödenek tahmininde garanti ödemelerinin yapıldığı cari transferler kalemi 70 milyar TL'yi geçmektedir yani otoyol, köprü, tünel, kamu-özel iş birliği projelerinin garanti ödemelerinin maliyeti 2024 sonunda 100 milyar TL'yi aşmış olacaktır. Bu tutar tamamen kamu borcu yürütülerek finanse edilecektir.

Tabii, bir de tüm bu projeler gerekli miydi diye bir soru sormak istiyorum. İstanbul'da yapılan bazı yatırımların plansız yatırımlar olduğunu söylemek zorundayız çünkü şekil olarak planlara konulmaları, planlı olmaları anlamına da gelmiyor elbet. Bunlar, ulaştırma mantığına ve İstanbul'un gelişme stratejilerine uyumları da tartışmalı olan... Örneğin, üçüncü köprü, Kuzey Marmara Otoyolu, üçüncü havalimanı; bir de çılgın proje var, ona sonra değineceğim. Bu projeler, İstanbul için doğaya, çevreye ve tarihi değerlere ciddi zararları olan plan dışı yatırımlardır. İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda üçüncü havalimanının gerekliliği ve Silivri'de yapılması da belirtilmişti ancak bu karar yok sayılarak Kuzey Ormanları Bölgesi'nde yapıldı. Kuzey Marmara Otoyolu da eklenince ciddi bir doğa tahribatı yaşandı. Şehrin belki de hiç büyümemesi gereken bölgesinde ulaşım yoluyla sayenizde potansiyel yaratıldı. Dahası dünyada örneği bulunmayan anlaşılabilir bir kararla da Atatürk Havalimanı'nı da işlevsiz hâle getirdiniz. Üçüncü köprü şehir trafiğinde çok yoğun tercih edilmediğinden özellikle lojistik ve yolcu taşıma amaçlı kullanıma sıkışmış durumda şu anda. Çanakkale Köprüsü'nün de yapımıyla Ege'den gelip üçüncü köprüyü kullanarak yurt dışına gidecek olan araçlar Çanakkale'yi tercih ederlerse üçüncü köprü kullanımının daha azalacağını öngördünüz mü? Hiç bunun hesabını yaptınız mı diye de sormak istiyorum.

Tüm bu mega projelere akıttığınız kaynağı eğer Anadolu'da sanayinin ve üretimin gelişmesine ayırsaydınız, üretim merkezleri ve onunla birlikte nüfus hareketleri de İstanbul'dan Anadolu'ya kayacaktı ve yapılan mega otoyol, köprü, tünel projelerinin de bu bölgede bu kadar yoğun şekilde yapılmasına gerek olmayacaktı.

Tabii, burada Kanal İstanbul'a da değinmeden geçemeyeceğim. Kanal İstanbul Projesi'nin trafiği rahatlatma amacıyla yapılan bir proje olmadığını, aslında 2006-2018 yılları arasında yıllık gemi sayısındaki toplam yüzde 24,2 azalmanın gösterdiğini görüyoruz. Siz bunun tam tersini iddia ediyorsunuz, bu projeye çok ihtiyaç olduğunu söylüyorsunuz. Ancak gemilerin grostonları ve boyutları da artmıştır bu süreçte. Şimdi, Kanal İstanbul üzerinde 1 demir yolu geçişi olmak üzere toplam 7 adet kara yolu köprüsü yapılacak. Bu köprülerin 4'ü 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden daha büyük olup diğerleri de mevcut boğaz köprülerine yakın köprüler. ÇED raporunda inşa edilecek köprülere kazıklı ve keson temeller öneriliyor. Demek ki burada zayıf bir zemin söz konusu. Bu da projede yer alacak her tekil yapının yapım aşamasından başlayarak kullanımı boyunca sürekli bir heyelan tehdidine açık olacağını gösteriyor.

Şimdi, Sayın Bakan, planlanan potansiyel yerleşim alanları ve ilişkili ulaşım yatırımlarının kaçınılmaz olarak İstanbul'un bölgesel çekiciliğini artırmasıyla İstanbul nüfusunda önemli bir artış yaşanacak ve kişi başına düşen kentsel altyapı maliyetleri de astronomik ölçüde artacaktır. Tabii, inşaat sırasında ve sonrasında yoğun karbon emisyonu, araç yoğunluğu kaynaklı gürültü kirliliği...

Şimdi, nereden baksak bu proje elimizde kalıyor. Sunumunuzda şöyle diyorsunuz: "Bir taraftan da Kanal İstanbul bileşenlerini oluşturan yapılar inşa ediyoruz." Aslında itiraf ediyorsunuz. Kanal İstanbul bölgesinde yeni bir yerleşim, yeni nüfus yoğunluğu, yeni ulaşım kanalları, hatları, kendi yoğunluğunu, kendi potansiyelini zaten yaratarak, orayı boğuyorsunuz. Siz yani İstanbul'da neyi rahatlatacaksınız, bunu anlamak gerçekten mümkün değil. Yani aslında Kanal İstanbul Projesi'nin bir ulaştırma projesi değil, bir rant ve emlak projesi olduğu, bölgede yaşanan emlak hareketleriyle de aslında iyice ortaya çıkmıştır. Bu ucube projenin, önümüzdeki seçimlerde iktidarda kalamayacağınız için yapılmayacağını da burada not olarak sunmak istiyorum size. (AK PARTİ sıralarından gürültüler) Bakan devamlı kafa sallıyor gülererek, sallasın bakalım.

Şimdi, biraz demir yollarına geçelim: Son dönemde demir yollarını devlet politikası olarak kabul ettiğinizi ilan ettiniz. Sayın Bakan, demir yollarına ağırlık veriyor ve yatırımlardaki payını da artırıp yüksek bütçe ayırıyorsunuz. 2022 yılında ayrılan bütçe 17 milyar 173 milyon Türk lirası.

Şimdi, "Planlamanız nasıl?" diye baktığımızda, Avrupa'nın tedarik merkezi olmaya aday bir ülkeyiz ama gerçek anlamda ülke ticaretine, lojistiğine, ulaşımına katkı sunacak bir planlamayla ekspres yolcu trenleri ve yük trenlerinin çalışacağı hatlara daha fazla ihtiyaç varken siz yüksek hızlı tren üzerinde yoğunlaştınız, bu amaçla da çok fazla kaynak harcadı. Sunumunuzda da bunu söylüyorsunuz. 4.364 kilometrelik hattın -yeni yapılan- 4.007 kilometresini hızlı tren hatları oluşturuyor.

Şimdi, sadece YHT hatları yapılarak trenlerin işletilmesi ne kadar fizibil diye sormak istiyorum. Bunlar çok pahalı projeler. Başka ülkelerde, örneğin, Almanya'da tek başına çalışan yüksek hızlı tren hatları yok. O hatlara, şehir hatları, trenleri ve yük trenleri de ekleniyor, onlar da çalışıyorlar. Yüksek hızlı trenler de tam anlamıyla yüksek hızlı tren hattı değil maalesef. İstanbul-Ankara hattının kısa bir bölümü YHT mantığıyla işletiliyor. Türkiye de doğru zaman planlamasıyla karma trafik hatları kullanımı çok daha ekonomik hâle getirebilirdi aslında bu işi. Bakanlığınızın hiç böyle bir çalışması oldu mu? Aynı zamanda demir yollarıyla ilgili yapım kaliteleri de çok düşük, sürekli kazalar yaşanıyor, ölümler oluyor. Yani yapıyorsunuz ama bunların neye mal olduğu da ortada.

Osmangazi Köprüsü ilk projelendirildiğinde, örneğin, üzerinde 3 gidiş, 3 dönüş şeritli kara yolu ve ayrıca 1 gidiş, 1 dönüş, 2 demir yolu hattı bulunuyordu, neden kaldırdınız? Eğer kaldırılmasaydı İstanbul, Bursa, Ankara, İzmir'le, yatırımı daha ucuz, daha kısa süreli demir yolu bağlantılarına kavuşacaktı. Körfez Köprüsü üzerinden geçen hatta göre yaklaşık 150 kilometre daha uzun Bursa-Osmaneli hattının belki de yapımına gerek kalmayacaktı. İstanbul'un Ege Bölgesi'yle bağlantısını

yalnızca kara yoluna dayalı sağlıksız bir ulaştırma sistemine mahkûm ettiniz, bu olumsuz gelişmenin nedeni de seçilen finansman yöntemidir. Neden? Çünkü adrese teslim verdiğiniz müteahhitler “Bu proje çok pahalı, demir yolunu yapamayız.” dediler. Siz de demir yolunu projeden kaldırdınız.

Şimdi, “Sizin yeni ulaşım ve iletişim çağı anlayışınız bu mu?” diye sormak istiyorum. Şu andaki demir yollarıyla ilgili hedeflerinizle de aslında bu yapmış olduğunuz uygulama çelişiyor.

Şimdi, Sayın Bakan, İstanbul’daki metrolara gelelim “ulaştırma” “demir yolları” derken, birkaç gün önce CNN’deki programda şöyle demişsiniz: “İstanbul’daki tüm metroları biz yaptık. Yeni yönetimin hiçbir projesi yok. Devam eden projeleri devam ettirmiyorlar zaten. Yüzde 60-70’e gelmiş projeler. İki buçuk yılda çoktan bitirilmiş olması gereken projelerdi, maalesef bitmedi.” demişsiniz.

Şimdi, el insaf, bir bakalım diyorum İstanbul’a bir İstanbul milletvekili olarak da. İstanbul’da 23 Haziran 2019 seçimleri öncesi yani AKP iktidarı döneminde duran hatlar da dâhil, ihalesi yapılmış, kâğıt üstünde yapımı devam eden toplam 141,3 kilometre 12 raylı sistem hattı mevcuttu. 12 projenin 10’unun toplam 103,8 kilometresi düzgün finans ve bütçe planlaması yapılmadan ihaleye çıkılmış olmasından dolayı sizin döneminizde finans yetersizliği sonucu durmuş ve durdurulmuş hatlardı. İstanbul’un altında birçok noktada da metro inşaatı, tünel çalışmaları çöküş yaşanabilecek şekilde yarım bırakılmış ve göçme riski yaşıyordu. Yürütülen çalışmalar için birçok yol kapatılmış. Örneğin; Eminönü-Alibeyköy Tramvay Hattı için sahil bandı 2016’dan beri kapalıydı ve yan tarafta deniz olduğunu unutmştuk biz. Düzgün ilerlese 2018-2020’de açılacak olan hatlar, 2019’da yüzde 3-4 mertebesinde ilerlemelerle bırakılmıştı sizin döneminizde; toplamda ciddi bir kamu zararı oluşmuş durumdaydı. Yani, şimdi atıp tutuyorsunuz bu konuda ama baktığımızda, bu çarpık tablonun yanında bir yandan da iktidar olarak...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİŞMAİLOĞLU – “Atıp tutuyor.” diyor ya!

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bakın, siz işi gücü de bıraktınız Sayın Bakan -kesmeyin- iktidar olarak yapılan yatırımları engellemeye çalışıyorsunuz. Belediyenin bulunduğu krediler onaylanmıyor, vatandaşın ulaşım hakkını geciktiriyorsunuz. (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, kaba ve yaralayıcı dil kullanmayalım, İç Tüzük’ümüze uyalım lütfen, rica ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Bakın, Altyapı Genel Müdürlüğünüzde onaylanmayı bekleyen bir sürü fizibilite raporları, araç devir imzaları var. Neyse ki, 10 adet raylı sistem hattı İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından temin edilen dış krediler yoluyla düzeldi. Sağlanan dış kaynak...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz dolmuştur, iki dakika ek süre veriyorum, lütfen tamamlayınız. Çok sayıda konuşma talebi var, o yüzden, daha sıkı uygulayacağım kuralları.

Buyurun lütfen.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – 2019-2024 yılları arasında senede 21,1 kilometre ortalama ile toplamda 105,5 kilometre hat açılışı yapılmış olacak.

Sayın Bakan, aslolan vatandaşa kamu hizmeti sunmaktır. Hatırlatmak isterim ki belediye devletin rakibi değil, bir parçasıdır.

SALİH CORA (Trabzon) – Ne kadar metro yaptı İstanbul Büyükşehir Belediyesi?

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Şimdi, Sayın Bakan, ben kalan süremde çok kısa Sayıştay raporlarına girmek istiyorum. Şimdi, burada raporları akşama kadar...

SALİH CORA (Trabzon) – İstanbul Büyükşehir Belediyesi kaç metre metro hattı yaptı? Bak “kilometre” demiyorum “metre” diyorum! Metro hatları hafriyatla doldu...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Lütfen, müsaade eder misiniz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Salih Bey, müdahale etmeyelim, lütfen.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Süreme ek istiyorum Sayın Başkan; dikkatimi, insicamımı bozdu.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yok, siz devam ediyorsunuz, hiç kesmediniz konuşmanızı.

Buyurun.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Şu an kestim sizinle konuşmak için, lütfen.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Tamam, bir on saniye ekleriz.

Buyurun.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – “Sayıştay raporlarını da konuşmaya gerek yok akşama kadar burada.” dediniz ama Sayıştay raporlarında çok ciddi rakamlar söz konusu. Yani, özellikle AKP iktidarları döneminde ulaştırma ihalelerinin sermaye çevrelerine rant aktarma odaklı olduğu da çıkıyor ortaya. Çok detayına giremeyeceğim ama... Örneğin; hiçbir gereği yokken, Kamu İhale Kanunu’nun 21’inci maddesinin (b) bendine göre, şartlar oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle 9 iş için tam 19,7 milyar TL tutarında sözleşme imzalanmış.

Gayrettepe-İstanbul yeni Havalimanı metro yapım işinde, metro inşaatının tamamlanma tarihinde gecikme yaşanmaması adına ve bedelinin havaalanı işletmecisinden tahsil edilmesi şartıyla metro yüklenicisi tarafından yaptırılmasına karar verilmiş, öyle de yapılmış.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son otuz saniyeniz...

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Ve 7,9 milyon avro ödenmiş bu şirkete. Yani, niye böyle yaptığınızı da ayrıca anlayamıyorum. Bunlar Sayıştay raporları, doğru değil mi? Bunlarla ilgili hesap verirsiniz tabii seviniriz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Verdik.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gün sonunda söz vereceğim Sayın Bakanım, cevap verirsiniz o zaman.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Hesap yeri burasıdır. Sayıştay raporlarının hesap yeri burasıdır. O nedenle, bu Sayıştay raporlarındaki toplam iki bakan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum, on saniye ilavenizi de verdim.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Cümlemi bitiriyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Herkese eşit davranmak durumundayım, rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Peki, arkadaşlarımız tekrar değinecek Sayıştay raporlarına.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mutlaka başka arkadaşlar da konuşurlar.

Teşekkür ediyorum.

EMİNE GÜLİZAR EMECAN (İstanbul) – Yine de Ulaştırma Bakanlığının bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Söz sırası MHP Grubundan Sayın İsmail Faruk Aksu’da.

Sayın Aksu, buyurun.

Süreniz yirmi dakikadır.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ediyorum.

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

Sayın Bakanım, kapsamlı sunumunuz için teşekkür ederiz.

(Uğultular)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bir sükûneti sağlayalım; hatibin söyledikleri anlaşılıyor, rica ediyorum.

Buyurun.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir. Sürdürülebilir kalkınmanın sağlanmasında ekonomik, çevresel ve sosyal boyutların tamamına etki etmesi bakımından ulaştırma sektörü kritik bir öneme sahiptir. Günümüz dünyasında yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir. Bize göre, ulaştırma sisteminin hızlı, güvenli ve ileri teknolojiyi kullanan, çevreye duyarlı, rekabeti tesis edecek, uluslararası ulaşım koridorlarıyla bütünleşen, sanayiye yönlendirecek, yaygın ve katlanılabilir maliyette olması esastır. Bu kapsamda, kentsel alanlarda hareketlilik ve erişim ihtiyacının en ekonomik ve çevreye duyarlı şekilde karşılanması amacını taşıyan sürdürülebilir kent içi ulaşım politikalarının geliştirilmesi de önemli hâle gelmiştir. Ulaşım hizmetine olan talep sosyal, kültürel ve ekonomik aktivitelerin sonucunda oluşmakta, altyapı ihtiyacı da bu talebe bağlı olarak gelişip büyümektedir. Bu anlayışla, ulaştırma ve haberleşme alanında planlı bir yaklaşımla sürdürülebilir ulaşım ve iletişim yapısının oluşturulması, çok modlu ve dengeli ulaşımın desteklenmesi, ayrıca uluslararası tehditlere karşı Türkiye’nin siber güvenliğinin sağlanması önem arz etmektedir.

Dünya ticaretinde yaşanan daralma ve genişlemeler ulaştırma sektörünü, bilhassa da dış ticaretin önemli bir bölümünün yapıldığı alt modlar olan deniz yolu ve kara yolu taşımacılığını önemli oranda etkilemektedir. Bununla beraber, dünya ticaretinin değişen eksen, tüketim ve üretim merkezlerine olan coğrafi yakınlığı ve üretim kapasitesi ülkemize önemli fırsatlar da sunmaktadır.

Esasen Bakanlığınızın faaliyet alanlarının tümü, Türkiye’nin topyekûn kalkınması için gereken altyapının temel ayaklarını oluşturmaktadır. Bunun bilinciyle Türkiye; havalimanları, otoyollar, köprüler, barajlar, tüneller, demir yolu, liman gibi dünya çapında devasa ulaştırma ve altyapı yatırımları gerçekleştirmiştir.

Geçmişten bu yana; Güney Marmara-Ege aksı ile Avrupa kara ulaşım koridorunun bütünleşmesini sağlayacak Çanakkale boğaz geçişi projesi olarak seçim beyannamelerimizde yer alan, 1915 Çanakkale Köprüsü’nün kısa zamanda hayata geçirilecek olmasından büyük bir memnuniyet duyuyoruz.

Diğer taraftan, bir İstanbul Milletvekili olarak, İstanbul’a yaptığınız ulaşım ve kent içi ulaşım yatırımları için şahsınızda Bakanlık, bağlı ve ilgili kuruluş çalışanlarına teşekkür ediyorum.

İstanbul Havaalanı, Kuzey Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli, metro çalışmaları, İzmir Otoyolu, Osmangazi Köprüsü ve Gebze-Halkalı Banliyö Tren Hattı gibi projeler İstanbul’a ve dolaylı olarak etkilediği diğer bölgelere ulaşım alanında fayda sağlayarak ekonomik anlamda da değer katmıştır.

Bazı büyükşehirlerle birlikte İstanbul'da da 103 kilometreyi aşkın önemli metro çalışmaları devam etmektedir, sizin de sunumunuzda ifade ettiğiniz gibi. Beşiktaş-Gayrettepe-İstanbul Havalimanı, Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy-İstanbul Havalimanı, Başakşehir-Çam ve Sakura Şehir Hastanesi-Kayaşehir, Bakırköy-Bahçelievler-Güngören-Kirazlı, Pendik-Tavşantepe-Sabiha Gökçen Havaalanı, Altunizade-Çamlıca metro hatları ile Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı bunlardan sadece bazılarıdır.

2022'nin ortalarında peyderpey açılması planlanan bu projeler İstanbul'un trafiğini rahatlatacak, vatandaşlarımızın hayatını kolaylaştıracak, havalimanının etkinliğini ve yolculuk konforunu artıracak önemli bir kazanım olacaktır.

Güvenli, verimli, süratli ve kolay erişilebilir bir ulaştırma sistemi, lojistik hizmetlerinin etkin sunumu için de kritik önemdedir.

Nitekim Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'nda, lojistik hizmetlerinin etkin sunumu için ulaşım maliyetleri, erişilebilirlik ve trafik güvenliği gibi unsurları temel alan ve türler arasında dengeli ve birbirini tamamlayıcı bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasını amaçlayan Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nın güncellenerek uygulamaya konulmasına ilişkin çalışmaların devam etmesi gerekliliği vurgulanmıştır.

Ayrıca, etkin bir koordinasyonla lojistik mevzuatının düzenlenmesi ve lojistik sektörüne yönelik standartların oluşturulması yönündeki ihtiyacın önemini korumakta olduğu da belirtilmiştir.

Ülkemizin coğrafi konumunun da etkisiyle yüksek potansiyel sunan ulaştırma sektöründe yapılanların yanında, makro ölçekte katedeceği ve ulaşacağı önemli rotaların olduğu da görülmektedir.

Türkiye'deki mevcut demir yolu ağı 2020 yılı sonu itibarıyla toplam 12.803 kilometredir. Türkiye'deki mevcut demir yolu ağı yoğunluğu dikkate alındığında hem nüfus hem de yüz ölçümü bazında AB ortalamasının altında bir ağa sahip olduğu görülmektedir.

2020 yılında uluslararası demir yolu taşımacılığında önemli mesafeler katedilmiş, yurt içi demir yolu yük taşımalarında yüzde 11,5, yurt dışı yük taşımalarında ise yüzde 80,7 artış gerçekleşmiştir. Bu potansiyel dikkate alınarak önemli demir yolu güzergâhlarında kapasite artışı sağlanması, öngörülen ve planlanan projelerin hayata geçirilmesi ve özel sektör işletmeciliğinin geliştirilerek orta ve uzun vadede demir yolu yük taşımacılığında istenilen gelişmenin sağlanması mümkün olabilecektir. 30 Ekim 2017 tarihinde resmî açılışı yapılan Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı gibi stratejik öneme sahip projelerin hayata geçirilmesi kuşkusuz, Türkiye'ye ekonomik olduğu kadar siyasi üstünlük de sağlayacaktır.

Nitekim, Türk Dünyası 2040 Vizyonu Belgesi'nde, üye devletlerin ihtiyaç ve isteklerine hizmet etmek için ortak eylemi yönlendirecek 4 ana ilkedен biri olarak "Ekonomik ve Sektörel İş Birliği" başlığı altında nakliye ve gümrük alanında Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridor'un doğu ile batı arasındaki en kısa ve en güvenli ulaşım bağlantısı hâline getirilerek üye devletlerin bu koridor üzerinden bölgesel ve küresel tedarik ve üretim zincirlerine dâhil edilmesi, sınır geçişi için gümrük ve transit prosedürlerinin sadeleştirilmesi ve uyumlu hâle getirilerek koridor boyunca verimli, istikrarlı, hızlı ve sorunsuz taşımacılığın önündeki fiziksel olmayan engellerin ortadan kaldırılması konularına yer verilmiştir.

Ulaştırma ve altyapı alanında önemli adımlar atılırken önemli önceliklerden biri de ekonomiyi ve sosyal yaşamı her noktada canlandıracak, mevcut yol ağının trafik güvenliğini artıracak, taşıt işletme maliyetini düşürecek ve ülke genelindeki yerleşim birimlerine her mevsim kolay ulaşımı sağlayacak yolların yapılmasıdır.

Trafik güvenliği konusu önemli bir sosyoekonomik sorun alanı oluşturmakta ve ülkemizde trafik kazalarının önlenmesine yönelik tedbirler önemini korumaktadır. Bu kapsamda, son dönemlerde inşa edilen kara yollarında kullanılan Akıllı Ulaşım Sistemi sayesinde trafik güvenliği en üst seviyeye çıkarılarak kazaların minimum düzeye düşürülmesine katkı sağlanmıştır.

Küreselleşmeyle birlikte dünyadaki ticaret hacminin hızla artması ulaşım sektörünü dünya ekonomisinin en önemli aktörlerinden biri hâline getirmiştir. Buna paralel olarak havacılık sektörü de hızla gelişerek uluslararası entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamakta, hatta öncülük etmektedir. Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmeler Türkiye’de de hava yolu sektöründe büyümeyi beraberinde getirmiştir.

Covid-19 salgınına bağlı kapanmalarla birlikte dünya genelinde hava yolları çok zor bir dönem geçirmiştir. Türk Hava Yolları da bu süreçten etkilenmiş ancak uyguladığı akılcı politikalarla süreçten güçlenerek çıkmayı başarmıştır. Türk Hava Yolları operasyonel ve finansal sonuçlarıyla rakiplerinden olumlu ayrılarak tüm olumsuzlukları ve belirsizlikleri daha iyi yönetmiştir.

2020 yıl sonu itibarıyla, İstanbul Havalimanı, Londra Heathrow ve Frankfurt Havaalanlarını geride bırakarak Avrupa Yolcu Trafığı Sıralaması’nda en çok yolcuya hizmet veren havalimanı olarak tarihe geçmiştir. Türk Hava Yolları yolcu yerine kargo taşımış, katma değeri yüksek ürünlerin yanı sıra, dünya için kritik öneme sahip ilaçların nakliyesini gerçekleştirmiş, yeni fikirler sayesinde pandemi sürecini başarıyla yönetmiştir.

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, gayrisafi yurt içi hasılaya yapacağı doğrudan katkının yanı sıra diğer sektörlerin gelişimi için de kritik önemdedir.

Türkiye’nin küresel uydu haberleşme pazarlarındaki ağırlığının artırılması adına uydu haberleşme hizmetleri alanındaki bilimsel ve teknolojik gelişmeleri yakından takip eden TÜRKSAT’ın, bu alanda ülkemizde yapılan çalışmalara öncülük eden kurumlar arasında yer alması gurur vericidir. Uydu ve uzay teknolojileri alanında yürütülen çalışmalarda dışa bağımlılığın azaltılması ve sahip olunan imkân ve kabiliyetlerin geliştirilmesi ülke kaynaklarının verimli bir şekilde koordine edilmesine katkı sağlayacaktır.

Denizcilik, uluslararası ticari taşımacılıktan en büyük paya sahip olan sektör olarak dış ticaretimizin geliştirilmesi, ekonomimizin dışa açılarak dünya ekonomisiyle bütünleşmesi ve diğer ekonomik hedeflerimizin gerçekleştirilmesi açısından son derece önemli fonksiyona sahiptir.

Deniz yolu, taşımacılığın birim başına en düşük maliyetle gerçekleştirildiği ulaştırma modudur ve kara yolu taşımacılığına göre ortalama 6,5 kat, demir yolu taşımacılığına göre ise 3,5 kat daha ekonomiktir.

Etkili deniz taşımacılığı politikaları yalnızca ticari değil, kültürel zenginliğin de önünü açmakta, turizme katkıda bulunmaktadır.

Ülkemizdeki küçük ölçekli, verimsiz ve dağınık liman altyapısı lojistik maliyetleri yükseltmekte, sektörde aşırı rekabete yol açarak liman işletmecilerinin kârlılığını azaltmakta ve kaliteli liman altyapısının önüne geçmektedir.

Bu çerçevede, ülkemizdeki liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmeli, fiziksel altyapının geliştirilerek deniz yolu taşıma paylarının artırılması önem arz etmektedir.

Dünyada doğal kaynakların sınırlı olması ülkeleri alternatif arayışlar içerisine sokmaktadır. Özellikle mal ve hizmetlerin ulaştırılmasında lojistik maliyetlerin düşürülmesi mod tercihinde belirleyici unsur olmaktadır. Günümüzde mal ve hizmetlerin nihai tüketiciye ulaştırılmasında, hem tek seferde daha fazla yük taşıma imkânı bulunması hem de maliyetlerin daha uygun olması nedeniyle en çok kullanılan ulaştırma modu deniz yoludur.

Bu şekilde, deniz yolu ana taşımacılık modu olurken demir yolu, kara yolu ve hava yolunun en ideal noktadan deniz yoluna bağlanması gerekmektedir.

Diğer yandan, e-ticaret uygulamalarıyla artık insanlar mal ve hizmetlere hem ucuz hem de bulunduğu noktadan hızlı bir şekilde ulaşma gayretine girmektedir. Bu durum deniz yolu taşımacılığının güçlü liman altyapıları ile liman geri sahalarının da lojistik kümelerle desteklenmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans Endeksi'nde iç su yolu taşımacılığını en ileri seviyede kullanan ülkeler ilk sıralarda yer almaktadır.

Kanal İstanbul çalışmaları kapsamında düşünülen liman ve geri sahasında oluşturulacak lojistik merkez İstanbul Havalimanı, demir yolu projeleri ve kara yolu projeleriyle birlikte değişen davranış modellerinin de en önemli lojistik “hub” noktası olabilecektir.

Tamamlandığında denizcilik, ulaşım ve uluslararası ilişkiler tarihini değiştirecek olan Kanal İstanbul projesi gemi trafiğini rahatlatmanın yanı sıra Türkiye'nin elini güçlendirecek, jestratejik imkân ve kabiliyetini perçinleyecektir. Şu anda dünyada gerek ticari ve ekonomik amaçlarla gerekse siyasi ve askerî kaygılarla inşaatı süren pek çok kanal çalışması da mevcuttur.

Devletimizin bugünden geleceği görerek çalışmalarını yürüttüğü ve yapmak için tüm bilimsel çalışmaları tamamladığı Kanal İstanbul Projesi, Türkiye'nin ve İstanbul'un gücüne güç katacak yeni bir can damarı olacaktır.

Diğer taraftan, ülkemizdeki farklı fırsatları da değerlendirmek üzere iç su yolu taşımacılığının dinamikleri araştırılmalı, bu konuda dünyadaki örnekler de incelenerek detaylı master plan çalışmaları yapılmalıdır.

Bu doğrultuda Genel Başkanımız Sayın Devlet Bahçeli Bey'in “İç Su Yolları Projesi” adı altında önerdiği Yeşilirmak ve Kızılırmak'ın taşımacılıkta kullanılması vizyonu ile Kızılirma İç Deniz Yolu ve Yeşil Kuşak İç Deniz Yolu Projelerinin ulusal su yönetimi konusunda yapılan çalışmalarla beraber değerlendirilerek hayata geçirilmesini de temenni ediyoruz.

Sonuç itibarıyla, can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetleri sağlanması; ulaştırma, lojistik ve dijital hareketlerin sürdürülebilir olması için yapay zekâ uygulamalarına hızlı bir şekilde geçilmesi, ülkemizde e-lojistik uygulamalarına destek verecek çalışmalar yapılarak e-ticarette faaliyet gösteren şirketlere uygun lojistik kümelerin oluşturulması, demir yolu işletmesine giriş şartlarının rasyonelleştirilmesi, demir yolu taşımacılığının diğer taşıma türleriyle rekabet edebilmesinin sağlanması, tek seferde uzun demir yolu projeleri yerine kritik nüfus yoğunluklarının belirlendiği kısa alanların birleştirilmesi, İç Anadolu Bölgesi'nde büyük bir tarım lojistik bölgesi kurulması; raylı sistemlerde yerli sinyalizasyon, otomasyon, kumanda sistemleri, yerli çeken-çekilen araç; deniz yolu sektöründe gemi simülasyonları, dalga analizleri, kıyı iklim ve benzeri konular üzerinde çalışacak Bakanlık bünyesinde bir bilişim, AR-GE merkezi oluşturulması, tüm ulaşım modlarının entegrasyonunun bütüncül bir yaklaşımla sağlanarak ulaşım altyapılarının planlı bir şekilde gerçekleştirilmesi, ileri haberleşme teknolojileri

yaygınlaştırılarak bilgi toplumuna dönüşümün hızlandırılması, ayrıca ulaştırma projelerinin tamamının iklim değişikliği, yer altı su kaynaklarına ve çevreye etkileri bakımından detaylı olarak incelenmesinin yerinde olacağını değerlendiriyoruz.

Bu düşüncelerle Bakanlığınız bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluş bütçelerinin hayırlı olmasını temenni ediyorum. Millî ekonomi temeline dayalı olarak millî bağımsızlığımızı koruma hedef ve kararlılığıyla yapacağınız çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Aksu.

Şimdi, HDP Grubundan Sayın Garo Paylan’a söz veriyorum.

Sayın Paylan, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, sayın bürokratlar, basının değerli emekçileri ve bu salonda bizlere hizmet eden değerli emekçi kardeşlerim; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, biliyorsunuz, bütçe hakkı milletindir ve demokratik ülkelerde bütçe hakkını Meclis kullanır. Biz de 84 milyon yurttaşımızdan toplanan verginin hesabını sormak için buradayız. Sayın Bakanın gelecek yıl yapacağı harcamaların hesabını sormak ve bununla ilgili eleştirilerimizi yapmak için buradayız. Biz, bu iktidarın tercihlerinin yanlış olduğunu düşünüyoruz ve bu eleştirilerimizi de Sayın Bakana yapacağız. Sayın Bakan maalesef geçen yıl da bu konuda bir sabır gösterememişti ve bir hesap vermemeyi tercih etmişti, milletvekillerini dinlememeyi tercih etmişti. Bu yıl da benzer bir tercih içinde olduğu görüyoruz. Oysa Bakanlar buraya hesap vermeye geliyor Sayın Başkan ve bu hesabın da etkin bir şekilde verilmesi için sizi de sorumluluğa davet ediyorum. Bu hesabın verilmesi konusunda etkin takip yapmanızı rica ediyorum sizden.

Sayın Bakan, Türkiye Cumhuriyeti yurttaşlarından ve hatta mültecilerden toplanan vergiyi harcıyorsunuz ve çok büyük bir vergiyi, bütçeyi kullanıyorsunuz. Sizin göreviniz insanları, yükleri ve bilgiyi etkin bir şekilde, en etkin şekilde bir yerden bir yere ulaştırmak. Bu konudaki bazı tercihlerinizin hatalı olduğunu düşünüyoruz çünkü dünya değişiyor Sayın Bakan. Bakın, biz Sanayi Devrimi’ni kaçırmış bir ülkeyiz, teknoloji devriminde de maalesef nal topladık. Şimdi, dünya Yeşil Devrim’i konuşuyor ve ulaşım konusunda da yeni bir perspektif var, yeni bir paradigma var. Artık yükleri... Ben Antalya’da domates üreteyim, o yükü Türkiye’nin her yerine yayayım diye bir bakış artık dünyada yok. Tam tersine yerinde üretim, yerinde tüketim üzerine bir bakış var. Bununla ilgili iktidarınızın da yeni bir bakışa ulaşması gerekir diye düşünüyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Garo Bey tam bir sessizlik istiyor arkadaşlar, mümkün mertebe yardımcı olursanız sevinirim.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yok, insicamım bozuluyor.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Aynı şeyi biz de ondan bekliyoruz hatta ben konuşurken arkasını dönmüştü Sayın Başkan.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Haklısınız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Aynı şeyi biz de Garo Bey’den bekliyoruz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Haklısınız katılıyorum.

Sayın Bakan, bu anlamda yeni dönemi yani Yeşil Devrim’i anlayan bir perspektif ortaya koymadınız maalesef. On yıl öncenin bir vizyonu “Efendim, biz havalimanı yapıyoruz, köprü yapıyoruz, yol yapıyoruz; oradan oraya götürüyoruz.” diyorsunuz ama şimdi acaba bu yaptığınız

yollar ekolojik yaşamı nasıl etkiliyor veya o yolların üzerinden mazot yakan arabalar ve kamyonlar geçtiğinde ekolojimiz nasıl etkileniyor, bununla ilgili herhangi bir şey söylemediniz. Oysa dünya artık Yeşil Devrim'i konuşuyor. Mazot yakan arabalardan ziyade artık elektrikli araçların oradan geçmesini öngörüyor veya dünya bir paylaşım ekonomisini tartışıyor Sayın Bakan; farkında mısınız bilmiyorum. Bakın, Türkiye'de şu anda sorsanız herkes ya ev almak ister ya da araba almak ister; herkesin bir araba alma isteği var. Oysa bakın dünya şu anda şunu tartışıyor: Ya diyelim ki bizim mahallenin 5 tane arabası olsa, bir paylaşım ekonomisi çerçevesinde bu kullanılsa, bir yerde bıraktığın arabayı başka bir teslim noktasına teslim etsen ve ulaşımı etkin bir şekilde sağlasan hem park problemini çözüyorsun, hem ekolojik bir yaşama doğru yürüyorsun hem de yollarımız böyle trafik sıkışıklığıyla hemhâl olmuyor. Yani böyle bir vizyon var, böyle bir bakış var. Ben sizden şunu beklerdim: Bizim on yıllık bir planımız var. Bu on yıl dâhilinde Türkiye'de ulaşımında paylaşım ekonomisine geçeceğiz. Tüm yollarımızda dizel arabalardan kurtulacağız, elektrikli arabalara geçeceğiz. Çevremiz kirlenmeyecek diye bir bakış beklerdim ama bu konuda maalesef bir hayal kırıklığı yaşadığımı bir kez daha söylemek isterim. Artık tecrübeli bir bakansınız Sayın Bakan ama günün bütçesini getirdiniz, geleceğin bütçesini buraya getirmediğiniz Sayın Bakan.

Sayın Bakan, aynı zamanda bu bütçenizin ben bir yandaş bütçesi olduğunu düşünüyorum. Bir yandaş bakanlığınız maalesef ve bütçenizde baktığımda...

SALİH CORA (Trabzon) – Yandaş bakanlığı...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakın, Sayın Bakan, söyleyeyim rakamları göstereceğim size, göstereceğim rakamları. Bakın, rakamları göstereceğim. (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hatibe müdahale etmeyelim lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Binali Yıldırım bundan beş yıl önce o koltukta otururken geldi bize dedi ki: “Ya, ben Osmangazi Köprüsü’nü yapacağım.” Ee, güzel, yap. Efendim, biz “Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü yapacağız.”

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Garo Bey...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkanım, müdahale eder misiniz?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Garo Bey, yandaş bakanlık ne demek ya?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yandaş bakanlığı izah edeceğim müsaade edersen. Müsaade edersen izah edeceğim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, değerli arkadaşlar, size de söz vereceğim, cevap verirsiniz.

Lütfen, devam edin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Binali Yıldırım buraya geldi, dedi ki: “Ben Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü yapacağım. İstanbul’dan İzmir’e otoban yapacağım. Osmangazi Köprüsü’nü yapacağım.” güzel ve “Milletin cebinden beş kuruş para çıkmayacak.” dedi. Millete bunu taahhüt etti. “Beş kuruş para çıkmayacak.” dedi. O zaman euro 2,5 liraydı, 2 liraydı, güzeldi değil mi? Şimdi euro ne oldu? 12 lira. Şimdi yandaşlar keyif çaylarını güzel güzel içiyorlar. Niye? Vatandaş geçse de geçmese de bütçemizden paralar gidiyor. Bak, Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi burada. Bütçesi kaç para? 45 milyar TL. Kaç para yandaşlara gidiyor? 20 milyar 378 milyon arkadaşlar. Bütçenin neredeyse yarısı. Bak “Beş kuruş para gitmeyecek.” dediniz. Bütçenin yarısı yandaşlara gidiyor. O da hangi kurdan hesap etti? 9,27. Dolar şimdi kaç para? 11 lira. Bu kafayla giderse dolar 15 liraya çıkacak ve Karayolları bütçesinden 30 milyar TL 5 tane yandaşa gidecek. Bu yeter mi? Yetmez. Bu, garantili ödemeler yalnızca. Bütçenin geri kalan yarısı kime gidiyor? Yine 5 yandaş müteahhite gidiyor. Neyle

gidiyor? İhaleyle mi veriyor Sayın Bakan? Hayır, davet usulüyle veriyor. İstisnai bir yöntemi usul kabul etmiş “Bütün yol ihalelerini 5 yandaş müteahhite vereceğim.” diyor. Bütçenin neredeyse tamamı 5 yandaş müteahhite gidiyor ve ben bu bütçeye yandaş bütçesi demeyeceğim öyle mi arkadaşlar? Bu bütçe bir yandaş bütçesidir. Bu Bakanlık bir yandaş bakanlığıdır maalesef değerli arkadaşlar.

SALİH CORA (Trabzon) – Yandaş ifadesi yanlış.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bakın değerli arkadaşlar, size bir hesap yapayım, bir hesap daha yapayım. Gelecek yıl Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden sırf garanti ödemeleri için 25 milyar TL çıkacak ya en az arkadaşlar. Ya, şöyle bir hesap yapalım. Şimdi, eğer ki bu 25 milyar TL çıkmasaydı yani garanti ödemesi vermemiş olsaydı, bu 25 milyar TL'nin 15 milyar TL'siyle ben Osmangazi Köprüsü'nü yapabiliyordum.

SALİH CORA (Trabzon) – Diyarbakır yollarını...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hadi buyurun, 15 milyar TL'ye bana ihale edin Sayın Bakan yeni köprüyü. Ben 15 milyar TL'ye Osmangazi Köprüsü'nü yapacağım. Hadi buyurun. Yetti mi? Yetmedi. 10 milyar TL'yle de... (Gürültüler)

SALİH CORA (Trabzon) – Eyvallah, eyvallah...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, söz sırası size geldiğinde cevap verirsiniz, rica ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – 25 milyar TL'nin 10 milyar TL'siyle de Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü yapacağım. Hadi buyurun 2 köprüyü de yaptım. Beleş mi? Beleş. Bak, paramla yaptım. (Gürültüler)

SALİH CORA (Trabzon) – Yaparsın eyvallah ama...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Paramla yaptım, paramla. Ne oldu?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan sonunda cevap verecek. Sizlere söz hakkı geldiğinde cevap vereceksiniz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bak, “Beş kuruş çıkmayacak.” dediğiniz bütçeden 25 milyar TL garanti ödemelerine gidiyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Salih Bey, rica ediyorum.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bak, ben bu 25 milyar TL'yle hem Osmangazi Köprüsü'nü hem Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü yaptım. Ne oldu? Tapusu bende, elde değil. Londra mahkemelerine gitmenize gerek yok, tapusu bende. Ondan sonra ne yaparım Sayın Bakan? Siz Osmangazi Köprüsü'nden yurttaşlarımızı kaç paraya geçiriyorsunuz? Kaç paraya geçiriyorsunuz? 148 lira araba. Kim verecek bu parayı? Gariban Ahmet amca verebilir mi? Veremez. Yandaşlarınız verir ama, zenginleştirdikleriniz verir. O köprüden yalnızca Mercedes, BMW'li yurttaşlarımız geçiyor.

SALİH CORA (Trabzon) – Alternatif yol var.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Garibanın arabası oradan geçemiyor Sayın Bakan. 148 lirayı kim verecek? Kimse veremez. Bak, tapusu bende olsaydı, garanti ödemesi vermemiş olsaydım ben o köprüyü beleş yapardım. Osmangazi Köprüsü beleş, Yavuz Sultan Selim Köprüsü beleş, ne güzel olurdu değil mi? Gariban yurttaşımız da geçerdi, zengin de geçerdi, fakir de geçerdi ama siz kime köprü yapmışsınız? Yüzde 1'e köprü yapmışsınız, yüzde 1'e. Hep onlarla görüşüyorsunuz zaten Sayın Bakan, yandaşlarınız zengin. Onlar servetine servet katıyor sayenizde ama onlar ne yapıyor sizden aldığı paraları? Euro bazında -bakın, TL değil, millî paramız değil, euro bazında- para ödeniyor, onlar ne yapıyor? Yurt dışı vergi cennetlerine götürüyor.

Bak, Pandora belgelerinde kimler çıktı? Sizin yakınınızdaki yandaşların isimleri çıktı. Milletten aldığınız vergileri onlara euro olarak aktarıyorsunuz; onlar keyif çayını içiyorlar, alıyorlar yurt dışı vergi cennetlerine götürüyorlar. Bu hak mıdır Sayın Bakan? Siz rahat uyuyabiliyor musunuz, çok merak ediyorum. Gerçekten rahat uyuyabiliyor musunuz? Millet aç, açıkta; siz o yoksul yurttaşımızdan aldığınız vergileri 5 yandaş müteahhidinize aktarıyorsunuz. Bu konuda gerçekten rahat uyuyabiliyor musunuz Sayın Bakan?

Bakın, hani “5 kuruş para çıkmayacak.” dediniz ya; Diyarbakır’ın köylüsü, Bayburt’un köylüsü, Trabzon’un köylüsü vergiyi ödüyor ama o köprüden geçmese bile sizin garanti ödemelerinizin parasını vergileriyle ödüyor. Bu hak mıdır Sayın Bakan, adalet midir? Geçemediği köprülerin parasını sizin yüzünüzden ödüyor. Peki, İstanbul’dan, Kınalı’dan çıktınız, İzmir’e kadar gideceksiniz -arabanız var ya, mütevazı arabanız var- kaç para vereceksiniz İzmir’e kadar köprüye, otoyola? 1.000 TL, 1.000 TL. 1.150 pardon, 1.150.

SALİH CORA (Trabzon) – Eski yoldan mı, yeni yoldan mı?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Peki, ailenizi ziyaret ettiniz veya cenazeniz var.

SALİH CORA (Trabzon) – Hangi yoldan gideceksin?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Salih Bey, söz sırası geldiğinde cevap verin lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Dönüş yolu ne yapacaksınız? 1.150 daha ödediniz. Ne yaptı? 2.300 TL. Mazot ne yakacaksın Sayın Bakan? En az 1.000 TL de mazot yakacaksın. Ne yaptı? 3.300 TL. İzmir’e gitme, gelme parası; yemeyeceksin, içmeyeceksin, mola da vermeyeceksin. Sırf yol masrafı, köprü, otoyol masrafı 3.300 lira. Bir asgari ücret kaç para? 2.825 lira. Sayın Bakan, o köprüden, otoyoldan gariban Ahmet amca geçebilecek mi? Yok, yandaşlar geçecek, onlara hak değil çünkü o, halkın köprüsü değil; o, yandaşın köprüsü; o, zenginleştirdiklerinizin köprüsü.

Sayın Bakan, bakın “yeşil devrim”i konuşuyoruz ve “yeşil devrim” konusunda bir vizyon sizden bekliyorduk ama böyle bir vizyon asla yok. Bakın, siz “Yol yaptık.” diyorsunuz ya, yolları nereye yapıyorsunuz? Türkiye’nin genelinde batısına yapıyorsunuz ve “Ben İstanbul’a üçüncü köprüyü yapmasaydım İstanbul mahvolmuştu.” diyorsunuz. Ya, ben çocukluğumda İstanbul 3 milyondur; birinci köprü yapıldı, İstanbul 6 milyona çıktı değerli arkadaşlar; ikinci köprü yapıldı, İstanbul 10 milyona çıktı değerli arkadaşlar ve gene trafik tıkanı; üçüncü köprüyü yaptınız İstanbul 20 milyona doğru gidiyor. Siz 7 tane köprü yapın, bakın, Manhattan’da 7 tane köprü vardır, hepsi tıkalıdır. New York Manhattan’a gidin, 7 tane köprü var hepsi tıkalıdır. Niye tıkalıdır, biliyor musunuz? Çünkü orada da herkes arabaya biner. Herkes arabaya biniyor; 7 köprü de tıkalı. Sen 27 tane de köprü yapsan İstanbul’u bitirirsin Sayın Bakan. İstanbul’a köprü yapmak değil, Türkiye’yi genel olarak planlamak gerekir. “Her şeyi İstanbul’a yatıracağım, herkes İstanbul’a gitsin.” dersiniz Trabzon’un köyü boşalır, Diyarbakır’ın köyü boşalır; buğday üretilemez, arpa üretilemez, çiftçiye destek verilmez, herkes rant peşinde koşar. Ne der biliyor musunuz? “Kanal İstanbul Projesi’nin etrafında kelepirci arazi varmış, Hasan emmi tarlayı sat, gel buradan arazi al; bugün 1.000 liraya aldığın arazi yarın 10 bin lira.” derler. Siz rantı böyle kutsarsınız Sayın Bakan çünkü bir rant bakanlığınız, yalnızca rantı kutsuyorsunuz. Türkiye genelinde bir planlamanız yok “Her şeyi İstanbul’a yatıracağım.” diyorsunuz Sayın Bakan.

Bakın “yerellik” diye bir şey var, bilir misiniz? Dünya yerelliğe doğru yürüyor siz diyorsunuz ki “Ben Ankara’dan fermanı yazarım, istediğim yere köprü yol yaparım.” İstanbullu ne diyor, sizin umurunuzda mı Sayın Bakan? İstanbullu sizin projelerinize karşı, Kanal İstanbul Projesi’ne karşı ve bunu İstanbul seçimlerinde ortaya koydu, 850 bin oy farkıyla ortaya koydu. Bugün anket yapsanız 2 milyon oy farkı çıkar.

Şimdi, Kanal İstanbul'a biz karşıyız, niye karşıyız? Bir, ekolojik bir yıkım; ikincisi, ekonomik bir yıkım arkadaşlar. En başta ekolojik bir yıkım yaratacaksınız. Ya, diyorsunuz ki: "Kanal İstanbul'dan gemi geçecek, öbür boğazda güvenlik yok, oradan geçerse güvenlik olacak." Peki, Sayın Bakan, projenize baktınız mı, siz izlediniz mi videonuzu? "Kanal İstanbul Projesi'nin etrafında 2 milyon, 3 milyon insan yaşatacağım." diyorsunuz. Onlar insan değil mi? Onlar can değil mi? Boğaz'ın yalılarındaki insanların güvenliğini sağlayacaksınız da 3 milyon garibanı Kanal İstanbul'un etrafına yığacaksınız, o gemi orada patlamayacak mı, patlarsa? Gerekli tedbirleri alarak İstanbul'dan geçişler yapılabilir artı boru hatlarıyla, daha az tehlikeli madde içeren gemiler önümüzdeki yıllarda Boğaz'dan geçecek. Neden Kanal İstanbul Projesi'ne ihtiyaç var? Çünkü ranta ihtiyaç var, çünkü siz bir rant bakanısınız Sayın Bakan. Ranta ihtiyacınız var, başka bir şey değil, geçiş meçiş hikâye. O daracık yerden, Sayın Bakan, dev gemiler geçemez. Bir yerde beleş yol varken niye paralı yoldan geçsin ya? Beleş yol var bir yerden, Montrö'den. Paralı yoldan geçecekmiş, niye? Hikâye çünkü. Ranta ihtiyaç var. Niye? Bazı insanlara arazileri kapattırdınız, o araziler 10 liradan 1.000 liraya çıktı. Şimdi diyorsunuz ki: "Projeyi yaparsam 10.000 liraya çıkacak." Kimi zengin edeceksin? Köylü Ahmet amca'yı mı zengin edeceksiniz, yoksa yandaş 5'liyi mi zengin edeceksiniz? Siz yandaş 5'liyi tercih ediyorsunuz Sayın Bakan. Bu tercihler doğru değil, bunlardan vazgeçin. Bir yerde proje yaparken o yerelin rızasını alın. Mersin'e yol yaparken Mersinliye sorun, Diyarbakır'a yol yaparken Diyarbakırlıya sorun. Diyarbakır'ın ortasından tren yolu geçiyorsun, etrafına duvar örüyorsun. Berlin Duvarı gibi Diyarbakır'ın ortasından duvar geçmiş. Diyarbakırlıya sordun mu Sayın Bakan, oradan hızlı trenler geçecek? Sormadın. İstanbulluya da sormuyorsun. Giresun'a sordun mu o yolları yaparken? Bak, yollar geçen sene gitti, bu yıl yine sellerle gitti. Giresun'un yerelinin özelliğini biliyor musun Sayın Bakan? Bilmiyorsun. Ankara'da oturduğun koltuktan ihale veriyorsun yandaşlarına. O yerelin özelliğiyle ilgili mi, oradan sel mi geçer, efendim, yok sel alıp götürür mü? Sormuyorsun. Seller alıp götürüyor yollarını Sayın Bakan, yandaşlarınıza verdiğiniz ihalelerle. Yerelde ihale yapmanız lazım. Yerelin rızasını almanız lazım.

SALİH CORA (Trabzon) – Sen de kullanıyorsun o yolu.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Diyarbakır'ın bütün yollarını Rizeli müteahhitler yapıyor. Hadi buyurun, niye öyle? Niye, Diyarbakır'da müteahhit yok mu ya? Niye bütün Türkiye'nin yollarını Rizeli, Trabzonlu müteahhitler yapıyor? Siz Trabzonlusunuz diye bütün müteahhitler Trabzonlu olacak. Niye böyle, niye böyle?

AHMET KILIÇ (Bursa) – Yanlış bilgi veriyorsun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yalan atıyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan "Yalan atıyorsunuz." diye bir laf etti, uyarır mısınız Sayın Bakanı "Böyle bir ifade kullanılamaz." diye.

SALİH CORA (Trabzon) – Sen iftira atıyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Yalanı siz atıyorsunuz Sayın Bakan, iade ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, Sayın Paylan, devam edin lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır "Yalan atıyorsunuz." diye bir ifade... Temiz bir dille konuşmayı... Uyarır mısınız? Uyarmanız gerekiyor.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Önce sizi uyarayım. Yani öyle bir iddiada bulundunuz, bir konuda iddiada bulundunuz. Onunla ilgili de bir cevap aldınız.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan "Yalan söylüyorsunuz." diyor. Duydunuz mu?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Siz de yalan söylemediğinizi iddia ederseniz, söylersiniz.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – İyi, peki, ben de o zaman aynı üslupla devam edeyim.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sen yalan söylüyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Siz yalan söylüyorsunuz Sayın Bakan, hayatınız yalan. Aynen devam edin, aynen devam edin. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

SALİH CORA (Trabzon) – Yalanı sen söylüyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Siz yalan söylüyorsunuz, hadi buyurun.

SALİH CORA (Trabzon) – Yalanı sen söylüyorsun, iftira ediyorsun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bak, Başkan müdahale etmediği için aynı dille iade ediyorum size. Siz yalan söylüyorsunuz. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, sakın... Lütfen...

SALİH CORA (Trabzon) – Hainlik yapıyor, teröristi savunuyor.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, hepsi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Nejat Bey...

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Çelebi, bir dakika, bir dakika... Sakin.

(AK PARTİ sıralarından gürültüler)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, bakın, internet kalitesi çok kötü ve yatırım yapılması gerekiyor.

SALİH CORA (Trabzon) – İftiralar...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ya ne oluyor Cora, sus ya, bir sus ya!

SALİH CORA (Trabzon) – Ama iftiralar atılıyor.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Diyarbakırlı bir sürü müteahhit var.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Öyle, öyle. Öyle, gel görelim.

Sayın Bakan, bilgiyi ulaştırmada da maalesef iyi durumda değiliz ve internet kalitemiz çok kötü.

Değerli arkadaşlar, dünyada, gerçekten, gelişmekte olan ülkeler içinde en kötü internet kalitesine sahip ülkelerden biriyiz. Yatırım yapılması lazım, yapamıyor şirketler. Niye? Çünkü faturaları TL'yle yani ortalama 4 euro fatura alıyor ama yapması gereken yatırım 15 euro. Bu anlamda internet kalitesi de hep kötüye gidiyor, bu anlamda yatırım yapmanız gerekir.

Sayın Bakan, bakın, şu fotoğrafa bir bakmanızı rica ediyorum.

Sevgili Mısra Sel ve oğlu Oğuz Arda Sel...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Diyarbakır Anneleri...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Bakan, Sayın Bakan... Sen sus bir, sus bir. Sus bir dinle, sus bir dinle. Sus bir, haddini bil. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

Başkan, müdahale...

SALİH CORA (Trabzon) – Sen haddini bil!

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Edepsiz!

SALİH CORA (Trabzon) – Edepsiz sensin!

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

SALİH CORA (Trabzon) – Ayıp ya!

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Haddini bilecek tabii, haddini bilecek.

SALİH CORA (Trabzon) – Sen haddini bil, terbiyesiz! Terbiyesizlik yapmayın burada.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sus be, otur aşağı, otur aşağı!

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Paylan...

SALİH CORA (Trabzon) – Böyle bir şey yok.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ne yapacaksın lan! Terbiyesiz!

SALİH CORA (Trabzon) – Edepsiz, adam gibi edepli olun, gidin.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ne yapacaksın?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, sakın...

SALİH CORA (Trabzon) – Parmak sallayamazsın Bakana orada. (Gürültüler)

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Sen mi sallarsın? Edepsiz!

(AK PARTİ ile CHP ve HDP sıraları arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Başkan, ne oluyor ya?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – E, sizin konuşmanızla bu hâle geldi.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ne dedim?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Bu hâle geldi.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ne dedim?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Böyle istediniz, böyle istediniz.

(Gürültüler)

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ben bir şey demedim.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, evet, görüşmelere on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.00



ÜÇÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 13.13****BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, 18’inci Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Ben burada yokken bir tartışmadan dolayı bir ara verilmiş. Tutanakları isteyeceğim, ona baktıktan sonra tekrar bir değerlendirme yapacağım.

Garı Bey’in bir dakika yirmi yedi saniyesi kalmış, kaldığı yerden devam etsin lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, öncelikle, Sayın Bakan oradan “Yalan söylüyorsunuz.” diye bir ifade kullanıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir tutanakları isteyeceğim ben.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Buna dair bir uyarıda da bulunmadı Başkan. Bu açıdan sizden istirhamım, geçen yıl da aynı şeyi yapmıştı Sayın Bakan, oradan hakaretler etmişti... Sayın Bakanı da...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Sayın Başkanım, süreyi başlatır, mikrofonu açarsanız eğer lüzumsuz yere dinlemeyelim yani.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Usulle ilgili, şey değil.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – ...bu konuda temiz bir dille konuşmaya çağırmanız gerekir diye düşünüyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Peki, tutanaklara bakacağım, ben yokken cereyan eden bir olay, başından sonuna nasıl geliştiğine bakacağım olayın.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Son iki dakika...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Durdurmuşlar ama süreyi.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Hayır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Nejat Bey, süreyi durdurmadınız mı tartışma esnasında?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Ya, ortasında durdurmuş olabilir.

ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep) – Süreyi hemen durdurmadım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İki dakika... Tamam, onu da ilave edelim bir dakika daha. Dolayısıyla iki dakika yirmi yedi saniyeniz var, bir de ek süreniz var.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Toplamda beş dakikam mı var? Ona göre ayarlayayım yani.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ya, bir dakika, iki buçuk burada, iki de orada, dört buçuk dakika.

Bir öğle arası da vereceğiz, olabildiğince hızlı gidebilirsek sevinirim. Erhan Bey’in de bir söz talebi vardı yemekten önce.

Buyurun lütfen.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; üç yıl önce Çorlu'daki tren katliamında 25 yurttaşımızı kaybettik. Oğuz Arda Sel onlardan birisiydi ve annesi Mısra Sel de üç yılı aşkın süredir adalet mücadelesi veriyor. Adalet mücadelesini şunun için veriyor, adalet mücadelesini elbette oğlunun ruhunu şad etmek için veriyor ama aynı zamanda, bir daha yurttaşlarımız kamu görevlileri görevini ihmal ettiği için ölmesin diye bu mücadeleyi veriyor. Ve sevgili Mısra Sel bu yıl da, 3'üncü yılında da Ulaştırma Bakanına bir mesaj gönderdi ve bu mesajı okumak istiyorum Sayın Başkan.

Sevgili Mısra Sel'in mesajıdır Sayın Bakan: "7'si çocuk 25 kişinin öldürüldüğü Çorlu tren katliamı üzerinden üç yılı aşkın bir süre geçti. Sizler için kaza ve doğal afet olan bu katliamın bir benzerini 4 Temmuz 2021 tarihinde Ankara-Konya hattında bir kez daha gördük."

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Üç dakika ek süre veriyorum.

Buyurun.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – "Tıpkı Çorlu'daki gibi o hat üzerinde de aşırı yağışa bağlı olarak rayların altı oyuldu. Çok şükür, bu kez bir felaketin önüne geçildi. Peki, bu felaket nasıl engellendi? Ankara-Konya hattındaki 24 saat esasına dayalı görüntülü güvenlik sistemi sayesinde. Bu kamera sistemi sayesinde hasar önceden tespit edildi ve ekipler müdahale edip seferleri durdurdu. Peki, bu güvenlik sistemi Çorlu'da var mıydı? Yoktu, hatta güvenlik kamerası olmadığı gibi -Kapıkule-Halkalı tren hattı üzerinde- ödenek yetersizliği nedeniyle kusurlu menfezlerin ihaleleri de iptal edilmişti, yol bekçileri sayısı azaltılmıştı ve hatta hafta sonu yol bekçileri kaldırılmıştı. Yani denetimsizlikle raylar başıboş bırakılmış, treni kullanan insanlar da göz göre göre ölüme atılmıştı. Oysa Sayıştay raporlarında ödenek yetersizliğinin olmadığı çok net görülmüyordu. Bütçenin raylara değil itibara yatırım olduğunu biliyoruz. İşte bu yüzden, sizin 'doğal afet' dediğinize bizler 'katliam' diyoruz. Siz ne kadar üstünüze alınmasanız da evladımın ve 25 canın ölümünün sorumluluğu tamamen Ulaştırma Bakanlığı ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları yönetiminin ihmalinden kaynaklıdır.

Sayın Adil Karaismailoğlu, katliam döneminde Bakan değildiniz, sorumluluğu üzerine almıyor olabilirsiniz ancak şimdi oturduğunuz o koltuğun sorumluluğunun hakkını vermek istiyorsanız, başka acılar yaşanmasın diye bu liyakatsiz düzene bir son vermek ve katliama sebep olanların yargı karşısına çıkarılmasına izin vermelisiniz. Bu, milletimize, öldürülen 25 cana ve hayatı yakılan bizlere borcunuzdur. Unutmayın ki adalet yarınlarda herkese olduğu gibi sizlere de gerekli olacaktır."

Sayın Bakan, Oğuz Arda Sel'i ve 25 yurttaşımızı kaybettik, annesi Mısra Sel'in ve tüm yurttaşlarımızın yüreği kanyor ama hâlâ Devlet Demiryolları Genel Müdürünün bu konuda yargılanmasına izin vermediniz. Sayın Bakan, yüzleştirmeyen ve hesabı verilmeyen her suç tekrarlar. Bugün Çorlu tren katliamının hesabını vermezseniz yarın başka katliamlarda da yurttaşlarımız hayatını kaybeder ve siz bunları fitrata bağlarsınız. Oysa yapılması gereken, bu katliamın hesabının verilmesidir ve Oğuz Arda Sel'in annesinin yüreklerinin soğutulmasıdır. Bu açıdan, sizi bir kez daha, Çorlu tren katliamının hesabını vermeye ve bu konuda yargılanması gereken kamu görevlilerinin yargılanması için gerekli izinleri vermeye çağırıyorum, adalete çağırıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Bu adalet talebi yarın sizden de gelebilir, bunu unutmayın. Bu açıdan sizi göreve davet ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, vakit biraz ilerledi ama Erhan Bey'in de bir ricası var, anlayışınıza sığınarak Erhan Bey'e son sözü vermiş olacağım. İnşallah, bir uzatma ihtiyacı çıkmadan bitirir, yemeğe daha sonra ineriz ve çalışmalarına devam ederiz.

Buyurun Sayın Usta.

Süreniz yirmi dakikadır.

ERHAN USTA (Samsun) – Çok teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar, Sayın Bakan, kurumlarımızın değerli temsilcileri, değerli basın mensupları; ben de hepinizi öncelikle saygıyla selamlarım.

Şimdi, tabii, çok önemli bir Bakanlık, geniş kapsamlı bir Bakanlık. Sürenin yetmesi mümkün değil ama belli başlı konulara odaklanmamız ihtiyacı var. Tabii, çok tartışılan konu kamu–özel İş birliği projeleri Sayın Bakan. Bir defa, öncelikle şunu söylemek lazım. Yani daha doğrusu buna, kamu özel –iş birliği projelerine sistem olarak karşıyız demek gibi bir şeyimiz yok, öyle bir şey söyleyemeyiz. Elbette, kamu–özel iş birliği projeleri çerçevesinde birtakım işler yaptırılabilir. Ha, bunun abartılması, bu portföyün çok büyük olması, toplam yaklaşık –sizin Bakanlığınızın dışında da var çünkü– 154 milyar dolarlık bir portföy olması işin ayrı bir boyutu. Orada elbette, karşı olduğumuz yerler var veya projeye, yatırıma karşı değiliz ancak bunun üzerinden, bunun verimsiz olarak kullanılmasına, efendim, bu milletin parasının birilerinin cebine akmasına yani ülkenin bir anlamda soyulmasına karşıyız. Onu ifade etmem lazım. Dolayısıyla, fizibil olan işler, fizibil olan projeler bütün dünyanın kullandığı bir şeydir yani. Bir şeye bakarsınız, fizibilse yapılır, fizibil olmayan iş yapılmaz. Yani tabii, devletteki birtakım deneyim bilgilerimizi burada kullanacak değilim o anlamda ama yani bunların fizibil olmadığını da – bunların raporlarının birçoğunun fizibilitesi yok zaten doğru düzgün– devlet arşivleri biliyor.

Şimdi, Sayın Bakan, Osmangazi Köprüsü'nü geçen yıl burada kalem kalem anlatmıştım –bugün fırsatım olsa yine anlatacağım– ve size şunu söylemiştim: “Sayın Bakan, bu Osmangazi Köprüsü'yle ilgili –çünkü çok fazla bilgi yok, ticari sır deniliyor. Hakikaten kendimiz çok iyi çalıştık, uzmanlarımız çalıştı. Akademisyenler var, bu konuları çalışan, onlardan faydalandık, derken, şirketlerden bilgi, şuradan, buradan bir hesap ortaya çıkardık. Şimdi, bu hesabı birazdan tekrar konuşacağız– bizim hesabımız bu. Bu hesaba bir itirazınız varsa, benden sonra siz konuşacaksınız, itirazınızı söyleyin. Eğer siz bunu konuşmazsanız biz bunu her yerde anlatacağız.” Siz bu hesaba ilişkin hiçbir şey söylemediniz. Hadi benim hesaba söylemediniz, kendiniz de bunun hesabıyla ilgili bir şey söylemediniz. Sadece – hatırlayın, tutanaklarda var, baktırabilirsiniz– 40 bin geçişle ilgili olarak rakamların buraya yaklaştığını ifade eden bir cümle kurdunuz. Onun haricinde herhangi bir şey ifade edilmedi. Şimdi, dolayısıyla, bu konunun konuşulması lazım.

Şimdi, en son –işte üç beş gün önceydi zannediyorum– CNN Türk'te bir programa çıktınız. Orada şunu ifade ediyorsunuz. Bu konuşma metninizde de benzer şey var, o ifade yok ama o anlayış var. Yani “Ulaştırma Bakanlığının, kara yolu, deniz yolu, hava yolu, bütün projelerine böyle bir torba olarak bakılıp, hani bu şekilde değerlendirilsin. Bu şekilde değerlendirilirse bu işten devlet zarar etmiyor.” anlamında ifadeleriniz var ve hesaplarınız var. Bir defa, bu doğru bir yaklaşım değil. Her proje müstakildir. Eğer benim bir tane kârlı projem varsa –diyelim ki havaalanı projesi kârlı– yani niye ben öbür zararlıları da orada meşrulaştırayım veya onların fizibil olduğunu iddia edeyim? Böyle bir şey olabilir mi? Kamu mali yönetimi de böyle bir şeyi asla emretmez. Devlet, bütçe sistemi demek. Biri DHMİ'yle ilgili, biri Karayollarıyla ilgili, biri –ne bileyim ben– işte Ulaştırma Bakanlığıyla –ana Bakanlık– ilgili. Yani böyle bir şeyi böyle bir torba anlayışıyla kabul etmek asla mümkün değil. Bunlara toptan bakmak lazım, işte toptanı da şuraya gidiyor. O hesaplara birazdan bakacağız ama bir defa yaklaşımda problem var. Bu, aynı zamanda bir itiraf anlamına geliyor “Evet, sizin iddia ettiğiniz bazı

konulardaki yatırımlar fizibil değildi, biz oradan ciddi zarar ediyoruz, oradan ciddi bir kamu zararı var, kamunun kaybı var ama biz bunları şu taraftakilerle telafi edeceğiz.” anlayışı... Bu anlayışın hiçbir şekilde kabul edilebilir yanı yoktur Sayın Bakan.

Şimdi –burada da var zannediyorum, ekran görüntüsünü de aldım– bu 2016’dan 2041’e kadar şu şekilde bir tablonuz var, bunun videosunu Twitter hesabınızda da paylaşmışsınız. Burada diyorsunuz ki: 2016– 2041, bu torba anlayışıyla bütün projelerin toplam geliri 38 milyar dolar, ödemeleri 19 milyar dolar, gelir gider farkı da 19 milyar dolar. Dolayısıyla, 19 milyar dolar 2024’te başa baş geliyoruz, 2041’e kadar da kârlı bir şekilde işler gidiyor. Sayın Bakan, yani kusura bakmayın ama bu hesap çok yanlış, çok hatalı bir hesap. Bir tane şeyle bu hesabınızın tamamını çökerteceğim. DHMİ’nin Atatürk Havalimanı’ndan yıllık geliri İstanbul Havalimanı yapılmadan önce 1 milyar dolardı kabaca, 717– 750’lere filan çıktı ama önümüzdeki dönemde. Ya, 2041’e kadar 1 milyar dolar –güncelleme filan da yapmıyorum– 22 yıla çarparsanız 22 milyar dolar DHMİ’nin gelir kaybını bu hesaba koymuyorsunuz. Koysanız al sana zarar işte bu proje. Şu iddiamda, bu hesapta bir yanlışlık var mı arkadaşlar? Çünkü bunlar yapılmadan önce yani İstanbul Havalimanı yapılmadan önce ben Atatürk Havalimanı’nı işletiyorum ve DHMİ’nin yıllık kabaca 1 milyar dolar civarında bir geliri var bana. Benim bütçemde bu para gelmiyor, bu para kayıp. Şimdi, kayıplar ve kazançlar hanesini, ikisini aynı anda yazmanız lazım. Al, işte, bitti. Yani diğerlerine girmiyorum. İşte, hesaplara tek tek gireceğiz. Osmangazi Köprüsü’yle ilgili aleni bir yanlış var, böyle bir hesap olmaz, asla böyle bir hesap olmaz. Şimdi, dolayısıyla, eğer hesap yapacaksak böyle yapmak lazım. Torba anlayışına karşıyız ama bir şeyi torbaya koyuyorsak da doğru koymamız gerekir diye düşünüyorum.

Şimdi, zaten şu, diyorsunuz ki: “Bu çok kârlı.” Ahmet Hakan da size biraz yol veriyor, ondan sonra “Çok kârlı...” Sayın Bakan hızını alamadı, dedi: “Hepsini de buradan yapmıyoruz, yüzde 20’sini buradan yapıyoruz, yüzde 80’ini devlet bütçesinden yapıyoruz.” Ya, çok kârlıysa niye yüzde 80’ini devlet bütçesinden yapıyorsunuz? Elinizi tutan yok zaten, hiçbir sınır da yok, o zaman tamamını buradan yapın, kârlı işler yapalım; öyle bir şey yok.

Bu 2041, tabii, hesap 2041. Bu 2023’ü de gördük biz, 2023’le ilgili çok şey iddia edildi, şimdi 2041. Tabii “Kim öle kim kala 2041’e kadar.” deyip bir hesap ortaya konuluyor. O anlamda zaten ayrıca bir problem var.

Bir de şunu söyleyeyim, bakın, biz burada bu meseleleri ele alırken şununla ilgilenmiyoruz: Efendim, burada Hazine garanti kapsamında ne ödeyecek? “Hazine hiçbir şey ödemiyorsa o proje kârlıdır.” filan diye bir anlayışı kabul etmiyoruz, bu topluma olan maliyetine bakarak meseleyi irdeliyoruz. Zaten birçoğunun da Hazine garantisi var. Zaten topluma maliyeti makul olsa yani hazineden ödeme çıkmayacak şekilde bir proje olmuş olsa proje zaten fizibil anlamına gelir, topluma maliyeti çok sıkıntılı olmaz, geliri giderini dengeler. Ama bunu da bir anlayış olarak koyalım yani topluma olan maliyeti, benim milletime olan... Bu ister hazineden çıksın ister çıkmasın... Hazineden çıkmış olmasını küçümsediğimden değil yani nihayetinde şu anda bütçenizde 21 milyar TL... Hani “1 lira harcamayacağız, cebimizden 1 lira çıkmayacak.” dediğiniz projeler için bu yıl 21 milyar koyuyorsunuz, kur düzeltmesini yaparsak 25 milyara çıkıyor. Toplamda 42,5 milyar konulmuş, sadece sizin projeleriniz değil. Ya, ben bu paralarla bunların hepsini yapardım emin olun. Bunlar peyderpey... Yani şehir hastanelerini filan da uzmanlık çok iyi çalışmış birisi olarak söylüyorum.

Diğer bir husus: Bu İstanbul Havalimanı'nda, Sayın Bakanım -şimdi Osmangazi'ye geçeceğiz de istirahat ediyorum, şunu bir söyleyin bize ya, bu yazıldı, çizildi, hiçbir şey söylenmedi bununla ilgili, konuşmanızda da yok- pandemiden dolayı, gelir kayıplarından dolayı bir silme mi yaptınız kira gelirlerimizde, erteleme mi yaptınız? Ne kadar oldu? 2020 için ne kadar, 2021 için ne kadar? Hemen bunun bilgisini paylaşırsanız sevinirim.

Şimdi gelelim Osmangazi Köprüsü'ne. Vakit çok hızlı ilerliyor, detay verecektim ama vakit olmayacak. Projenin başladığı, bittiği tarihleri söylemiyorum. Arkadaşlar, bir defa, projede ihaleden sonra 2 tane temel düzeltme yapılıyor. Bu, bir defa -kesin olarak, net olarak- bakın, hangi hukuk devletine giderseniz gidin, ihaleye fesat karıştırmadır. Bunlardan bir tanesi, borç yüklenim anlaşması yapılıyor ihaleden sonra, Hazine kefalet veriyor, borçlarını yükleniyor. E, o zaman belki ben de alacaktım, belki daha ucuz kredi alacak bunu verdiğiniz zaman ve bunun maliyetlerinin girmesi lazım hesaba. Borç yüklenim anlaşması ihaleden sonra olur mu ya? Niye baştan vermediniz madem bu bir ihtiyaçsa? Bir.

İkincisi, 2014'te etap etap kabulün önü açılıyor. Bu ne biliyor musunuz? Biliyorsunuz Osmangazi Köprüsü var, 4 kısım da yol var, 5 etap gibi düşünelim. Deniliyor ki -bakın, bu, ihaleden sonra yapılan bir şey- "Etaplardan hangisi önce biterse onu erken devreye alabilir." Şimdi, projenin toplamına bakıyorsunuz -yine sizin verdiğiniz tutarlar üzerinden bakıyorum, tutarı şu anda değiştirmiyorum- köprünün toplam gelir içerisindeki, garanti ödemeleri içerisindeki -bakın, buraya çok dikkat edelim lütfen- payı yüzde 75 ama maliyet içerisindeki payı yüzde 17. Akıllı bir, rasyonel bir müteahhit ne yapar? Yatırım maliyeti düşük ama geliri yüksek olanı önce yapar. O da öyle yapmış. Köprüyü yapıyor, yolsuz köprü yapıyor; yolu yok, köprü yapıyor. Ondan sonra çatır çatır garantilerden para veriyoruz zaten. Bakın, bunu Fuat Oktay itiraf etti, Genel Kurul tutanağı var Sayın Bakan; Genel Kurulda Sayın İsmail Bey, İsmail Hocamız bunu söyledi ve aynen tutanağı var bunun, itiraf etti. Bu ilave süre erken işletmeye alınıyor, o on beş yıla ilave ediliyor, yaklaşık üç yıl sekiz ay erken alınıyor. Üç yıl sekiz aydan dolayı şirkete toplam yapılan ödeme 2,1 milyar dolar, daha doğrusu toplam geliri, vatandaşın topladı, vatandaşın topladığı az ama garanti 2,1 milyar dolar. Bakın, Osmangazi Köprüsü'nün yatırım maliyetini söylüyorum, finansman giderini söylemiyorum; 1,2 milyar dolar. 1,2 milyar dolara yapılan bir köprüye 2,1 milyar doları ekstra işletme süresi olarak verdik arkadaşlar ya. Ya, nasıl yüreğiniz yanmıyor, nasıl içiniz yanmıyor? Ve Fuat Oktay bunu -tutanaklar var, birazdan verebilirim- itiraf etti. Şimdi, dolayısıyla, bunların hepsi ihaleden sonra yapılmış hususlar, ihaleye fesat karıştırmadır.

Şimdi, yatırım bedeliyle ilgili elimde not var, onları söyleyecektim ama tek tek söylemeyeyim. Yani mesela, Sayın Erdoğan, Sayın Bakanlar, işte, başkaları, herkes, ayrı ayrı zamanlarda emin olun, bu Osmangazi Köprüsü artı o 4 tane yolun proje bedeliyle ilgili farklı bir şey söylemiş, hiçbir şeffaflık yok. Ticari sırsa bunları da söylemeyin, söylüyorsanız doğru bir şey söyleyin o zaman. Herkes farklı arkadaşlar, 13 milyar dolar diyen var, 6 milyar dolar diyen var, şu işletme süresine bile, ya, yirmi iki yıl değil, on beş yıl diyen var. Bana düzeltme gönderdi Habertürk'te basın sözcünüz "İşletme süresi yirmi iki yıl." diyor, Ahmet Arslan "İşletme süresi on beş yıl." diyor. Bunun hangisi doğru? Ya, böyle bir şey olabilir mi? Şimdi, buna tek tek girmiyorum ama isterseniz notu var yani yatırım maliyetiyle ilgili hangi dönemde, hangi vakitte kim ne söylemiş, hepsini derledik. Çünkü kafa karışıklığı var, bulanıklık var, hesap kitabın da çok doğru olduğunu zannetmiyorum.

Şimdi, bakın, Sayın Bakan, kendi hesabımızı ayrıca söyleyeceğim, sizin yaptığınız şu hesap -yine ekran görüntüsüdür bu- tamam, şimdi bunu söyleyeceğim.

Şimdi, en son...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) – Tamam, işte, ondan sonra, yaklaşık bir yedi sekiz aydır bu hesap üzerinden gidiyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Verdim.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, vermediniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Mecliste okudum ben bunu ya.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Mecliste okudum.

ERHAN USTA (Samsun) – Plan Bütçe Komisyonunda okumadınız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Mecliste tek tek okudum orayı.

ERHAN USTA (Samsun) – Plan Bütçe Komisyonunda okumadınız Sayın Bakan, okuduysanız söyleyin.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Genel Kurulda...

ERHAN USTA (Samsun) – Genel Kurulda okumuş olabilir, orada ben katılmamış olabilirim ama burada okumadınız, onu söylüyorum.

Şimdi, işte, yaklaşık altı yedi yıldan sonra, şu anda, ortak olarak bu rakam kullanılıyor. Ya, rakam ne biliyor musunuz arkadaşlar? Şimdi, zeyilnameler var, 35 TL’den başlıyor -bu işte geçiş ücreti- en son 35 dolara kadar çıkıyor. Bir şey, 35 TL’den 35 dolara nasıl geliyor, onu ben bilmiyorum; neyse, o olmuş. Şimdi, bunlar TÜFE’ye karşı -değilse, burada lütfen söyleyin- Amerikan TÜFE’sine karşı 35 dolarla başlıyor, yaklaşık on dokuz yıllık bir dönem, işletme süresi; Amerikan TÜFE’sine göre bunun güncellenmesi gerekiyor ve onun TL’ye çevrilip bedelinin alınması lazım. Şu anda, normal şartlarda, köprünün 400 küsur TL olması lazım, 147 lira alınıyor, üzeri...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – İhale şartnamesinde...

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, bu kısmın ihalede olmadığını söylemiyorum, şimdi, hesabınız yanlışlığı...

Şimdi, şu hesapla ne yapılıyor biliyor musunuz arkadaşlar? Deniliyor ki: “Kabaca 12,9 milyar gelir var, garanti ödemesi var; 12,9 milyar da yatırım maliyeti var.” Yatırım maliyetini 13,6 buluyor da “Yüzde 5 kırım yaptırdık, Osmangazi Köprüsü 12,9’a, başa baş geldi.” diyor. Bakın, en büyük hatayı söylüyorum: Niye 35 dolara alıyorsunuz? Elimizde Amerikan TÜFE’sinin ne olacağına ilişkin bilgiler var -bakın, sadece Amerikan TÜFE’sine göre bunun yapılması gerekiyor- onları kullandığınız zaman, şu andaki tahminlere göre bu, ortalama, 35 dolar değil, 62 dolara kadar çıkacak 2035 yılında. TÜFE...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yatırım maliyeti...

ERHAN USTA (Samsun) – Ya, onun için faiz koyuyorsun. Ya, yatırım maliyetine 4,6 milyar dolar finansman gideri koymuşsun. Onun finansmanını koyuyorsun yani orada güncelleme yapıyorsun ama bu tarafa geliyorsun, burada esas ödeyeceğin parada güncelleme yapmıyorsun. Benim ömrüm bu hesaplarla geçti, böyle bir hesap yapılır mı ya? Kim yaptı bu hesabı?

Bakın, şimdi, sadece burada, yaptığınız bu hesaptaki hata 4,5 milyar dolar. Şimdi yazın bir yere 4,5 milyar doları “başa baş” diyordu ya! 4,5 milyar dolar, tamam mı, burada garanti kapsamında yapacağımız ekstra ödeme var; sizin dediğiniz gibi 12,9 değil, 17,4 milyar dolar oluyor.

Gelelim finansman maliyetine. Ya, 1,2 milyar dolarlık yatırım “Toplam 6,7 milyar dolarlık yatırım.” deniliyor. Yine, doğru kabul ediyorum; 4,6 milyar dolar finansman gideri konuluyor arkadaşlar, 6,7 milyar dolarlık yatırıma 4,6 milyar dolar. Bununla ilgili bütün çalışmaları yaptırdım: Hazine borçlanmalarını aldım, uluslararası borçlanmaları aldık, şunu aldık, bunu aldık, hepsini aldık; orada en az 2,5 milyar dolar, finansman giderlerine yansıtılmış, bu hesaba konulmuş, fazlalık var; yanlış. Onu da koyalım üst üste.

Bakım onarım maliyeti... 6,7 milyar dolarlık projenin 2 milyar dolar bakım onarım maliyeti var. Ya, bütün uluslararası standardı belli bunun. İşletme gelirlerinin yüzde 5’inden fazla hiçbir yerde bakım onarım ve işletme maliyeti olmaz. Bütün uluslararası standarttır bu ya, yüzde 5’ini asla aşması mümkün değildir. Sizin hesaba göre de -bak, dürüst hesap yapıyorum- 12,9’a değil, kendi yaptığım 17 milyar dolara göre hesap ediyorum, yüzde 5’ini aldığımız zaman maksimum 870 milyon dolar eder; orada 1,1 milyar dolar fazlalık var.

4,5 milyar dolar garantiden fazla ödeyeceksin, 2,5 milyar dolar faiz fazla yazılıyor hesaba, 1,1 milyar dolar da bakım onarım gideri fazla yazılıyor; toplam fazlalık 8,1 milyar dolar arkadaşlar. Bakın, Bakanın hesabında sadece metodolojisiyle ilgili değişiklik yapıyorum, onun bütün parametrelerini kullanarak bunu yapıyorum.

Şimdi, gelelim bunun doğru hesabına... Onun detayını geçen sefer verdim bu sefer vermeyeceğim çünkü başka konular da var. Bunun doğru hesabı şu: Arkadaşlar, bütün maliyetlerde -köprü kısmı için söylüyorum bu kısmı, az önceki konuştuğumuz köprü artı yollarla ilgiliydi- 8,1 milyar dolar kazık var. Sayın Bakanın bize verdiği rakamlar üzerinden sadece metodoloji, metodoloji düzeltmeleri yaparak şey yaptığım rakam. Osmangazi Köprüsü’nün toplam maliyeti; finansman gideri, bakım onarım giderleri, işletme giderleri ve yatırım giderleri toplamı 2,3 milyar dolar arkadaşlar, verilen garanti 13 milyar dolar; 2,3 milyar dolar maliyet, 13 milyar dolar garantili. Yani hazineden çıkmasının bir önemi yok, vatandaş diyor ki: “Zenginleştik hepimiz.” Hiç hazine para ödemedi, hepsi vatandaştan alındı. Vatandaş geçmezse devlet verecek. Vatandaş geçmezse zaten 400 küsur lira 45-46 doları devlet veriyor, geçerse işte bir kısmını vatandaş veriyor, bir kısmını devlet veriyor. Böyle bir şey olmaz. Türkiye böyle bir sıkıntı... Şimdi hani, kaba olsun diye demiyorum ama böyle bir soygun görülmedi ya, böyle bir şey olmaz. Şimdi onun detaylarına geçmeyeceğim.

İstanbul’la ilgili birkaç tane husus var Sayın Bakan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Erhan Bey, o kelimeyi düzeltirseniz sevinirim. Öyle bir şey söylenemez.

ERHAN USTA (Samsun) – Nasıl bir şey söyleyeyim? Tamam, düzeltelim hakikaten. Nasıl düzeltelim? Ya buna başka bir kelime bulun. 3 milyar dolarla, 2,3 milyar dolar...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – O zaman başkaları da size o kelimeleri kullanırlar “Nasıl düzeltelim?” derler. Kusura bakmayın yani öyle şey olur mu? Ha, bildiğiniz somut bir şey varsa söyleyin.

ERHAN USTA (Samsun) – Ya somutları söylüyoruz, hesap koyuyoruz, makale vereyim eline.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen, kullandığımız kelimelere dikkat edelim.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakan, şimdi, metrolar kent içinde normal şartlarda yer altından, kent dışında da yer üstünden gider. Bu Gayrettepe -Havalimanı ve Halkalı- Havalimanı, 69 kilometre tamamı, şimdi buranın tamamı yer altından gidiyor. Evet, şimdi, burada hem mühendislik açısından hem de bir şeyi ekonomik yapma açısından... Şimdi, 69 kilometrenin 49 kilometresi şehir

dışı arkadaşlar. Hani diyorsunuz ya “Buralarda hiçbir şey yoktu, ot yoktu; buraları değerlendirdik.” Ya ot olmayan yerde niye biz... Dünyanın neresinde var? Hangi zengin ülkede şehir dışındaki bir yeri aşağıdan götürüyorlar?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – İleriye dönük.

ERHAN USTA (Samsun) – İleriye dönük değil.

ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Allah’ını seversen bari mühendisin işine karışma.

ERHAN USTA (Samsun) – Ben iktisatçıyım. Ekonomik de değil, mühendislik de değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karşılıklı...

Sayın Bakanım, sonunda mutlaka cevap vereceksiniz, en sonunda cevapları verin lütfen.

ERHAN USTA (Samsun) – Ya Paris’te var mı bu? Sayın Bakan, 1,5 milyar dolar. Bunun bu kısmı belli ki müteahhitlerin yönlendirmesiyle yapılmış bir proje. Başka bir şey mümkün değil burada yani mühendislik açısından da şey açısından hiçbir şekilde bunu kabul etmek mümkün değil.

Atatürk Havalimanı, Atatürk Havalimanı... İstanbul Havalimanı yapıldı, Atatürk Havalimanı bizim niye üçüncü havalimanımız olmasın İstanbul’da, madem öyle bu kadar biz büyüyörüz, ediyoruz. Yok mu dünyada? Londra’da kaç tane havalimanı var? Başka ülkelerde kaç tane havalimanı var? Dünyanın en büyük havalimanını veya Avrupa’nın en büyük havalimanını yapıyoruz madem, onu iddia ediyoruz... Ya bir sermaye stoku arkadaşlar, yurt dışından borçlanarak yapıyoruz bunları. Sermaye stokunu tahrip etmeye ne hakkımız var bizim ya. Atatürk Havalimanı, millet bahçesi yapıyoruz ya. Böyle bir şey olabilir mi ya? Yani böyle bir şey olabilir mi? Altını alıyorsun, teneke yerine kullanıyorsun. Millet bahçesi yapın, bir yandan orman kesiyorsunuz, millet bahçesi orman filan demek değil. Millet bahçesine karşı olduğumuzdan değil, o pistlerin...

ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Millet bahçesi...

ERHAN USTA (Samsun) – Öbür tarafta kestiğiniz ağaçlar ne olacak? Ya bir sermaye stoku, bak, iktisatçı olarak konuşuyorum: Bir sermaye stokunu tahrip etmeye sizin ne hakkınız var, böyle bir şey olabilir mi ya? Dünyanın neresinde görülmüş böyle bir şey ya? Neresinde görülmüş böyle bir şey? Pisti yıkıyorsunuz, yani kaç milyar dolardır değeri yaktığınız pistin? Zaten garantilerden ödeme yapıyoruz bir de müteahhide.

O zaman son sorularıma geleyim. Hiçbir hesap yapıldı mı Türk Hava Yollarının bu büyüme stratejisiyle ilgili?

ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Hepsi yapıldı, noktasına kadar yapıldı.

ERHAN USTA (Samsun) – Bizimle paylaştığınız, kamuoyuyla paylaştığınız hesap yok. Kendi kendinize yapıp kendi kendinize söylediyse... Bizimle paylaştığınız hiçbir hesap yok Sayın Bakan, tamam mı?

Yavuz Sultan Selim Köprüsü içinden dört senedir tren geçmedi. Şimdi, bir tren rezervi bırakılmış, işletme maliyeti içerisinde bu tren konuldu mu? Şu anda orada bir işletme maliyeti var ve bir para ödüyoruz, şu andaki ödediğimizin içerisinde var mı?

ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Niye olsun...

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, onu kayıtlardan söyleyin. Bu, kayıtlara girsin istiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakanım, notları alalım.

En sonunda söyleyelim.

ERHAN USTA (Samsun) – Son kısmında kayıtlardan söyleyelim çünkü bu önemli, yarın bir gün bunu konuşacağız.

Şimdi Uber’e “evet” dediniz önce, sonra insanlar Uber için araçlar aldı, sonra Uber’i iptal etti; milletin parası çarçur oldu. Şimdi bu araçların kimi korsan çalışıyor, ondan sonra, öbür tarafta da sarı taksilerle Uber çalışılıyor. Bu nasıl bir devlet anlayışıdır, bunu anlamak mümkün değil. Buraları geçiyorum.

Şimdi, bu Sayıştay meselesindeki tutumunuzun hiçbir şekilde doğru olmadığını zaten ifade ettim yani bu çok talihsiz bir konuşma oldu. Bugün, biz, Sayıştay raporlarını görüyoruz; gündem konumuzu bu şekilde söylemeniz kabul edilebilir değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Erhan Bey, iki dakika ek süre veriyorum; yemeğe inmemiz lazım, böyle sakın bir şekilde inmemizi sağlarsanız sevinirim.

Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Yani o, Sayın Bakanın elinde.

Yetiştireceğim.

Şimdi, bu Karayollarında işçi problemleri var, işçilerimizin problemleri var, yaklaşık 16 bin zannediyorum, böyle problemler var, iki tane ana problem var: Bir tanesi skala problemi. Tamam mı? Yani bu, bakın, bize sürekli geliyor. En azından ya millete iyilik yapmak istemiyorsanız, çalışanınıza, bize bir iyilik yapın yani şu “WhatsApp”larımız bu sıkıntıdan kurtulsun. Geliyordur herhâlde Baki Bey’e, Baki Bey bu konuda hassas birisidir yani geliyordur. Ya, bu skala problemini halledin artık, nedir bu böyle? Bu kadar ücret farklılığı, aynı iş... “Eşit işe eşit ücret.” diyoruz yani skala problemi var. Şu yüzde 70, Sayın Bakan, taşeron problemini lütfen halledin. Yani tabii kanun gerektiriyor ama bunu talep edin. (AK PARTİ sıralarından gürültüler) Hayır, hayır. Ya, bırak şimdi başka konuyu, konuyu saptırmayalım. Şu yüzde 70 meselesi. Yani hastanelerde de var, Karayollarında da var, bu şoförler olarak bütün şeylerde var. Ya, araçla, makineyle, karpuzla insanı aynı ihaleye koymuşsunuz. Ondan sonra... İnsanların bundan haberi yok. Bir taraftaki, beraber çalışan arkadaşlardan birisine kadro verildi, öbürüne kadro verilmedi; böyle bir adaletsizlik olmaz. Bunların mutlak suretle düzeltilmesi lazım. Bunu siz de Bakanlık olarak Sayın Cumhurbaşkanından talep etmeniz gerekir diye düşünüyorum.

Ya, şu telefon numaralarımız... Ya, bizim telefon numaramız nasıl milletin eline geçiyor? Yani bu firmaların eline nasıl geçiyor Sayın Başkanlar? Allah aşkına yapmayın. Yani artık çok şeyler... O kadar tuhaflık oldu ki yani burada söylemek uygun değil. Yani hiçbir şekilde ahlaki olmayan yerlerden sürekli telefonlarımıza mesaj geliyor ya, bizim o âlemlerle bir işimiz yok ya. Bizi nereden buluyorlar bunlar?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Bize niye söylüyorsunuz ki?

ERHAN USTA (Samsun) – Niye? Telekomünikasyon kurumu yok mu? Niye bunların güvenliğini sağlamıyor? Ayrıca bunlar nasıl satılıyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – BTK’ye de ayrıca söz vereceğim, notunu alsın.

ERHAN USTA (Samsun) – Bu, BTK’nin işi. “Bize niye söylüyorsunuz?” İşte, al sana Ulaştırma Bakanı kardeşim, ne yapacaksan yap ya, al sana Ulaştırma Bakanı!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ek süreniz de tamamlanmıştır, son cümlenizi alayım lütfen.

ERHAN USTA (Samsun) – Bitiriyorum.

Bu Kanal İstanbul yanlış bir projedir -vakit kalmadı, biraz konuşurduk ama- lütfen bundan vazgeçin. Şu iltisak hatları meselesi -tren yolunda yani- şu: Demir yollarıyla bağlantılı yapılması lazım, verimlilik açısından son derece önemli. Yük taşımacılığına önem verin diyorum ve kalanları da artık başka bir zamana bırakıyoruz.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bir yemek arası veriyoruz. Aşağıda yemek hazırlığımız vardır, herkesi davet ediyoruz.

ERHAN USTA (Samsun) – “Bize ne?” diyor ya.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Saat 14.15’te tekrar buluşmak ve müzakerelere devam etmek üzere oturuma ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.43



DÖRDÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 14.20****BAŞKAN: Cevdet YILMAZ (Bingöl)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)****KÂTİP: Şirin ÜNAL (İstanbul)**

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, 18’inci Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

Müzakerelerimize kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Gruplar adına konuşmalarda son konuşmacı AK PARTİ Grubundan Sayın Uğur Aydemir.

Sayın Uğur Aydemir’e söz veriyorum.

Süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Başkanım, çok kıymetli Değerli Bakanım, Değerli Bakan Yardımcılarımız, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlarımız, basınımızın çok değerli temsilcileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçe görüşmelerinin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı olmasını Cenab-ı Allah’tan temenni ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ulaştırmanın önemini vurgulamak için sözlerime iktisat biliminin kurucusu Adam Smith’in şu sözleriyle başlamak istiyorum. “Bir ülke şöyle ya da böyle kalkınabilir ama kapalı ekonomiler ve ulaştırması olmayan ülkeler asla kalkınamaz.” demiştir. Evet, çok değil ben her defasında bütçe konuşmalarımda bugüne gelmeden önce dünü de bir hatırlatmak lazım diyorum, kıyaslama yapmak lazım diyorum ve yine sözlerime öyle başlamak istiyorum. On beş yirmi yıl öncesine kadar okullarımızda ve üniversitelerimizde eğitimcilerimiz, bilim insanlarımız ülkemizin coğrafi yapısı sebebiyle ülkemizde kesintisiz ulaşım ağının kurulmasının zorluğundan bahsederlerdi. Ülkemizin üçte 2’sinin dağlarla kaplı olması nedeniyle yol yapımının zor ve maliyetli olması anlatılırdı. Bu bahanelerle yapılamayan yollar neticesinde ülkemizde çok fazla trafik kazası olur ve trafik kazaları sebebiyle de çok fazla can kaybımız olurdu. Hepimiz hatırlarız, “trafik canavarı” söylemi vardı, kavramı vardı. Hamdolsun Cumhurbaşkanımızın liderliğinde -çok Kıymetli Bakanımızın sunumunda da ifade ettiği üzere- Türkiye sadece dört saatlik uçuş süresiyle 1 milyar 650 milyon insanın yaşadığı, 38 trilyon dolar gayrisafi milli hasılaya ve 7 trilyon dolar ticaret hacmine sahip 67 ülkenin merkezindedir. İşte çok Kıymetli Cumhurbaşkanımız bu vizyonla hareket ederek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın son on dokuz yılda gösterdiği üstün performans sayesinde bu olumsuzlukların hepsini hamdolsun teker teker aştık.

Ulaştırma alanında katettiğimiz mesafe sadece ülkemizde değil uluslararası kamuoyunda da dikkat çeken seviyeye ulaşmıştır. AK PARTİ olarak iktidara geldiğimiz ilk günden beri “Yol medeniyettir.” anlayışını şiar edinerek sürekli ülkemizi ileriye taşıma azmiyle çalışmalarımızı durmadan ve yorulmadan yürütüyoruz. Kalkınmanın ve gelişmişliğin temel göstergelerinden biri olan ulaşımda “Gidemediğin yer senin değildir.” anlayışıyla ülkemizin her karışını yaz kış demeden her mevsim ulaşılır hâle getirecek yolları yaparak vatandaşlarımızın hizmetine sunmanın mutluluğunu ve gururunu yaşıyoruz.

Kara yolu, hava yolu ve demir yolu taşımacılığında ülkemize âdeta çağ atlattık. Yeni Türkiye’de bölünmüş yollarla hızlı ve güvenli ulaşımı sağladık. Yolları böldük ama hamdolsun, sevenleri, insanlarımızı birbirine kavuşturduk.

Yeni havaalanları yaparak hava yolunu halkın yolu hâline getirdik. Vatandaşımızı yüksek hızlı trenlerle tanıştırdık. Demir yollarında hızlı ve konforlu ulaşımı sağladık. Hızlı tren derken tabii, bizler gençliğimizde yani bizden önce Japon filmlerinde, Amerikan filmlerinde hızlı trenleri görürdük ama şimdi, bizler artık hızlı trenle seyahat ediyoruz, bu mutluluğu yaşıyoruz hamdolsun. Tüneller yaparak “aşılmaz” denilen dağları deldik. Önemli limanlar inşa ederek ülkemizin deniz ticaretini geliştirdik. Ulaştırmadaki yatırımlarımızla ülkemizin üretim, istihdam ve ticaret kapasitesini her geçen gün artırdık.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; biz laftan çok iş üretiyoruz. Hayal ediyoruz, hayal ettiğimizi gerçekleştirmek için gece gündüz demeden çalışıyoruz. Nihayetinde, hayallerimizi de gerçeğe dönüştürüyoruz. Bu yüzden “AK PARTİ” denildiği zaman akla hizmet gelir, eser gelir ve neticesinde de kalkınma gelir. Ulaştırma ve altyapı alanında yaptığımız hizmetler bizim her zaman yüz akımız olmuştur. “Güçlü altyapı, güçlü Türkiye” yaklaşımıyla hazırladığımız Millî Ulaşım ve Altyapı Politikası Belgesi’yle dünyayı âdeta Türkiye’ye bağlıyoruz. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı, diğer adıyla “Demir İpek Yolu” olarak bilinen hatla Çin’den Avrupa’ya kesintisiz ulaşım sağlanmaktadır. Bu hat sayesinde ülkemiz önemli bir ticaret ağının merkezi hâline gelmiştir.

Yaptığımız hizmetleri tek tek saymaya zamanımız elbette yetmez ama gene de yaptıklarımızı şöyle bir hatırlatmak istiyorum sizlere: Evet, biz iktidara geldiğimizde kara yollarımız iyi durumda değildi, biz milletimizin daha iyi ve güvenli yollarda yolculuk yapması gerektiğini düşünerek projeler hazırladık. “Halka hizmet, Hakk’a hizmet” anlayışıyla bu projelerimizi de bir bir hayata geçirdik. Ulaştırmadaki bu eserlerimizle milletimizin takdirini kazandık ve bunun için milletimiz bizi yaklaşık yirmi yıldır iktidarda tutuyor. Evet, AK PARTİ, bugün yirmi yıldır iktidardaysa en etkili bakanlıklarımızdan bir tanesi Ulaştırma Bakanlığıdır. Burada Ulaştırma Bakanlığında emeği geçen, başta bakanlarımız olmak üzere, tüm personeline, a’dan z’ye bütün her birisine teşekkürü borç biliyorum, İbrahim Aydemir Vekilimiz her zaman “Hakkı teslim etmek lazım.” der. Burada biz de bir hakkı teslim edelim; bürokratlarımıza, personelimize, bakanlarımıza ve başta Cumhurbaşkanımıza.

Kara yollarıyla ilgili hayata geçirdiğimiz projelerin başında bölünmüş yollar gelmektedir. 2003 yılı öncesine bakalım; kaç bin kilometre bölünmüş yol vardı, kaç il birbirine bağlanmıştı? 6.100 kilometre bölünmüş yol vardı ve 6 il birbirine bağlanmıştı. Bizimle beraber hamdolsun, 22.300 kilometre daha bölünmüş yol yaptık ve 77 ili birbirine bağlamanın mutluluğunu yaşıyoruz. Bölünmüş yol uzunluğunu inşallah, 2023 yılında da bin kilometre daha ilave ederek 29.514 kilometreye çıkaracağız Allah’ın izniyle. Vatandaşlarımızın bu sayede can güvenliğini sağladık, trafik canavarına “Dur!” dedik. Taşıt işletme giderlerini 7,7 milyar lira yakıt ve 12,9 milyar iş gücü tasarrufu sağlayarak toplamda 20,6 milyar lira tasarruf sağladık. Tabii, vakit, nakittir; bunu ayrıca hesap etmek lazım. Yolcularımızın seyahat konforunu artırdık, mal ve hizmetlerin daha düşük maliyetlerle ulaşmasını sağladık. 2002 yılında trafiğe kayıtlı araç sayısına baktığımızda 8.655 araç vardı, bugün trafiğe kayıtlı araç sayısına baktığımızda 25 milyon civarında trafiğe kayıtlı araç sayısı var. Evet, 2002 öncesinde 1.714 kilometre olan otoyol ağıımızı biz cumhuriyet tarihinden daha fazla otoyol yaparak 1.818 kilometre ilaveyle birlikte toplam 3.532 kilometreye çıkardık. Evet, biz bunlara tabii “Yeter.” demiyoruz. Ülkemizi daha ileriye taşımak için “Durmak yok, yola devam diyoruz.” 426 kilometreyle İstanbul-İzmir Otoyolu’nu hamdolsun, bugün hizmete açtık; vatandaşlarımız bu yolu çok rahat bir şekilde kullanıyorlar. Evet,

bunlara Bakanımız değindi, hızlı geçmek istiyorum. Kuzey Marmara Otoyolu'nu yaptık; 3 kısımdan oluşan Kuzey Marmara Otoyolu 398 kilometre; evet, bunları hizmete açtık. 330 kilometrelik Ankara-Niğde Otoyolu'nu -Ankara-Niğde Otoyolu doğu-batı ulaşımında çok önemli bir proje- hayata geçirdik.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Ekranda görüldüğü gibi Ankara-Niğde Otoyolu boş.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, Kuzey Ege Otoyolu, 96 kilometrelik Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu, İzmir başta olmak üzere, Ege Bölgesi'nin ulaşımına çok büyük rahatlama sağlayan bir projedir.

Evet, devam ediyoruz, tabii, bölünmüş yollar bitti, otobanlar bitti, neye geldi sıra? Tünellere geldi. AK PARTİ işte, hizmete devam. Biz iktidara geldiğimizde ülkemizde sadece 50 kilometre uzunluğunda tünel vardı.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şuraya bak, şuraya bak: Maşallah! Allah artırsın.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Biz ise 437 kilometre daha tünel yaparak toplam tünel uzunluğunu 487 kilometreye çıkardık. Evet, baktığımızda âdeta şiir gibi arkadaşlar. (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hatibe müdahale etmeyelim lütfen. Gayet güzel bir sunum yapıyor, güzel bir üslup içinde, lütfen.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Baktığımızda, şiir gibi maşallah, yapanlardan, emeği geçenlerden, kullananlardan da Allah razı olsun.

Bolu Dağı Tüneli patates deposunu milletin hizmetine açtık. Bolu Dağı Tüneli'ni, Ferhat dağları deler gibi biz de Bolu Dağı Tüneli'ni hizmete açtık, bundan da gurur duyuyoruz.

Sabuncubeli Tüneli'yle evet, Manisa ile İzmir'i birbirine daha da yakınlaştırdık. Manisa-İzmir git gel on beş dakika kadar zamandan tasarruf sağladık.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şuraya bakar mısınız: Helal olsun, helal olsun!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ovit Tüneli'yle Rize Erzurum arasında kesintisiz bağlantıyı sağladık. Bunları hızlı geçiyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Karadeniz'e de demir yolunu bağla, demir yolunu.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Köprülere de değinmek istiyorum. İstanbul Boğazı'nın üçüncü köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Maşallah!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, bu Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde şu detaya dikkat çekmek istiyorum: Hatırlarsanız, geçtiğimiz yıllarda Gezi olayları vardı. Gezi eylemlerine katılanlar ne diyorlardı? “Bizim derdimiz ağaç değil.” Derdiniz ne? “Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü yapmayın.” Başka? Havaalanına biraz sonra geleceğim. “Üçüncü havalimanını yapmayın.” 3-4 tane maddeleri vardı. Evet, dünyanın gözü bu projelerdeydi, havaalanındaydı, köprülerdeydi. Birileri “Bunları yapmayın.” diyorlardı dışarıdan ama biz Allah'a çok şükür hepsinin üstesinden geldik, hepsine “Dur!” dedik ve bugün, bu köprüyü yaparak İstanbul'un Üçüncü köprüsünü -gerdan gibi âdeta- İstanbul'un, bütün Türkiye'nin vatandaşlarının hizmetine sunduk.

Evet, değerli arkadaşlar, bu köprü yapılmasaydı -Sayın Paylan gitmiş herhâlde, etki analizi, Erol Bey de iletir kendisine- acaba İstanbul trafiği ne olurdu? İkinci köprü yapılmasaydı İstanbul trafiği ne olurdu? 8,5 milyon trafiğe kayıtlı araç sayısından 25 milyon trafiğe kayıtlı araç sayısına geldiğimizdeki noktaya baktığımızda, etki analizi yaparak Türkiye'nin hâlini bir düşünün. Evet, değerli arkadaşlar, üç beş dakika gözlerinizi kapatınız...

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Maliyetini soruyorum maliyetini.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - ...başınızı iki elinizin arasına alınız ve bu eserlere bakınız.

Yani ben bir de arkadaşlarımdan şunu rica ediyorum: Arkadaşlar, yani bakınız, eserleri yapmışız, eserler ortada ama bugüne kadar eserlerden bir defa bahsetmiyorsunuz, “Yapımına, maliyetine bakın.” diyorsunuz. Finansmanı ayrı tartışılır, finansman maliyetini ayrı tartışalım, yapım şeklini ayrı tartışalım ama buraya gelmeden önce -bu, şiir gibi maşallah- bu esere bakıp da içinizden teşekkür etmenize gerek yok. “Sayın Bakanımıza, bürokratlarına, Karayollarına teşekkür etsek ne kaybederiz?” diye ben size soru sormak istiyorum. Buna niye teşekkür olmaz? Eserin güzelliğine bak. (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hatibe müdahale etmeyelim.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Biz her zaman eserlerimizle anılmayı kendimize şiar edindik.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gayet düzgün bir üslupla bir sunum yapıyor.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – 1 köprü parasına 5 köprü parası ödüyorsunuz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bir de şu var: Söz buraya gelmişken Osmangazi Köprüsü’nü, onu da geçiyorum, Çanakkale Köprüsü, dünyanın gündeminde arkadaşlar.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Dünyanın 1 numarası.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – 2.023 metre orta açıklıkla dünyanın en uzun orta açıklığına sahip bir köprü. Bununla gurur duyalım ve itiraz eden arkadaşlara şunu soruyorum...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Günde 45 bin geçecek aracı nereden bulacağız Sayın Vekilim?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böyle bir usulümüz yok. Lütfen müdahale etmeyelim hatibe. Size yönelik bir ifadesi yok, bir hakareti yok, gayet uygun bir üslupla, İç Tüzük’e uygun bir şekilde konuşuyor, lütfen... Sırası geldiğinde siz de fikirlerinizi paylaşsınız.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bir bakın şöyle arkadaşlar...

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Vekilim, 45 bin aracı nereden bulacaksınız ya?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - İtiraz edenlere söylüyorum: Türkiye’de bir eser olup da -Türkiye’de eserlere bir bakın- yatırımları kim yaptıysa bir çivi çakandan Allah bin kere razı olsun.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Âmin!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – İtiraz edenlere soruyorum, kendinize şu soruyu sorun: İtiraz etmediğiniz 3 tane eser sayın kafanızdan. Kâğıda yazın 3 tane eser.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Mantıklı olan hiçbir şeye itiraz etmiyoruz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Şu yatırımlar yapıldı da biz itiraz etmedik, destekledik diyebileceğiniz sadece 3 eser ismi yazın, konuşmamdan sonra sizden alayım o isimleri. Bulabilirsiniz, evet, 3 eser.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Denizli’deki horoza itiraz etmiyoruz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Evet, Çanakkale Köprüsü’ne dahi seslenip itiraz ediyorsunuz.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Vekilim, 15 eurodan geçecek aracı nereden bulacaksınız ya?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böyle bir usulümüz yok, rica ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) - Yapılan bu yatırımları arkadaşlar...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Defalardır uyarıyorum, bir daha uyarmak zorunda bırakmayın lütfen.

Buyurun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Size ek süre vereceğim sataşmalar devam ederse.

Buyurun.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – 90’lık bir atış yapıldı, bravo!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Yapılan bu yatırımlara... Bir de şu: Arkadaşlar, yollarımız tabii ki bundan sonra da inşallah, TOGG’la daha da bir başka güzel olacak, TOGG da bu yolları süsleyecek Allah’ın izniyle. Evet, bunları biz yapıyoruz arkadaşlar -Nilgün Hanım olsaydı, Nilgün Hanım yok-bunları biz yapıyoruz elhamdulillah!

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şu haşmete bakar mısınız?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Şimdi, hava yollarına geliyorum.

Geçtiğimiz on dokuz yılda ülkemizin dört bir yanını eserlerle donattık, milletimizin önüne hedefler koyduk.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Ya, şuraya bakıp gurur duyman lazım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hatibin akışını bozuyoruz. Rica ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – İstanbul Havalimanı, 2023 hedeflerimizin en önemli sembol eserlerinden bir tanesi. Bugün, yerli ve yabancı milyonlarca insana hizmet veren İstanbul Havalimanı’mız, dünyada en fazla uçuşun yapıldığı havalimanlarından biri olma konumundadır. Teşekkür ediyoruz Sayın Bakanımıza, emeği geçenlere teşekkür ediyoruz.

29 Ekim 2018 tarihinde açılışı yapılan İstanbul Havalimanı’nda 31 Ekim 2018 tarihinde tarifeli seferler başlamış oldu. Evet, 2020 yılında da Avrupa’da en fazla yolcu sayısına ulaşılan havalimanı olma özelliğini taşımaktadır.

Evet, aktif havaalanı sayısını 26’dan 56’ya çıkardık; uçuş noktalarını 50 ülkede 60 noktaya 127 ülkede 333 noktaya çıkardık. Hava yolu yolculuğunu da halkın yolu yaptık demiştik az önce; çok detaylara, milyon sayılara girmek istemiyorum çünkü vaktim daralıyor.

Evet, demir yollarında...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yalnız, bir hatırlatma yapayım: Şirin Bey sunumunuzdan çok etkilenmiş, “Benim beş dakikamı devredebilirsiniz.” dedi, bilginiz olsun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Teşekkür ediyorum.

Sürdürülebilir kalkınma hamlelerinin en önemli halkalarından biri olan ve yıllarca ihmal edilen demir yollarını canlandırmak için de 2003 yılından itibaren demir yollarını yeni bir anlayışla ele aldık.

Evet, dünyanın en özgün projelerinden biri olan Marmaray, 29 Ekim 2013 tarihinde yani cumhuriyetimizin 90’ıncı yıl dönümünde hizmete sunuldu. Arkadaşlar, baktığımızda Marmaray’la... Bu da hakikaten bizim medarıftiharımız. Öyle zannediyorum ki vatandaşlarımız... Herhâlde, İstanbullu vekillerimiz de dâhil olmak üzere belki biniyorlardır ama kimseye söylemiyorlardır, bu güzellikleri onlar da yaşamışlardır diye düşünüyorum. Şu güzelliklere bakın arkadaşlar, Allah nazardan saklasın, maşallah, süphanallah diyelim.

Evet, 1,4 kilometrelik tünelle İstanbul Boğazı’nın altından Avrupa ve Asya arasındaki yolculuk süresini dört dakikaya indirdik arkadaşlar, dört dakikaya. Dağları deldik, yetmedi, denizlerin altından yollar yaptık arkadaşlar. Yani bunlar takdir edilecek bir şey değil mi? Kendinizi çok zorlamayın, sadece teşekkür edeceksiniz, sadece. Burada canlı yayın yok, teşekkür ederseniz kimse de duymaz, içinizden teşekkür etmeyin biz de duyalım.

Evet, değerli arkadaşlar, demir yollarında yapılan yatırımlara baktığımızda son on sekiz yılda mevcut hatların yenilenmesinden, mevcut hatların çift hâle getirilmesinden hatların elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesine kadar, garların, istasyonların, makine ve teçhizatların modernize edilmesine kadar yaklaşık 220 milyarlık yatırım yaptık arkadaşlar.

Demir yollarında geldiğimiz noktaları da hızlı bir şekilde geçiyorum.

Yüksek hızlı trene az önce değinmiştim. Evet, filmlerde izlediğimiz yüksek hızlı trenleri, artık -hamdolsun- ülkemizde, vatandaşlarımızın konforlu bir şekilde seyahat edebilmesi için onların hizmetine sunduk.

2009 yılında hizmete alınan Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Hattı'yla ülkemiz ilk defa yüksek hızlı tren işletmeciliğine başlamıştır. Arkadaşlar, burası çok önemli: Dünyada 8'inci, Avrupa'da da 6'ncı yüksek hızlı tren işleten ülke konumuna geldik arkadaşlar.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hay maşallah!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Nereden, nereye! Bakın, arkadaşlar, 2011 yılında Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren... Evet, hemen geçmeyelim, biraz bakın arkadaşlar, biraz bakalım. Binmediyseniz... Biraz bakalım, evet, göz zevkimiz olsun hiç olmazsa.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Arifiye'de 70 kilometre hızla gidiyor, 70 kilometre hızla gidiyor.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Şu letafete bakın arkadaşlar, şuraya, şu güzelliğe bir bakın ya, şuraya bir bakın ya.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Yüksek hızlı tren hatlarıyla konforlu ve hızlı seyahat 13 ilimize ve ülke nüfusumuzun yüzde 43'üne...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, hatibin söyledikleri tutanağa geçiyor, laflar atılınca karışıyor, lütfen...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – ...bu sayede yüksek hızlı trenle bugüne kadar yaklaşık 59 milyon seyahat yapılmış arkadaşlar. Bunun neyine itiraz yapıyorsunuz anlamıyorum yani ya? Arkadaş, buna niye itiraz edersiniz anlamıyorum yani. “Biz geleceğiz, 500 kilometre hızla tren yapacağız.” diyebilirsiniz ama sakın, “Kazma kürek alıp da biz bunları yıkacağız.” demeyin, onu yapmayın, o hataya düşmeyin, sakın! O hataya düşmeyin, bunları yıkacağız demeyin sakın, kesinlikle.

Şimdi, tabii, bir hizmetimiz daha geliyor: Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi. Sayın Bakanım, bu proje, bizim de İzmirli, Manisalı olarak beklediğimiz proje, merakla beklediğimiz proje, dört gözle beklediğimiz proje Sayın Bakanım.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Onu da yaparsınız.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – 2023 yılında inşallah hizmete açılacağını umuyoruz, bekliyoruz, ümit ediyoruz. Ankara'dan, benim dördüncü dönem milletvekilliğim, az da olsa şu yüksek konforlu seyahati biz de hızlı trenle İzmir'e kadar yapalım istiyoruz Sayın Bakanım. İzmirli de dört gözle bekliyorlar, bu hizmeti yaparsak İzmirli de tamamı teşekkür edecekler size.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Yaparsa AK PARTİ yapar.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, yaparsa AK PARTİ yapar.

Evet, İzmir hızlı tren konusunu geçiyoruz.

Şimdi, kamu-özel iş birliği finansman modeline arkadaşlarımız değindiler. Son üç beş dakikamı da buna ayırmak istiyorum. Evet, arkadaşlar, Sayın Paylan... Herhâlde yok kendisi ama yine söyleyeyim. “İzmir git gel 3 bin lira, bu yoldan garibanlar nasıl geçecek.” dedi. Arkadaşlar, “Geçenden 1 lira, geçmeyenden 5 lira.” diye biz kimseye bir şey söylemedik. İzmir-İstanbul Otobanı’nı açtık, diğer yolları kapatmadık. Diğer yollar yine açık, isteyen istediği yoldan gidebilir. (Gürültüler)

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Yani diyorsun ki: “Parası olan geçsin, olmayan geçmesin.”

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – O öyle demiyor, sen öyle diyorsun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bakın, şu çok önemli, kaldı ki bu otobanın kullanımı sayesinde diğer yolları rahatlatıyoruz ve eski yolu tercih eden vatandaşlarımız daha rahat seyahat yapıyorlar. Bunu da anlayın artık, lütfen bunu anlamış olun.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – AK PARTİ diyor ki: “Parası olan geçsin, parası olmayan geçmesin.”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, böyle bir usulümüz yok, Plan ve Bütçe Komisyonu böyle bir yer değil. Tekrar hatırlatıyorum, rica ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Şunu söylüyorsunuz: “Vatandaşın cebinden 1 lira para çıkmayacak.” dediniz... (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gayet makul, hiçbir sataşma yapmadan, hiç hakaret etmeden, son derece düzgün, güzel bir üslupla bir sunum yapıyor arkadaşımız. Teşekkür ediyorum ben kendisine ama buna rağmen laf atma ihtiyacı hisseden arkadaşlarımıza da “lütfen” diyorum. (Gürültüler)

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Özkan Bey, çok bağıırıyorsunuz ama niye bağırdığınızı anlamıyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Ben bağırmıyorum, sizin dediğinizi diyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bu yollardan... Geçen sene Garo Paylan -yine Garo’yu anayım- dedi ki: “Sayın Bakanım, Osmangazi Köprüsü’nden geçtim, ikinci gişeye geldim, param bitti. Volkswagen arabamla oradan

-sıradan bir arabayla- geçiyorum, Volkswagen’le, param bitti.” Yani paranız bittiği zaman arkadaşlar -olabilir, para kalmayabilir- gözlerinizi kapatıp arazinin gölgesinde oturmayın, başınızı bir kaldırın, şu yolların güzelliğine bakın arkadaşlar. (Gürültüler) Gözünüz gönlünüz açılsın arkadaşlar ya! Bakın, ne kadar güzel yollar yapılmış, gözünüz gönlünüz açılsın. Artı “Artık Türkiye’de Volkswagen Passatlar sıradan bir araba oldu.” demiştim ben de Sayın Paylan’a. Kaldı ki yola çıkarken de bizim vatandaşlarımız elini cebine atarlar, bütçelerini kontrol ederler, Sayın Paylan bunu yapmamış ama vatandaşlarımız çok zekidir, akıllıdır, yola çıkarken kendilerini bir kontrol ederler, öyle yola çıkarlar. (Gürültüler) Dolayısıyla, eğer cebinde parası yoksa eski yolu kullanır, eski yolun seyahat rahatlığını da yaşayarak görür. (Gürültüler) Evet, bizim “Vatandaşımızın cebinden 1 lira çıkmayacak...” (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, neye itiraz ediyorsunuz, size bir hakaret mi yapıldı? Niye böyle müdahale ediyorsunuz durmadan? (Gürültüler)

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Özkan Bey, kamyonlar da geçiyor! (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Böyle bir usulümüz yok Özkan Bey, rica ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Özkan Bey, kamyonlar da geçiyor. (Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yok, siz ısrarla müdahale ediyorsunuz, kusura bakmayın. (Gürültüler)

Ek süre vereceğim size, Özkan Bey’in konuşma süresi kadar ek süre vereceğim.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Tamam.

Şimdi, arkadaşlar, ben size şunu söyleyeyim: Evet, “Vatandaşın cebinden 1 lira çıkmayacak.” dedik. Onu KÖİ olarak, kamu-özel iş birliği yapalım dedik.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Onu kabul ediyorsunuz yani.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Evet, aynı şeyi söylüyorum.

Boğaz Köprüsü’nü yaptık biz, 15 Temmuz Boğaz Köprüsü’nü. O zaman yine senin gibi bağuranlar vardı “Yapmayın.” diye.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Siz mi yaptınız 15 Temmuz Köprüsü’nü?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Hükümetlerimiz yaptı, Allah bin kere razı olsun.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Hayır, siz mi yaptınız 15 Temmuz Köprüsü’nü?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Hükümetlerimiz yaptı.

O zaman o Boğaz Köprüsü yapılırken...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey, yeter artık ama rica ediyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Ama “Biz yaptık.” diyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bakın, kaçınıcı defadır uyarıyorum, böyle bir usulümüz yok. Böyle bir yer değil burası, Plan ve Bütçe Komisyonunda bütçeyi müzakere ediyoruz. Özkan Bey, ayrıca bir araya gelirsiniz çay kahve içersiniz, rica ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Biz sizin gibi teşekkür pintisi bir vekil değiliz, biz teşekkürde cömertiz; kim bu ülkeye bir çivi çakmışsa, Allah ondan bin kere razı olsun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Âmin, âmin.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Makamları cennet olsun inşallah! Allah gani gani rahmet eylesin. Tamam mı? Bu kadar basit.

Boğaz Köprüsü’nü yaparken o günkü hükümetimiz KÖİ’yle yapmadı. Şimdi, bütçeden yaparken bunu... Arkadaşlar, bu bütçe nereden oluşuyor? Ya, bütçeye para geliyor, nereden geliyor bu paralar?

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Vatandaşlardan.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Kimden geliyor?

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Vergilerden.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – E, arkadaşlar, vergileri kim veriyor?

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Vatandaş.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Vatandaş veriyor, gördün mü? Değerli arkadaşlar, bakın, bunu kaçırmayın yani. Biz bunu yapmasaydık, biz bu hizmetleri KÖİ’yle yapmasaydık kendi bütçemizle bu yatırımları kaç sene sonra yapardık, vatandaşlarımızı bu hizmetlere kaç sene sonra kavuştururduk? Bir düşünün, bir taşının, etki analizini yapın, ondan sonra konuşalım.

Atatürk Havalimanı’na gelmek istiyorum arkadaşlar. “Atatürk Havalimanı varken üçüncü havalimanı yapıldı, maliyeti çok yüksek.” şudur budur ve Erhan Bey -kendisi yok burada ama- öyle bir analiz yaptı ki “Her yıl 1 milyar zarar yapıyoruz, yirmi yılda 20 milyar lira zarar yapıyoruz o işletme dışı kaldığı için.” dedi. Arkadaşlar, böyle bir hesap şekli –ben de mali müşavirim, ben de ekonomistim- bence yok. Şöyle ki: Yani Atatürk Havalimanı kapasitesi yeterliydi de mi biz üçüncü havalimanını yaptık? Havada geçen süreleri, uçakların inemediğini, Atatürk Havalimanı üzerindeki uçuşları hatırlamıyor muyuz? Hem diyeceğiz ki “Dünyanın 67 ülkesinin merkezindeyiz.” hem

diyeceğiz ki “Ticaret hacmi olarak şu kadar trilyon dolara hitap edeceğiz.” “Dünyanın merkezindeyiz.” “Vizyonumuz bu.” ve “Üçüncü havalimanına ne gerek vardı?” demek –Erhan Bey’in belki dili sürçtü-bence hakikaten...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Londra’da 7 tane havalimanı var. Kimse üçüncü havalimanına karşı değil.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Kaldı ki “Üçüncü havalimanı, geç kalınmış bir havalimanı.” dememiz bence daha uygun olur diye düşünüyorum.

Arkadaşlar, KÖİ’leri hesap ederken -herkese bunu söylüyorum, KÖİ üzerinde konuşan bütün herkese söylüyorum- KÖİ’lerin bir maliyeti var mı? Projelerin bir maliyeti var, bir ekonomik ömrü var, bunları değerlendirmek lazım. Mesela İstanbul-İzmir Otoyolu’nun ekonomik ömrü kaç yıldır? İstanbul Havalimanı’nın ekonomik ömrü kaç yıldır? Biz bunları KÖİ olarak kaç yılda tekrar hazineye, devlete -bu yolları- kazandıracacağız? İstanbul-İzmir Otoyolu’nu söylüyorum, yedi yıl yapımı, on beş yıl işletmesi, yaptı yirmi iki yıl; e bu yolun ekonomik ömrü ne kadar arkadaşlar? Yüz yıl. Kaç yıl kaldı geriye yirmi ikiden sonra? Çarparsanız, toplarsanız, bölerseniz, çıkartırsanız ne kadar, kaç yıl bu ülkenin bütçesine kâr getireceğini görürsünüz. Kaldı ki bu yıl KÖİ’lerden dolayı “Efendim, bütçeden şu kadar para ayırdık bu yatırıma.” dediğiniz zaman... Hangi yatırım ilk sene kâra geçiyor? Hepiniz milletvekilisiniz, vekil olmadan önce bir işle iştigal ediyordunuz. Bir bakın, çevrenize bakın; hangi iş kolunu kurdunuz da hangi sektöre girdiniz de “Bismillah.” deyip başladınız, para kazanmaya başladınız? Bunun da hesabını yapmanızı ve ona göre elinizi de vicdanınıza koyarak burada tenkit etmenizi, eleştirmenizi sizlerden istirham ediyorum arkadaşlar.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Garanti para...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Tabii ki garanti olacak, garanti olmazsa... Garanti vermeyebiliriz. Bunun ekonomik ömrü yüz yılsa yetmiş yıl adama veririz, ben buna karışmıyorum dersiniz, bir lira garanti para vermem ama yetmiş yıl sen buradan kazan dememiz lazım bu işi alanlara.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Böyle bir yöntem yok ya, böyle bir yöntem dünyada yok.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Arkadaşlar, ben size şunu söyleyeyim: “5 yandaş, 5 yandaş” deyip duruyorsunuz. Bakınız, burada olmayanların ben avukatlığını yapmayacağım ama burada olmayanlar hakkında da kimsenin günahına girmeyin. Bu 5 müteahhit İstanbul Havalimanı’nı yapıyor, niye zorunuza gidiyor? Hans alsaydı bu ihaleyi, Hans yapsaydı, bilmem George yapsaydı iyi mi olacaktı? (CHP sıralarından gürültüler) Ben, bizim iş adamlarımızla gurur duyuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Uğur Bey, toparlayalım artık lütfen.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Toparlıyorum Sayın Başkanım.

Buradan sesleniyorum: Bakınız, eğer bir duyurunuz varsa, elinizde bir belge varsa gereğini yapmıyorsanız ben size yazık diyorum.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bin tane var, Sayıştay raporları var.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Sayıştay raporlarına bakacaksınız.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ben şunu söylüyorum size arkadaşlar: Artı, bizim 84 milyon yandaşımız var bizim. Bunu her defasında deklare ediyoruz, bunu söylüyoruz, bundan sonra da söylemeye devam edeceğiz. (CHP sıralarından gürültüler) Niye rahatsız oluyorsunuz? Bu hizmetlerin tamamından 84 milyon vatandaşımız faydalanıyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Uğur Bey, son cümlelerinizi alalım.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Son bir cümlem.

Kaldı ki İstanbul Havalimanı'yla alakalı, arkadaşlar, İstanbul Havalimanı finansmanı da evet, yurt dışı kaynaklı ama Türk bankalarından, Ziraat Bankasından, Halk Bankasından, Vakıflar Bankasından bunun finansmanı sağlanmıştır. Hazine garantilidir. Finansman sağlayan bankalarımıza, iş adamlarımıza, bu projeleri ortaya koyan mühendislerimizden, personelimizden, Bakanımızdan, Bakan Yardımcılarımızdan, ilk Bakanımızdan bütün bakanlarımıza, hükümetlerimize ve vekillerimize hepinizin huzurunda teşekkürü borç biliyorum.

Allah hepinizden razı olsan arkadaşlar. Sağ olun, var olun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi üyelerimize geçiyoruz.

İlk sözü Sayın Bekaroğlu hazırsa kendisine vereceğim.

Buyurun Sayın Bekaroğlu, süreniz on dakikadır.

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

Bakın, şöyle bir şey yok yani “Bu köprüleri yapmayın.” falan diye kimse söylemedi. Cumhuriyet Halk Partisi böyle bir şey söylemedi. Biz ne söyledik: Yaparken milleti soydurmayın!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Geçti, geçti.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bir dakika dinle. Milleti soydurmayın.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Niye beni dinlemediniz?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bakın, şimdi aynı duayı yapacağım ben.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karşılıklı konuşmayalım lütfen, buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kim bu millete hizmet etmişse Allah ondan razı olsun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Kayıtlara geçsin.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kim ki bu milletin bir kör kuruluşunu yemiştir Allah ona o kör kuruluşları kustursun!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sadece 3 eser söyle, sadece.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kim kör kuruluşunu yemiştir, yedirmişse ve israf ettirmişse bu milletin...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – 3 eser söyle.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Katılıyor musunuz bu duaya?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – 3 eser söyle, 3 eser.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Değerli arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığının bütçesini konuşuyoruz. Bu KÖİ üzerinde duracağım ben ağırlıklı bir şekilde. Sayın Bakan da 1 trilyon 131 milyarlık harcamadan 301,7 milyar TL'nin KÖİ'lerle ilgili olduğunu söyledi, Ulaştırma Bakanı.

Değerli arkadaşlar, bu alternatif finans modeli, işte, biraz evvel de arkadaşımız anlattı “Ne güzel bir modelmiş, 1 kuruluş harcamadan...” Gerçekten öyleymiş, neymiş, bir bakacağız. Kim bu insanlar? Bir de ona bakacağız. Bu firmaların -bu 5 tane, 10 tane neyse- gerçek sahipleri kimmiş de... O gün de sordum, bu gün de soruyorum çünkü bu firmalarla ilgili öyle işler yapılıyor ki biraz sonra İkizdere’de Sayın Bakanımızın yaptıkları üzerinden anlatacağım, hiç kimse hiç kimse için böyle bir şey yapmaz değerli arkadaşlarım.

Bakın, bu firmalara işte yap-işlet-devret, KÖİ, kamu-özel ortaklığıyla bu işler veriliyor; çağrılıyor, veriliyor. Yani burada bir serbest ihale söz konusu değil. Yetmiyor, bu insanlara 21/b, gene çağrılıyor, pazarlık usulüyle veriliyor. Ülkenin milyar milyar kaynakları, kanunlara aykırı bir şekilde ihaleler yapılarak bu insanlara aktarılıyor yani bunun altını bir şekilde çizelim. Yetmiyor, bu insanlara çok özel düzenlemeler yapılıyor, sözleşmeler gizli; gizli sözleşmeler, yetmiyor, değiştiriliyor. Biraz evvel Sayın Aydemir dedi ki: “İşte, şu kadar sene kullanıyorlar.” Bir bakıyoruz, Niğde Otoyolu’nda kullanma süresi artmış.

Şimdi, bir kanun teklifi var limanlarda, kullanma süresini kırk dokuz seneye kadar çıkarmak için kanun düzenleniyor, şu anda komisyonda duruyor. Değerli arkadaşlarım, bu ihale yapılırken bunu on yedi sene değil de yirmi yedi sene kullanacağımı bilseydim, belki ben de girecektim ve belki çok daha ucuz yapacaktım.

Bakın, şöyle bir şey var ya, şimdi “utanma” kelimesinden dün kavga çıktı ama bundan da utanmak lazım. Yani finansörler, garanti verdiklerimiz genel müdürlüğün garantisini kabul etmemiş, biz burada “Bu garantiyi Bakanlık verecek.” diye 15/3/2020 tarihinde kanun çıkardık kanun, bu insanlar için düzenledik bütün bunları. Hukuku arkadan dolaşıyoruz. İsimlerini saymıyorum bu firmaların. Her türlü kolaylığı gösteriyoruz.

Değerli arkadaşlarım, bir tane örnek üzerinde konuşalım. Rize’de bir liman yapılıyor, lojistik merkez falan, artık liman ismini kullanmıyorlar, İyidere Lojistik Merkezi; sağ olun, var olun. Havaalanı da yıl sonuna kadar açılacak diye bir şey dedi Sayın Bakanım, açıyorsunuz herhâlde, teşekkür ederiz.

Şimdi, bunun için taş ocağı gerekiyor. Tabii, bu liman için önce ÇED alınıyor, o ÇED’de deniliyor ki: “Biz bu limanı yaparken dolgu kullanacağız ve yeni taş ocağı açmayacağız, mevcut taş ocaklarından taş alacağız.” Ama ÇED alındıktan sonra gidiyor, Rize Valiliğinden 25 hektarın altında -25 hektarın altında ÇED gerekmiyor- 3 tane alan tespit ediliyor İkizdere’de ve “Buralarda ÇED’e gerek yoktur.” diye karar alınıyor. “ÇED’e gerek yoktur.” ne demek biliyor musunuz arkadaşlar? Adamlara, 2 tane dozer, iş makinesi kullanıcısına veriliyor, yıkıp gidiyor. Yıkıp gitti, karşısına çıktı vatandaş, ben de gittim onlarla beraber. Karşımıza kimi çıkardılar biliyor musunuz? Mehmetçik’i çıkardılar. Ve Mehmetçik’in yemeğini bile, yemek paketlerini bile Cengiz Holding dağıttı değerli arkadaşlar. Bu ayıp size yeter!

Sayın Bakan İkizdere’ye geldiler, “8 bin kişi çalışacak.” diye milleti bize kıskırttı. “Teröristleri dinlemeyin!” dedi. Bize “terörist” dedi Sayın Bakan. Siz gerçi soğancıya da patatesçiye de “terörist” diyorsunuz ama bizi bu şekilde suçladı. Ama raporlardan bakıyoruz, dosyadan bakıyoruz: 215 kişi liman yapılırken çalışacak, 180 kişi de bittikten sonra çalışacak. Türkiye Cumhuriyeti devletinin Bakanına oraya gelip insanları, insanlara kıskırtmak ve yalan söylemek yakışıyor mu değerli arkadaşlarım? Bu yapılacak iş midir? Bunlar yetmedi, Rize Valisi olağanüstü hâl ilan etti, kıpırdatmadı ya. Bir okusam olağanüstü hâl şeylerini şaşacaksınız arkadaşlar. Rize’de, İkizdere’de insanları kıpırdatmadı, o da yetmedi bir genel başkana organize bir şekilde saldırı düzenlendi değerli arkadaşlarım. Bakın, değerli arkadaşlarım, bu ülke hepimizin ülkesidir. Hiç kimse yaptığınız hizmetlerden dolayı hiç kimseyi suçlamıyor, biz suçlamıyoruz en azından, bunu açık, net bir şekilde şey yapayım.

Bu insanlara öyle kıyaklar yaptınız ki... Bak, pandemide insanlar aç kaldılar, aç kaldılar. Hele hele güvencesi olmayan insanlar aç kaldı, hiçbir şey vermediniz, verdikleriniz devde kulak bile değil. Üstelik de İşsizlik Fonu’ndan verdiniz. Ama İstanbul Havaalanı’nda, bunun gerekçesini bir... İstanbul Havaalanı’na gittiniz, ilk bir sene kirasını sildiniz, iki sene de yüzde 50 indirim yaptınız. Bugünkü şeylerle 2 milyar -yanlışsa düzeltin- 90 milyon euro. Bilemiyorum yani dolar fiyatı nereye gidiyor. Nedir bunlar yani? Hangi sözleşmeyle yapıyorsunuz? Neye göre yapıyorsunuz? Değerli arkadaşlarım, böyle bir ticaret yoktur dünyanın hiçbir yerinde, böyle bir kâr yoktur dünyanın hiçbir yerinde. Bu milleti

bu kadar büyük sorumluluklar altına koyamazsınız. Bakın, veriyorsunuz, her istediği düzenlemeyi yapıyorsunuz. Dolar ve euro şeyinde garantiler veriyorsunuz, yolcu garantileri. Arkadaşlar, Kütahya Havaalanı gözümüzün önünde ya, 2 milyon insan geçecekti ya, 300 bin bile geçmemiş; yüzde 98 sapma. Sayın Bakan bu nasıl bir öngörü? Yani bunun hesabı sorulmayacak mı diye düşünüyorsunuz siz. Yarın bunun hesabı sorulacak. Bu borçlar değerli arkadaşlarımız kirli borçlardır, bu borçlar tiksindirici borçlardır -uluslararası literatür de böyle diyor- gayrimeşru borçlardır. Komisyonlar kurulacak, bunlar incelenecek ve bunların hesabı sorulacak değerli arkadaşlarım. Böyle bir şey yok. Ya, parayı siz buluyorsunuz, garantiyi siz veriyorsunuz. Madem bu kadar parası var, madem bütün bunlar var, niye devletin kendi imkânlarıyla yapmıyorsunuz? Ben merak ediyorum Sayın Bakanım da bir daha sorayım, kim ne derse desin: Bu firmaların gerçek sahipleri kim? Bu kadar büyük kıyak hiç kimseye yapılmaz. Bunlar yeni kapitülasyonlardır değerli arkadaşlarım. Adalet ve Kalkınma Partisi Hükûmeti gidiyor ve giderayak bu millete büyük kapitülasyonlar bırakıyor. Bakın, bu firmaları satıyorlar, bu firmalar... Rönesans sattı, Limak sattı, bu firmaları yavaş yavaş dışarıya satıyorlar -milliyetçi arkadaşlar beni izlesin- dışarıya satıyorlar. Uluslararası tahkim binecek. Ondan sonra burada toplanılıyor, Sayın Cumhurbaşkanımız bağırıyor. “Nas var, faizi şöyle yapacağım.” diyor. Dün de söyledim, gene söylüyorum: Arkadaşlar bırakalım, şu nası serbest bırakalım arkadaşlar, yapmayın, etmeyin. Artık Kur'an'dan inelim, yani bu gerçeklerle konuşalım; o hepimizin kutsalı, onlarla konuşmayalım.

Değerli arkadaşlar, bu İstanbul Havaalanı'yla ilgili maliyet konusunda değişik rakamlar var Sayın Bakanım. Hangisi doğru? Gerçekten bunlarla ilgili hangi maliyetin doğru olduğunu bize lütfen söyleyin. Nedir bunun maliyeti? Bunu gerçekten bilmek isteriz. Bir de yani bunların değişik şeyleri... Bir sözleşme değeri var, bir de yatırım değeri var. Bugüne kadar 46 milyar dolarlık yatırım değerine karşılık 104 milyar dolarlık sözleşme değeri var. Ne demek bu? 46 milyar dolar yatırımı aldınız ama buna da kefil sizsiniz, aslında bizim paramız, kamunun parası. Buna karşılık 104 milyar dolardan vazgeçiyorsunuz. Onlar alacak bu 104 milyar doları ve kaç sene işleyecekler bilmiyoruz. Bütün bunları biliyor bu insanlar, hiç elinizi sallamayın Sayın Bakan. Bütün bunlar biliyor. Yarın bunların hepsi incelenecek Sayın Bakanım, hepsi gözünüzün önünde dökülecek. O İkizdere'de söylediğiniz yalan...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Yalan konuşuyorsun...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Jandarmayı üzerimize... Nerede 8 bin kişi? Jandarmayı üzerimize sürmenizin gerçekten hesabını vereceksiniz değerli arkadaşlarım.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

2.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz'ın, İstanbul Milletvekili Mehmet Bekaroğlu ve Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerinde konuşmalarındaki bazı ifadeleri üzerine, temiz bir dil kullanılması gerektiğine ilişkin açıklaması

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey, bir saniye, bir şey söylemek istiyorum, bu vesileyle. Sürenizi durduruyorum, sürenizi durduruyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sözleşmeleri yeniliyor... Birkaç dakika verin.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Atanmış memur yalan...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir saniye, önce Mehmet Bey söyledi de. Bir durduralım süreyi. Ayrıca Garo Bey'le ilgili tartışmada da aynı mesele olduğu için bir şeyi açıklığa kavuşturmak istiyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Düzeltiyim ben, özür dileyeyim. “Yalan” kelimesinden özür diliyorum, “doğru söylemiyorsunuz.”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ben de şunu söyleyeceğim: Olabilir, farklı şeyler düşünebiliriz, farklı bilgilerimiz de olabilir, gelen bilgiler de farklı olabilir. Bütün gruplar için söylüyorum, yürütme için de kendim için de söylüyorum, herkes için söylüyorum: “Yalan söylüyorsun.” ifadesini kullanmayalım değerli arkadaşlar.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Tamam, tamam.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Size farklı bilgi gelmiş diyebilirsiniz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kabul, kabul.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – “Sahada bildiğiniz gibi değil durum.” diyebilirsiniz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ya, söylüyorum, söylüyorum. “8 bin kişi çalıştıracağız.” dedi ama projede bakıyoruz “215 kişi çalışacak.” diyor. 8 bin nerede, 215 nerede?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – “Doğru değil bu ifade.” diyebilirsiniz ama yalan... İç Tüzük’ümüz gereği kaba ve yaralayıcı dil kullanmamamız, temiz bir dil kullanmamız lazım.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Tamam, çıkardım, tamam.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu vesileyle Garo Bey’le ilgili tutanakları da böylece açıklığa kavuşturmuş olduk, orada da değişik gruplardan hakikaten hoş olmayan ifadeler var. Hiçbirinin olmaması lazım. Yürütmenin de yasamanın da bir saygı içerisinde bu tartışmaları, müzakereleri yürütmesi lazım. Tekrar tekrar söylüyorum; fikirlerimiz farklı demokrasinin gereği olarak, yoksa hepimiz tek bir parti olurduk herhâlde. Farklı partilerdeyiz, farklı tercihlerimiz var, vatandaş belli bir süre için bu tercihlerden birine yetki veriyor “Sana güvendim, uygula.” diyor. Bir sonraki seçim bunun hesabını soruyor. Takdir vatandaşındır yeri, zamanı geldiğinde.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Çıkardık “yalan” kelimesini.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ama o zaman gelinceye kadar herkes kendi fikrini, kendi görüşünü vatandaşın takdirine sunacak, vatandaş son hakemliğini yapacak. Burada rica ediyorum, bütün gruplardan, yürütmeden -kendimi de dâhil ederek- olabildiğince iyi bir üslupla, aynı fikirleri ben inanıyorum ki çok daha güzel bir üslupla ifade ederiz. Herkes de bunu yapabilecek yeteneğe sahiptir diye inanıyorum. Durdurduğum süreyi yerinden başlatıyorum. Siz de bu minval üzere biraz nasihat ederseniz seviniriz, belli bir tecrübeye sahip bir üyemiz olarak.

Buyurun lütfen.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile Sayıştay tezkereleleri (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)

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Peki, peki, çok teşekkür ediyorum. “Yalan” kelimesini çıkardık, “doğru söylemiyor...” Rakamı söyledim yani farkı 8 bin ile 200 küsur... Neyse, şimdi, ben devam edeyim.

Sayın Bakanım, biraz evvel Sayın Başkan da ifade etti “Bu ülkeyi seçilenler belli bir süre yönetiyor.” Şu anda siz seçildiniz, yönetiyorsunuz. Ama İstanbul Büyükşehir Belediyesi de seçildi ve yönetiyor. Ya, bu nedir Sayın Bakanım? İstanbul’da yaptığınız şey nedir ya? “U” metro nedir Sayın Bakanım? Metro var her tarafta, metro yaptınız da babanızın parasıyla yapmıyorsunuz bunları kardeşim, bu sıraladığınız şeyler gelecek...

(Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, müdahale etmeyelim lütfen.

Sayın Bekaroğlu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bizim paralarımızla yapıyorsunuz bunları. Nedir yani? İstanbul’un her tarafında metrolara “U” yazmak nedir arkadaşlar ya?

(Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Müdahaleden dolayı 30 saniye daha süre veriyorum, toparlayın lütfen.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ya Yunanistan vatandaşı değil, Amerikan vatandaşı değil bu, Türkiye vatandaşı. Sana söylüyorum: Amerikan vatandaşı değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey, sürenizi aştınız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bitiriyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bu bizim seçtiğimiz insan, seçtiğimiz insan bu. Bu nedir? “U” metro ne demek? Metro nedir?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Efendim, bir dakika, yani.

RAVZA KAVAKCI KAN (İstanbul) – Bana el sallayamazsınız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey, teşekkür ediyorum, süreniz otuz saniyeyi de aştınız. Rica ediyorum.

Son bir cümle söyleyin, buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bir dakika verin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Geçti süreniz ama.

RAVZA KAVAKCI KAN (İstanbul) – Burada el sallayamazsınız.

Ben İstanbul Milletvekiliyim, bana el sallayamazsınız.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Hanımefendi, siz de el sallıyorsunuz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ama konuşturmuyorlar ki... Şunları bir susturun, ondan sonra ben konuşayım. Şunları bir sustur, konuşayım ben de ya.

RAVZA KAVAKCI KAN (İstanbul) – Haddiniz değil sizin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Onu ben kaçırmışım, öyle bir ifade varsa Mehmet Bey, lütfen düzeltin. Rica ediyorum...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bitiriyorum...

Bitiriyorum arkadaşlar...

Bu borçlar...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Burada vatandaşlarımızın oyuyla gelmiş, görev yapan bir arkadaşımız. Ben o ifadeyi kaçırmışım, kusura bakmayın. Doğru değil bu ifade.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ne dedim?

RAVZA KAVAKCI KAN (İstanbul) – “Sen” de diyemezsiniz, vatandaşlığımı da sorgulayamazsınız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Siz, siz, siz, size söylüyorum, size. Size söylüyorum: “Ekrem Bey seçilmiş belediye başkanıdır, Amerikan vatandaşı değildir sizin gibi.” dedim. Size söylüyorum. Ne var yani, Amerikan vatandaşı olmak suç değil ki.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Mehmet Bey, siz de seçilmiş bir vekilsiniz, Ravza Hanım da bu vatandaşın oylarıyla seçilmiş ülkemizin bir vatandaşıdır. Rica ediyorum.

O ifadenizi...

RAVZA KAVAKCI KAN (İstanbul) – Benim vatandaşlığımı siz sorgulayamazsınız, haddiniz değil.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Değerli arkadaşlar bu KÖİ’lerden kaynaklanan borçlar, bir daha söylüyorum, gerçekten...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz bitti Mehmet Bey, rica ediyorum.

Bir buçuk dakikayı da aşmış durumdayız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bitiriyorum, son bir cümle daha. Bağlatmıyor ki... Bitiriyorum, bir cümle daha.

Bunlar şaibeli borçlardır, bunlar incelenecek, tiksindirici, gayrimeşru borçlar. Bu borçlar şey yapılacak.

“Sayıştay bulguları.” diyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Böyle uzatma imkânımız yok, kusura bakmayın.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayıştay... Türkiye Büyük Millet Meclisi adına maalesef ve maalesef devlet, hükümet denetlenmiyor. Bu da sizin...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bekaroğlu, böyle bir uygulamamız yok. Rica ediyorum...

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

3.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz’ın, İstanbul Milletvekili Mehmet Bekaroğlu’nun Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerindeki konuşmasında İstanbul Milletvekili Ravza Kavakcı Kan’la ilgili geçen ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ben Komisyon Başkanı olarak kayıtlara geçirmek istiyorum.

RAVZA KAVAKCI KAN (İstanbul) – Vatandaşlığımı sorgulayamazsınız, haddiniz değil sizin.

Biz aynı çatı altında siyaset yaptık. Ayıp!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ravza Hanım...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – “Sen” hitabından dolayı özür diliyorum, “Siz’e” çeviriyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ravza Hanım bu ülkenin vatandaşı değil mi size göre?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Vatandaşı efendim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu ülkenin vatandaşı değil mi Ravza Hanım?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ben “değil” demedim ki, benim hitabım yanlıştı, düzeltiyorum, özür diliyorum. “Sizin gibi Amerikan vatandaşı...”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Neyse, vakit açısından kayıtlara geçirmek için ben ifade ediyorum. Ravza Hanım bu ülkenin onurlu bir vatandaşıdır, bu ülkenin seçmenleri tarafından demokratik olarak seçilmiş ve görevini onurla gerçekleştiren bir arkadaşımızdır. Bunu da kayıtlara geçirmiş olayım.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile 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 – HDP Grubundan söz talebi yok galiba, öyle mi?

NURAN İMİR (Şırnak) – Var, var.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Var mı?

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Söyledik ya.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kim, hangi arkadaşımız istiyor?

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Ben varım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bendeki sıralamaya göre Kemal Bülbül Bey ilk sırada, müsaade ederseniz kendisine söz vereyim.

Kemal Bey, süreniz beş dakikadır.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şöyle herkesi sakinleştiren bir konuşma yaparsanız çok memnun olurum.

Buyurun.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Herkesi sakinleştiren ama sizi biraz kızdıran olabilir Sayın Başkan çünkü usul ve yönteminize dair bir şeyler söyleyeceğim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Birincisi, erken gelenin yer kaplığı yerde demokrasi olmaz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Doğru söylüyorsunuz.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Tekrar söylüyorum: Erken gelenin yer kaplığı yerde demokrasi olmaz. Neden?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ne yapalım? Bir öneriniz varsa söyleyin.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Yer kapmak için sabah buraya geliyoruz ve aslında buranın bütün Türkiye halkına, herkese açık, izlemek isteyeneye açık ve şeffaf olması gerekirken vekiller bile izleyemiyor.

İkincisi -çok özür diliyorum, affedersiniz, mesele yemek değil ama-demin aşağıya indik, yemekte de yer bulamadık.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Eyvallah, ona bakalım.

Uyarınız için teşekkür ediyorum.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Sayın Başkanım, önerim şu: Milletvekillerinin etkin dinleyerek ve etkin konuşarak katılabileceği bir ortam oluşturulur ise bu görüşmeler, bu müzakereler daha verimli olabilir, bir.

İkincisi, söylenen her şeyde elbette temiz dil kullanmak lazım, elbette politikanın, felsefenin, sanatın, siyasetin, sosyolojinin, edebiyatın diliyle ifade etmek lazım, lakin burada bir karşıtlaşma var. Bu karşıtlaşmanın olduğu yerde aslında anlayış Hükûmete düşer; anlayış, daha önemli ölçüde, daha büyük ölçüde temsiliyeti olana düşer. “Taç giyen baş akıllanır.” derler, atalarımızda böyle bir şey var. Hani herkes Şeyh Edebali’ye vurgu yapıyor ya, yanlış tefsir ederek vurgu yapıyorlar ve Şeyh Edebali’nin öğütlerini bir kere daha dinlemekte fayda var.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar... “Öneri ve eleştirileriniz bizim için kıymetli.” dediniz. Bu söylediğiniz de bizim için kıymetli lakin öneri ve eleştirilerin içinde bir seçki yapma çabası var; hangi öneri beğeniliyor, hangisi beğenilmiyor? Bir.

İkincisi, dillere pelesenk edilmiş bir kavram var Sayın Başkan: “Yol medeniyettir.” Doğrudur, yol medeniyettir fakat yolsuzluk nedir? Burada yolsuzluk için ne demek lazım? Ve bu yollar yapılırken, ihale süreçlerinde, daha sonraki süreçlerde meydana çıkan karmaşa ve bunun şeffaf olmaması; deminden beri herkesin anlattığı, köprüden geçmediği hâlde vergi ödeme, bir Deli Dumrul yasası vesaire; bu yolların, havaalanlarının yapılışı sırasında meydana gelen can kayıpları ve bu can kayıplarını umursamama durumu; harcamaların denetlenebilir ve şeffaf olmayışı; yolun ve yapılan köprülerin, ulaşım için yapılan şeylerin ekolojik sürece, doğal sürece, insani sürece, tarım üretimine ve benzeri şeylere zarar vermesi ve bu zararın hesaplanmaması, dikkate alınmaması, önemsenmemesi, umursanmaması kesinlikle kabul edilebilir bir şey değil Sayın Bakan, değerli bürokratlar.

“Ey yolcu! Bilmeden gelip bastığın bu toprak bir devrin battığı yerdir. Eğil de kulak ver, bu sessiz yığın bir kalbin attığı yerdir.” diye nerede yazıyor? Çanakkale’de yazıyor ve bu, kimliği, kültürü ne olursa olsun Türkiye’de yaşayan herkese hitaben söylenmiş bir şeydir. Burada aslında “yol”dan ve “yolcu”dan kastedilen şey tam da sizin iş alanınızdır. Nereye yetişmek istiyorsunuz Sayın Bakan ve değerli bürokratlar? Elbette ki insanlığa, Türkiye’ye hizmet noktasında bir acele, bir ivediliğin olması güzel ancak bu acele ve ivedilik içerisinde muhalefetin, ilgili kurumların, demokratik kurumların, sendikaların, eleştirenlerin hiçbir şekilde dikkate alınmıyor olması kabul edilebilir bir şey değil. Aslında bu aceleyle varmak istediğiniz yere zaten geç kaldınız Sayın Bakan, varmak istediğiniz yerin nihai sonucuna zaten politik olarak da toplumsal olarak da kurumsal olarak da geç kaldınız ve sanki bütün her yerde yolu bitirdiniz, neredeyse uzaya, Ay’a, yıldızlara yol yapmak gibi fantastik şeyler ortaya çıkıyor. Şimdi, burada biraz engin olmak, biraz dengeli davranmak ve bütün bu gerçekleri dikkate almak, yol ve yolsuzluk arasındaki ikilemde hakikatten yana, adaletten yana olmak gerektiği kanısındayım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bülbül, süreniz doldu ama yemekteki hatamızdan dolayı bir dakika ek süre veriyorum.

Buyurun.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Başkan, o hata için ortamı biraz düzenlemekte fayda var.

Ben özellikle şunu tekrar vurgulamak istiyorum Sayın Bakan, söylenecek elbette ki çok şey var ama bu hizmetler, bu yol, köprü ve benzerinin yapımı sırasındaki iş güvenliği, can kaybı noktasında istatistik var mı mesela elinizde? Ne kadar can kaybı olmuştur? Bu can kaybına ilişkin insanların

hukuki durumu ne olmuştur, dava açılmış mıdır kurumunuza, Bakanlığınıza karşı? Bu davaların sonucu ne olmuştur? Yaşamını yitiren insanların ailelerine, çocuklarına dair ihtiyaçlarını karşılama ve benzeri noktasında herhangi bir projeniz oldu mu Bakanlık olarak? Bu, oldukça önemli.

Kalkınmadan sürdürülebilir...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Bir dakika süreniz dolmuştur.

KEMAL BÜLBÜL (Antalya) – Peki, ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, İYİ Parti Grubundan söz talebi olan Sayın İbrahim Halil Oral Bey vardı yanlış hatırlamıyorsam.

Hazırsanız size...

NURAN İMİR (Şırnak) – Biz not göndermiştik.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Partileri dolaşarak veriyoruz, öyle yapıyoruz, buradaki usulümüz böyle.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Bir de sırayı açıkla da Başkan, ona göre...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sırayı şu anda açıklayamıyorum, bir otursun sistem de o zaman açıklarım ama partileri dolaşıyorum. Öncelikle üyelere bakıyorum, parti grubundan üye bir arkadaşımız istemişse ona öncelik veriyorum, isteyen üye yoksa üye olmayan arkadaşlarımıza söz veriyorum. Şu anda izlediğim yöntem bu.

Sayın İbrahim Halil Oral, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Sayın Bakanım, Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri, değerli bürokratlarımız; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesi üzerine söz almış bulunuyorum. Komisyonu saygıyla selamlıyorum.

Bakanlık bünyesinde çalışan, işçilerden bürokratına, emek veren herkese 2020 yılında yaptıkları çalışmalardan dolayı teşekkür ederek sözlerime başlamak istiyorum.

Saygıdeğer milletvekilleri, sürem kısıtlı olduğu için sadece soruları yöneltmek sorularına cevap beklemek üzere konuşmamı sonlandıracağım.

Geçen sene bütçe görüşmelerinde Ankara'mızın Elmadag ilçesinde yapılmakta olan ÇAYKUR geçişinin neden durdurulduğunu, neden devam etmediğini sormuştum. Aradan bir yıl geçti, biz oralardan defalarca geçtik, maalesef hiçbir hareket göremedik. Doğruyu konuşmak için Elmadag'da ilgili vatandaşlarımıza da soru sordum, "Sayın Vekilim, geçen sene durum neyse bugün de hâlâ aynı durumdadır." dediler. Bir yıl geçmiş, Ankara'nın turizme en yatkın ilçelerinden, savunma sanayimizin en önemli merkezlerinden Elmadag'da bir yol maalesef tamamlanamamıştır. Elmadag ÇAYKUR geçişi ne zaman tamamlanacaktır?

İkincisi, yine Elmadag'da şehir içi geçişi sorun hâlinindedir, doğru düzgün refüj yoktur, emniyet şeridi yoktur. Bu hususu Büyükşehirle çözmeye çalıştığımızda Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yetkisinde olduğu için yapamadıklarını ifade ettiler. Sayın Bakanımızın bu hususta bir çalışması var mı, yok mu, açıklamasını; yoksa da acilen bir proje hazırlamasını rica ediyoruz. Sayın Bakanla şehir geçişleriyle ilgili bir mazimiz vardır, Gölbaşı'nda olduğu gibi biz gündeme getirince apar topar açılışını yapıyorlar. Elmadag'da da fitili ateşledim diyelim, milletimiz hizmet bekliyor.

Yine Elmadag ve Lalahan halkının bir talebi var Sayın Bakanım, banliyö hattının Elmadag'a uzamasını istiyorlar. Bu hususta bir çalışma var mıdır, yok mudur, bilgi verilmesini isterim; yoksa talebi gündeme almanız Elmadag halkı için iyi olacaktır.

Mamak ilçemizin Kutludüğün Mahallesi'nin de ciddi yol sıkıntısı vardır, burada da bir yetki karmaşası olmuştur. Hem muhtarlarla hem de Büyükşehirle çeşitli görüşmeler yaptım. Kutludüğün Mahallesi'ni Kırıkkale yoluna bağlayan yol, normalde orman yangın yolu olarak görünmektedir. Asıl yol ise Bayındır Barajı'nı besleyen suyun kenarında patika hâlinde kalmıştır. Mevcut yol da çok tehlikeli durumdadır, kamyonlarla alakalı pek çok sorun yaşanıyor ve kazalar oluyor. Bu hususta Bakanlığımızdan rica ediyoruz ki Büyükşehirle bir araya gelip Kutludüğün halkının sorununu çözsünler.

Delice yolu ne zaman tamamlanacaktır? O da sürekli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Kırıkkale'den Ankara'ya gelişte çok yoğun trafik oluyor. Bu hususun değerlendirilmesini, Bakanlığın Büyükşehirle bir araya gelerek çözüm bulunmasını rica ediyorum.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; Ankara metro noktasında maalesef kısır ve fakir bir şehirdir. Önceki Belediye Başkanı dinozorlara para harcamaktan Ankara'ya metro yapmaya fırsat bulamamıştı ama o, sizin partinizden olduğundan dolayı -bu nedenle- Ulaştırma Bakanlığı projeleri alıp, üstlenip tamamlamıştı. Bakanlığımızın Esenboğa metrosuyla alakalı bir projesi vardı ve İkinci 100 Günlük Plan'da da yer almıştır. Bunda durum nedir, ne zaman başlanacaktır ve ne zaman tamamlanacaktır; bilgi almak istiyorum.

Koskoca başkentte havaalanına metro olmaması bence bir utanç vesikasıdır. Yirmi senelik iktidarınız sonlandığında, bu vesikanın üstünüze yapışmasını istemiyorsanız bence elinizi çabuk tutun ve en azından projelere siz başlamış olun çünkü 2023'te iktidarı Millet İttifakı olarak devralacağız.

Memleketim ve sorumlu olduğum Bitlis'le alakalı da 2 hususu dile getirmek istiyorum. Ahlat şehir geçişinde hâlen bir iyileştirme yapılmamıştır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hocam, son sözlerinizi alalım.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Bitiriyorum Sayın Başkanım.

Çok geniş bir kaldırım vardır ama güvenlik şeridi yok. Güvenlik noktasında eksiklikler vardır, özellikle kış aylarında büyük kazalar yaşanmaktadır. Ahlat'a, Malazgirt'e senede 1 kere gelmek için harcanan paraların bir kısmını, şehrin kalkınması ve ulaşımın güvenli hâle getirilmesi için harcamanızı rica ediyoruz. Tatvan'da, Dalda köyünde çevre yolu çalışmasında yapılan arazi toplulaştırmaları büyük infial yaratmıştır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hocam, teşekkür ediyoruz.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Sayın Başkanım, bir dakika rica ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son bir cümle alalım.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Maalesef, çevre yolu yapılacak diye tarımsal arazi toplulaştırması uygulanmış ve verimli araziler yerine çorak yerler vatandaşlara verilmiştir. Jandarma ile köylüler arasında ciddi sorunlar yaşanmıştır. Bu hususu, soru önergesi olarak ilgili bakanlıklara ilettim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Sayın Başkanım, son cümlelerim olabilir mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Normalde vermiyoruz Hocam ama son bir cümle söyleyin.

İBRAHİM HALİL ORAL (Ankara) – Çok teşekkür ederim.

Sizin de konuya eğilmenizi rica ederim.

Bugüne kadar yapılan hizmetler için de Bakanlığınıza ve Bakanlığınız bürokratlarına teşekkür ediyor, Komisyona saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şunu açıklığa kavuşturayım: Yanlış anlamayın, bütün gruplar için aynı standardı uyguluyoruz. Grup sözcülerimize ben biraz daha esnek davranıyorum ama başka arkadaşlara örnek olmamak kaydıyla diye de söylüyorum. Çok sayıda talep var, daha fazla arkadaşımızın konuşması bakımından herkesin zamana riayet etmesini özellikle istirham ediyorum.

Şimdi, Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Baki Şimşek Bey’e söz vereceğim.

İsmail Faruk Aksu Bey üç dakikasını kullanmayıp size devretmişti, dolayısıyla süreniz sekiz dakikadır.

Buyurun lütfen.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, öncelikle bütçenin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum. Kapsamlı sunumunuz için teşekkür ediyorum.

Tabii, ulaşım ile ilgili yapılan ciddi yatırımların yoğunluğu Marmara Bölgesi’ne yapılmıştır. Marmara Bölgesi gerek nüfus yoğunluğu olarak gerekse alan itibarıyla bizlere göre artık tıkanmıştır. Bundan sonraki yeni yapılacak yatırımlarla Mersin, Konya, Niğde, Aksaray, Kayseri bölgesi yeni bir sanayi bölgesi, gelişme bölgesi olabilir. İstanbul’a ne kadar yol, köprü yapsak 20 milyon, 25 milyon nüfusu taşıması veya yeni gelecek nüfusları kaldırması mümkün değil. Bundan sonra yerinden göçü önleyecek, Anadolu’dan İstanbul’a göçü önleyecek projelerin yapılması ve yatırımların buna göre yapılması daha doğru olacaktır diye düşünüyorum.

Tabii, kendi seçim bölgem olan Mersin’le ilgili de Çukurova Havalimanı’nın bitirilmesini -çok sayıda ihale iptallerine ve gecikmelere sebebiyet verdi- artık Mersinli hemşehrilerim sabırsızlıkla bekliyor Sayın Bakanım. Çukurova Havalimanı’ndan yıllarca sonra temeli atılan havaalanları bitirildi ama maalesef, Çukurova Havalimanı bitirilemedi. Proje tadilatları, ihale iptalleri... Çukurova Havalimanı’nın bağlantı yollarıyla beraber, demir yolu bağlantısıyla beraber 2022 yılında mazeretsiz olarak bitirilmesi Mersinli hemşehrilerimin talebidir. Bu konuda gerekli hassasiyeti göstereceğinize inanıyorum.

Demir yoluyla ilgili de yine Ankara-Konya-Karaman-Mersin hızlı tren hattıyla ilgili projeye biraz daha ağırlık verilmesini, yine Mersin-Tarsus-Adana arasındaki hızlı tren hattının mutlaka yer altına alınmasını istiyoruz çünkü gerçekten kadim bir tarihî olan, binlerce yıllık bir kent olan Tarsus’u ikiye bölüyor. Bununla ilgili defalarca görüşmeler oldu, defalarca taslak projeler hazırlandı ama -şu anda da aldığımız bilgilere göre- ya yer altı olsun ya da yukarıdan bir proje yapılsın, asma şeklinde yapılabilir. Yoksa şu anki mevcut hâliyle 5-6 kilometrelik bir kısım ama şehri duvarlarla gerçekten ikiye bölecek. Bununla ilgili çalışılan taslak projeler de var -ben onları da yanımda getirdim- bu çalışmalar mutlaka yapılmalıdır.

Çeşmeli-Taşucu Otoyolu’na mutlaka kazma vurulmalıdır yılbaşından sonra çünkü o yol güzergâhında yazın yarım saatlik yolu dört saatte, beş saatte geçemiyoruz, gerçekten büyük bir çile yaşıyoruz. Bu yolun ihalesi yapıldı ama mutlaka kazma vurulup Mersinli hemşehrilerimize inşaatın başladığının müjdesi verilmelidir.

Mersin Şehir Hastanesine otoyoldan mutlaka bir çıkış verilmelidir. Şu anki hastaneye gerçekten çok ciddi bir yatırım yapıldı, emeği geçen herkese ben teşekkür ediyorum, Mersin’e yakışır bir şehir hastanesi yapıldı ama arkadaşlarımızın buradaki maruzatı şu: Otoyollar arasındaki çıkış mesafesini kurtarmıyor, 1.800 metre gibi bir mesafe var ama otoyoldan direkt hastaneye girebiliyorsun, 350 bin

nüfuslu Tarsus'tan oraya gidiş geliş var, diğer ilçelerden gidiş geliş var. Şu anki giriş çıkışına gitseniz inanın “Burada hiç idareci yok mu, yerel yönetim yok mu, bu yolu kimse görmüyor mu?” dersiniz veya bu otoyoldan buraya niye bir çıkış verilmemiş, siz kendiniz bunun kararını verirsiniz.

Yine, aynı şekilde, Eshab-ı Kehf'e varmadan Çamlıyayla ilçemiz var, OSB kavşağına gelmeden, o ilçeye mutlaka bir çıkış verilmelidir.

Yine, Tarsus-Mersin arası organize sanayi çıkışıyla ilgili çalışmalar devam ediyor ama ağır aksak gidiyor. Orada çok ciddi bir yatırım var, 30-40 bin kişinin çalıştığı 2 tane organize sanayimiz var, 3'üncü organize sanayi başlıyor. Bu bağlantı yolunun da mutlaka bitirilmesi Tarsuslu ve Mersinli hemşehrilerimizin talebidir.

Bir de Adana-Ceyhan bedava, İskenderun-Hatay bedava; Tarsus Mersin'in ilçesi, Tarsus-Mersin arasında... Yani bu ücretinden dolayı değil, ücret de belki çok yüksek bir rakam değil ama bu yolun kullanımı E5'teki trafiği de azaltacaktır yani 3 lira-3,5 lira gibi olan bu rakam gerekirse bir önceki çıkışa yansıtılabilir. Bu arada yeni OSB'ler de yapılıyor. Mersin'deki 5 tane OSB'nin 4'ü Tarsus'ta. Dolayısıyla burada çok ciddi bir trafik sirkülasyonu var, gelen giden var, çalışan var, günübirlik gidip gelen var. Mutlaka Tarsus-Mersin Otopanı'nın ücretsiz olmasını Sayın Bakanımızdan bir müjde olarak bekliyoruz.

Yine, ben her bütçede -altıncı yılı devirdik milletvekili olarak, milletimize hizmet etmeye çalışıyoruz- 350 bin nüfuslu bir kentte araç muayene istasyonunun olmadığını belirtiyorum ama Akdeniz ilçesine bağlı Huzurkent'te araç muayene istasyonunun olduğu, bunun talebi karşılayacağı söyleniyor. Huzurkent'teki araç muayene istasyonunun hem yeri uygun değil, otoparkı yok, ulaşımı kötü hem de en ufak bir arızada bir tane sanayi yok orada, tamirci yok, insanlar kilometrelerce yeniden oraya gidiş geliş yapmak durumunda kalıyorlar. Tarsus'a mutlaka araç muayene istasyonu istiyoruz, Tarsuslu hemşehrilerimizin beklentisidir bu.

Yine, Mersin Limanı'yla ilgili, Sayın Bakanım, mutlaka konteyner limanı olması ve Mersin Limanının daha da büyütülmesi noktasında Bakanlık olarak desteğinizi bekliyoruz.

Ben, İstanbul'a gidiş gelişlerimde Kuzey Marmara Otoyolu'nu birkaç defa kullandım. Güzel bir proje olmuş, emeği geçenlere ben teşekkür ediyorum. Yalnız buradaki gişe sayısı mutlaka azaltılmalı, buna teknik bir çözüm bulunmalı. Oradaki bu kadar kısa mesafedeki giriş çıkışlar ve gişeler yapılan bu kadar güzel bir projeye yakışmıyor Sayın Bakan. Yani bunun mutlaka teknik bir çözümü vardır illa o ara kısmı yapan firma oranın ücretini kendisi alıyordur, çıkışı yapan öbürünü alıyordur ama bunun şu anki teknolojiyle tespiti de mümkün; plakasından tespit etsin, giriş çıkışından tespit etsin. Yani o kadar kısa mesafede Kuzey Marmara Otoyolu'nda giriş çıkış olmaması daha doğru olacaktır.

Bir de ben buradan bir kamyoncu çocuğu olarak... Gerçekten kamyoncu esnaflarımız bu pandemi süreci içerisinde çok büyük fedakârlıklarla çalışmalar yaptılar, hiç görevlerini aksatmadılar, pandemiye rağmen durmadılar. Kamyoncular için bu verilen belgeler azaltılmalı, bunların hepsi ya bir çiple ehliyetlerinde toplanmalı ya da bu sayı azaltılmalıdır. Ben soruyorum: Bu belgeyi alıyorsunuz, bu belgeyle ilgili size bir kurs veriliyor mu diyorum. “Yok.” diyorlar. E, ne yapıyor? “Sadece para yatırıyoruz, bu belgeyi alıyoruz.” Yani sadece para yatırmak için kamyoncuya belge vermenin bir mantığı var mı Sayın Bakan? Çok sayıda belge almaları gerekiyor özellikle tır şoförleri ama verilen belgeyle ilgili bir kurs yok, bir eğitim yok, ekstra bir şey yok. Sadece nedir? “Başvuru yapacaksınız, para vereceksiniz, belge alacaksınız.” Yani bu, kamyoncuya eziyetten başka bir şey değil; bunları kaldırmanızı talep ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Ayrıca da Sayın Bakanım, kamyoncuya, nakliyeciyi esnafına, taşımacılıkla uğraşanlara mutlaka ucuz mazot istiyoruz. Ucuz mazot istiyoruz, kasko, sigorta bedellerinde indirim istiyoruz.

Ben bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. İnşallah, 2022’yle beraber Mersin’de bu saydığımız projelerle ilgili temel atma törenlerine sizleri de bekliyoruz. Açılışlarda hep beraber olmak dileğiyle hayırlı uğurlu olsun diyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Şimşek.

Şimdi, arkadaşlarımızın hazırlık yapımları bakımından 5 kişinin ismini okuyacağım, sırasıyla söz vereceğim.

Önce AK PARTİ Grubundan Sayın Süleyman Karaman’a söz vereceğim. Daha sonra CHP Grubundan Sayın Süleyman Girgin’e, sonra HDP Grubundan Sayın Nuran İmir’e, daha sonra İYİ Parti Grubundan Sayın Aylin Cesur’a ve MHP Grubundan Sayın Ahmet Erbaş’a bu sırayla söz vereceğim.

Süleyman Bey, hazır mısınız?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Evet.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokrat arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini görüşüyoruz, hayırlı uğurlu olsun. Benim de uzun yıllar görev yaptığım bu önemli Bakanlıkta, Bakan ve çalışma arkadaşlarıma başarılar dilerim.

Sayın Bakan çok güzel bir sunum yaptı, teşekkür ederim. Ülkemizi konumu dolayısıyla ulaşım da “hub” noktası hâline getirmek için yapılan bu projelerin hepsi büyük emekler ve fizibilite etütleri doğrultusunda yapılıyor. Yapılan her proje ince elenip sık dokunarak karar verilmiş, büyük bir kısmı hizmete sunulmuş ve sunulmaya devam etmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; liderimiz, Cumhurbaşkanımız, Genel Başkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın liderliğinde son Başbakanımız, uzun süre Ulaştırma Bakanlığı görevi yapan Sayın Binali Yıldırım’dan başlayarak tüm Ulaştırma ve Altyapı Bakanlarınca sürdürülen ve bugünkü Bakan Sayın Adil Karaismailoğlu’yla sürdürülen bu projelerle ülkemiz ulaşım açısından dünyada parmakla gösterilen bir ülke hâline gelmiştir. Hepsine ayrı ayrı teşekkür ediyorum. Havalimanlarındaki yatırımlarla hava yolu halkın yolu hâline getirilmiş, duble yollarla ülkemiz baştan başa erişilebilir ve ulaşılabilir hâle getirilmiştir. Hem uzayda hem bilişimde katedilen mesafeler her geçen gün gelişerek devam etmektedir. Ulu Önder Atatürk’ün “Demir yolları refah ve umran tevliid eder.” sözüne uygun olarak demir yolları geliştirilerek yeni hızlı tren hatları yapılarak demir yollarında ülkemiz dünyada 8’inci, Avrupa’da 6’ncı olmuştur. Hükümetimizin, Meclisimizin ve halkımızın desteğiyle burada açıklanan projelerle demir yolları daha da gelişecektir.

Halkımız her bölgeye hızlı yolcu ve yük treni istemektedir. Seçim bölgem Erzincan’da da hızlı tren istenmektedir, hasretle beklenmektedir. Sayın Garo Paylan diyor ki: “Diyarbakır’da tren neden şehrin ortasından geçmektedir?” Dünyayı inceleyin, bütün istasyonlar şehrin ortasındadır. Paris’te de böyle, New York’ta da, Pekin’de, Tokyo’da; her yerde olduğu gibi, İstanbul’da, Ankara’da, İzmir’de, Diyarbakır’da da böyle olması uygun olur.

“Yeşil devrime girelim.” denildi ya, trenler yeşil devrimin en önemli parçasıdır. Ayrıca ekolojik köprüler de yapılıyor. Ülkemizde olduğu gibi, seçim bölgem Erzincan’da da ekolojik köprüler yapılmıştır, bunun için Ulaştırma Bakanlığımıza ve Karayollarına teşekkür ediyorum. Sakaltutan, Ahmediye ve Kızıldağ tünellerinin yapılmasını da Erzincan halkımız, Erzurum ve Sivas istemektedir.

Ulaşımın gelişmesi hem ekonomi hem de ekolojiye büyük katkılar sağlamaktadır. Son olarak, nasıl ki Diyarbakır’da -Rizeli, Karadenizli- her ilden müteahhitler varsa ülkemizin her yerinde Güneydoğulu ve Diyarbakırlı müteahhitler de çalışmaktadır. Her biri değerlidir, vatandaşlarımızdır ve hepsini tebrik ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; yap-işlet-devret projeleri ülkemizin en başarılı projeleridir. Yap-işlet-devret projesiyle ilgili Bakanlığımız çok güzel bir çalışma yaptı, bunu iyi incelememiz gerekmektedir. Bu grafiğe göre, 2024 yılından itibaren yap-işlet-devret projeleri kâra geçecek ve ülkemize hizmet etmeye devam edecektir.

Sayın Bakanım, değerli bürokrat arkadaşlar; Ulaştırma Bakanlığının yaptığı projeler için teşekkür ediyorum. Başarılarının devamını diler, bütçemizin ülkemize hayırlı olmasını temenni ederim.

Saygılarımla.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, teşekkür ediyorum.

Söz sırası Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Süleyman Girgin’de.

Sayın Girgin, buyurun lütfen.

Süreniz on dakika.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Teşekkürler Sayın Başkan.

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

Sayın Bakan, bugün basına düşen 3 haberden bahsetmek istiyorum. Birincisi şu: Burada diyor ki: “GÜBRETAŞ, dolara bağlı fiyat yüksekliği ve arz sıkıntısı nedeniyle, Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğünden aldığı ihalenin mücbir sebep gerekçesiyle iptal edilmesini istedi.” Diğeri ise bir röportajdan, İstanbul’dan. Bakın, bu fotoğraf İstanbul’da pazarcılık yapan Kadriye teyzenin fotoğrafı. Elinde 5 simit tutuyor ve diyor ki: “Bu 5 simit bugünkü öğle yemeğim çünkü çocuklarım okuyor, onlara destek olmalıyım. Ben bu kadar rezalet bir hayat görmedim; akşam yatıyorum, zam; sabah kalkıyorum, zam.” Sayın Bakan, şu da son haber, döviz garantili Zafer Havalimanı’na ait bir haber. 2021 yılı için 1 milyon 317 bin yolcu garantisi edilmiş ve ilk dört ayda sadece 61 yolcu geçmiş. 2020’de ise Zafer Havalimanı’na garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 279 bin olmasına rağmen havalimanını kullanan yolcu sayısı toplam 16.645, şirkete ödenen para 6 milyon 738 bin euro. Sayın Bakan, bir tarafta sizin politikalarınız sonucu her gün yükselen dolar karşısında ihaleyi iptal eden kurumlar, bir tarafta sabah akşam gelen zamlardan bunalan insanlardan bir tanesi Kadriye teyze, bir tarafta da halkımızın vergilerini yutmasına sebep olduğunuz ballı börekli sözleşmeler. Sayın Bakan, bu ülkenin bütçesi kendi şahsi bütçeniz olsa dolara endeksli garanti veren bu tarz sözleşme imzalar mıydınız? Buna ne hakkınız var? “Ben iktidarım, fütursuzca geleceğe kelepçe vururum.” mu demek istiyorsunuz?

Sayıştay genel uygunluk bildirimine göre 2019 yılından 2020 yılına 114 milyar liralık Hazine garantili borç devredildi. Hazine 2020 yılı içerisinde 15 milyar liralık yeni borca garanti verdi ancak Hazine garantili borçlar yıl içerisinde 37 milyar lira arttı, artışın 22 milyar lirası kur farkından kaynaklandı. 2020 yılından 2021 yılına devreden Hazine garantili borç tutarı miktarı ise 151 milyar lira. Her gün dolar 1 kuruş arttıkça işçi Mehmet ağabeyin, emekli Ahmet amcanın, pazarcı Kadriye teyzenin

lokmasını alıp bu yandaş şirketlerin cebine aktardığınız para da artmakta. Açıkça soralım Sayın Bakan: Vatandaşlarımız, iktidarınızın bir kesimi zengin etme sevdası yüzünden çocuğunun kursağına gidecek lokmasından kesmek zorunda mı? Halkımız işsizlikle boğuşuyor, açlık sınırının altındaki asgari ücretli ekmek kavgası veriyor, Anayasa'sında "sosyal devlet" yazan bir ülkede, iktidar hâl böyle iken elde avuçta olanı da peşkeş çeker mi? Bu projeyi hazırlayanlar ve onaylayanlar geceleri nasıl uyur merak ediyorum Sayın Bakan. Vatandaş her gün döviz kurunun rekor kırmasını, en temel gıda ürünlerine gelen zamları, elektrik ve doğal gazla gelen zamları, akaryakıt zamlarını konuşmaktan bıktı. Ülkeyi tek adam rejimi yönettiği sürece aydınlık bir güne uyanmak da mümkün değil. Çözüm -erken değil- acilen seçim, tek kurtuluş bu.

Sayın Bakan, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmış olan kara yolları projelerinde yerel yönetim ve yereldeki kurumlardan ulaşım görüşü sorulması gerekmekte olmasına rağmen bu yapılmıyor. Muğla ilindeki uygulamaların büyük çoğunluğu yine yerel yönetimlerle organize olmadan ve gerekli etüt çalışmaları hazırlanmadan yapılmıştır. Kentte Sağlık Bakanlığınca yapılan bütün devlet hastaneleri kara yolları kenarında olmasına karşın kara yolları ile bağlantısı sağlanmadan neden inşa edilmektedir? Yerel yönetimin bu konudaki uyarı ve önerileri neden dikkate alınmamaktadır? Muğla'da hizmet veren Göcek Tüneli'nden -tünel yalnızca 960 metre olmasına karşın- 11 lira gibi afaki bir ücret alınmaktadır. Buna karşın il sınırları içerisinde Göcek Tüneli'nin 3 katı büyüklüğüne sahip, 119 kilometre uzunluğundaki İzmir-Aydın Otoyolu'ndaki Selattin Tüneli yalnızca 7,5 liradır. Hangi gerekçeyle fiyat politikaları birbirinden farklılık göstermektedir? Ayrıca, her seçim zamanında Göcek Tüneli'nin ücretsiz olacağı seçim vaadi olarak kullanılırken neden hiç uygulamaya konulmamıştır? Yılın yaklaşık dokuz ayında turistin geldiği bir ilde, acilen çözülmesi gereken kavşaklar bulunmasına rağmen, yerel yönetimlerin istek ve önerileri neden dikkate alınmamaktadır?

Sayın Bakan, Muğla'nın Fethiye ve Seydikemer ilçelerini Burdur ve Antalya illerine bağlayan D350 Kara Yolu üzerinde Karabel mevkisinde toplam 6.720 metre uzunluğunda, çift tüp olarak yapımına başlanan Karabel Tüneli'nin bir kısmının yapımı tamamlanmış, kalan kısmın ise yapım süreci durdurulmuştur. 300 milyon liralık yatırımı olan, bahsi geçen tünelin ne kadarının yapımı tamamlanmıştır? 2019'da tamamlanacağı söylenen tünelin yapım süreci neden durdurulmuştur? Tünel yapımından vazgeçilmiş ise bugüne kadar yapılan harcamaların miktarı nedir ve bu kamu zararının bedelini kim ödeyecektir?

Sayın Bakan, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve Bodrum Caddesi üzerindeki trafik yoğunluğunu ortadan kaldıracığı söylenen Ortakent-Yalıkavak tünel ve yol projelerinin yapılacağı belirtilmiştir. Neden hâlâ bu tünel ve yol bitirilememiştir?

Sayın Bakan, Menteşe ilçesinde Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan D550 ve D330 Kara Yolu kesişiminde yer alan Kötekli Kavşağı'nda yaşanan trafik sorunlarına yönelik bizzat siz gelip inceleme yapmıştınız ve farklı seviyeli kavşak yapılacağını belirtmişsiniz. Bu projeye ne zaman başlanacak ve ne zaman bitirilecektir? Menteşe ilçesinde Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan D550 Kara Yolu üzerinde yer alan ve Yerkeseik-Dirgeme Kavşağı -turizm bölgesi olmamız sebebiyle- devamlı trafik sıkışıklığı yaşamaktadır. Söz konusu kavşağa yönelik Muğla Büyükşehir Belediyesi tarafından talep edilen farklı seviyeli kavşak talebinin yatırım programına alınmış olduğu belirtilmiş ancak herhangi bir çalışma başlatılmamıştır. Söz konusu kavşağa yönelik yapım çalışmaları ne zaman başlayacak ve bitirilecektir?

Sayın Bakan "Yatağan Geçiş Projesi" olarak adlandırılan projenin imalatına Ekim 2020'de başlanmıştır. Yatağan'ı ikiye bölen İnönü Bulvarı'ndan kentin 2 yakası arasından geçişleri sağlayan Garaj Kavşağı kaldırılarak bir otoban hâline dönüştürülmüş ve geçişler sekteye uğramıştır. Proje

onay aşamasına gelmediği gerekçesiyle Muğla Büyükşehir Belediyesiyle de paylaşılmamıştır. Daha sonra, kamu yararına aykırı bulunan bu proje için yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Peki, neden Karayolları Genel Müdürlüğü'nün mahkemede yaptığı yazılı savunmada belirttiği gibi, Yatağan Belediye Başkanlığının istekleri doğrultusunda hiçbir teknik analiz yapılmadan, kurum görüşleri toplanmadan, ulaşım ana planıyla uygunluğu kontrol edilmeden, kentteki günlük yaşam ve kentin olağan kullanımı dikkate alınmadan bu proje hayata geçirilmiştir? Neden vatandaşların karşıdan karşıya geçerken can güvenlikleri düşünülmemiştir? Şimdi de hız sınırını 50 kilometre/saate düşürerek trafik cezasıyla halkın cezalandırılması, kullanımların zorlaştırılması ne kadar doğrudur? “Ben yaptım, oldu.” mantığıyla “İktidar partisinde olan belediyelerin istekleri doğrultusunda hareket ederim.” anlayışıyla yapılan bu proje şimdi nasıl düzeltiliecektir?

Sayın Bakan, Sayıştay raporlarına değinmek istiyorum. Gayrettepe İstanbul yeni havalimanı metro yapımı işinde sözleşme kapsamı dışında işlerin yapılması nedeniyle oluşan Bakanlık alacağı, mali tablolarda raporlanmadı ve tahsil edilmedi. Limak, Cengiz, Mapa, Kolin, Kalyondan oluşan şirketlerden bu para yani 7,9 milyon avro ne zaman tahsil edilecek Sayın Bakan?

Bakanlık, Avrasya Tüneli'nden kaçak geçişlerin önlenmesi ve bu geçişlerden doğan cezaların daha hızlı tahsil edilmesi için işletme protokolüyle üstlendiği yükümlülükleri yerine getirmediği için 2016 yılından itibaren ücreti tahsil edilemeyen kaçak geçişler nedeniyle görevli şirkete 26 milyon 804 bin lira garanti ödemesi yapmıştır. Bu konudaki kurum zararı kimden, nasıl tahsil edilecektir? 2020 yılında Avrasya Tüneli'ndeki araç garantisi olarak döviz kurlarındaki artışı da yansıtabilecek şekilde belirlenen ücret üzerinden şirkete toplam 494 milyon lira garanti ödemesi yapıldı.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER - Sayın Girgin, lütfen tamamlayın.

SÜLEYMAN GİRGİN (Muğla) – Tamamlıyorum.

Sayıştay'ın tespitine göre, yıl boyu uygulanan üç ayrı dönemdeki geçiş ücretleri üzerinden ödeme yapılsaydı garanti ödemesi 456 milyon lirada kalacaktı. Bu durumda fazladan yapılan garanti ödemesinin tutarı 37,9 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Bu konudaki zarar hakkında nasıl bir işlem yapılmıştır?

Son olarak, Sayın Bakan, Bakanlığınız bünyesindeki kamu-özel iş birliği garantisi ödemelerinde yılbaşından bu yana kurdan kaynaklı artış ne kadardır?

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

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

Söz sırası, Halkların Demokratik Partisinden Sayın Nuran İmir'de.

Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakika.

NURAN İMİR (Şırnak) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, Bakanlığınız tarafından hayata geçirilen her projenin kârı sermayeye, zararı kamuoyuna mal edilmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının imzasını taşıyan her mega projenin hem ekonomik hem toplumsal hem de ekolojik açıdan birçok sorunu doğurduğu artık inkâr edilemez bir gerçekliktir. Her projesi sermaye güçlerine yeni bir ekonomik kanal açmak olan Bakanlık, anayasal bir hak olan ulaşımın dahi lüks bir tüketim hâline gelmesinin baş aktörlerindendir. Toplum kaynaklarının sermaye akışını kolaylaştırmak için yasalarda ve yönetmeliklerde defalarca değişiklik yapılmış, deyim

yerindeyse iş kılıfına uydurulmuştur. Kamu İhale Kanunu on dokuz yılda 191 kere değiştirilmiştir. İş yasalarına göre yapmak yerine, yasaları işe göre şekillendirme anlayışı AKP'nin sıklıkla başvurduğu yöntemlerden biridir.

Şimdi, Şırnak ilçe yollarının durumuna bir bakalım. İktidarınızdan on yıl önce bir yol yapma kararı alındı. Yolu yapmanız otuz yılınızı aldı. Yol da yol olsa bari yani 30 kilometrelik bir yoldan bahsediyorum, 100 kilometrelik bir yol değil. O kadar reklamını yapıyorsunuz ki zannedersin Baharat Yolu'nu yapmışsınız. Kendi yaptığınız yola bir dönüp bakmıyorsunuz bile. Sormak istiyorum: Ulaştırma Bakanı yirmi yıldır bir kez dahi Şırnak'a geldiyse o yaptığı yoldan geçmiş midir? Sözde yapılan yol neden her ay tadilatla, neden en basit yağmura dayanmıyor? Neden bu yolların onarımı bir türlü bitmek bilmiyor? Tabii, siz bu yolları kullanmıyorsunuz, sizin sadece hava yollarınız var. Bir kez gelin, Şırnak ile Beytüşşebap, Cizre ile Silopi ve Güçlükönak ile İdil yolunda bir yolculuk yapalım birlikte. Kesin kafanız döner, mideniz bulanır; ha, garanti veririm, bir de aracınızın tekerleği de patlar. Ama yok, siz havadan inmiyorsunuz. Allah'ın yarattığı muhteşem cennet Mezopotamya Ovası'nı yukarıdan görünce, izleyince "Aha da bu bizim eserimiz." deyip gururlanıyorsunuz. Oysaki sizin eseriniz, bitmeyen bozuk yollarınızdır. Diğer bütün politikalarınız gibi, uzun lafın kısası, yolunuz yol değil, yolsuzluktur.

İkinci önemli bir konu: Türk Hava Yolları. Şu an DEDAS'ın bölgede yaptığı zulümle rekabet hâlindeyiz. Arkadaşlar, İstanbul'dan Berlin'e gitmek, Ankara'dan Şırnak'a gitmekten daha ucuz. Bir yolcu Berlin'e 50 euroya uçabiliyorken Şırnak'a giden bir yolcu asgari 800 TL vermek durumundadır. Her gün uçuş saatlerinin değişmesi ve ücretlerdeki artış, bölge insanına maddi ve manevi muazzam bir mağduriyet yaratıyor.

Şimdi baktım, bu salonda bulunan bütün müdürlere ve yardımcılarının hepsi erkeklerden oluşmaktadır. Bu kadar sorunların olmasının, rantın dönmesinin tesadüf olmadığını gördük çünkü karşımızda âdeta bir erkek korosu, bir erkek kadrolaşması, bir erkek anlayışı ve uygulaması söz konusudur. Kadın aklının olmadığı her yerde bu talan düzeni mümkündür. Bu bütçeyle, bu mantıkla, bu politikayla muhteşem sonunuzu da getirmiş olmaktadır.

Özellikle de ulaşım anlamında bir soru sormak istiyorum: Ayrıca, Kürt dili niye anons edilmiyor? Mesela, Bakanlığınız şöyle bir duyuru yaparsa, "... " diye Kürtçe bir anons yaparsanız ne kaybederseniz kazanmaktan başka?

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, tamamlar mısınız.

NURAN İMİR (Şırnak) – Teşekkür ediyorum.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Telaffuzun hiç güzel değil, samimi söylüyorum.

NURAN İMİR (Şırnak) – Siz önce bu inkâr anlayışını terk edin, inkâr anlayışınızı terk edin.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Söz sırası, İYİ Parti'den Sayın Aylin Cesur'da.

Sayın Aylin Cesur, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakika.

AYLİN CESUR (Isparta) – Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Bakanlığın ve kurumlarımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

* Bu bölümde hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

Ulaşım ve lojistik, bir bölgenin ve o bölgedeki köylerin ve aslında her yerin kalkınması için son derece önemli kuşkusuz. Yollar ulaşımı sağlıyor, aynı zamanda maliyetleri azaltıyor üreticimiz için, ticaret yapan için, herkes için elverişli bir imkân sağlıyor. Yani ticaret için, her şey için, turizm için bu kadar önemli olan yolları sadece seçim zamanlarında gündeme getirip... Seçim zamanlarında vaatlerden çıkarmak lazım Sayın Bakan.

Şimdi, yolları, neden bunu söyledim? Isıtıp ısıtıp halkın önüne sunuluyor yollar “Yapacağız, edeceğiz.” diye. Ben seçim bölgem Isparta’mdan size örnek vereceğim: Isparta-Konya Yolu’ndan ilk olarak bahsetmek istiyorum.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Evet, arkadaşlar, lütfen sessizlik rica ediyorum.

Arkadaşlar... Sayın İpekyüz...

AYLİN CESUR (Isparta) – Double yol projesi çalışmaları 2014’te başladı, 2016’da biteceği söylendi ve çalışmaların başlamasının üzerinden tam altı sene geçti. 2020 yılında, iktidar partisine mensup bir sayın milletvekili 2021 yılının sonuna yetiyeceğini söyledi; 2021 yılının sonundayız, bu yol neden bitmedi ve ne zaman bitecek Sayın Bakan? Projenin maliyeti 24 milyon lira olarak açıklanmıştı, 2014’ten bu yana ne kadar para harcadı, ben bunları öğrenmek istiyorum millet adına.

Ve ikinci olarak Sütçüler-Antalya arasındaki yoldan bahsedeceğim: 5 Eylül 2020’de 15 kilometrelik bir yola asfaltlama yapılacağı duyuruldu, üzerinden bir yıl zaman geçti, yapılan bir double yol falan da değil, sadece asfaltlama; neden hâlâ tamamlanmadı? Ve çok büyük sıkıntı var orada, onu da size yüz yüze de arz etmiş olayım.

Üçüncü olarak Isparta-Burdur Dostluk Yolu’ndan bahsedeceğim: 2018 yılında başladı, 2020 yılında biteceği söylendi -14 kilometre bu yol- üç yıl geçti üzerinden; “Bu yol açılacak.” sözü defaatle söylene, söylene, söylene bugüne geldik ama açılmadı. Bir de vatandaşa bu konuyla ilgili söylenmeyen gerçekler var. Isparta Valiliği 2021 programında yolun bitiş tarihini 2024 olarak duyuruyor. Bu yıl yol için ayrılan bütçe de sadece bin lira ama bu yıl biteceği defaatle tekrarlanıyor kamuoyuna söylemeye gelince ve altı yılda 14 kilometre yol yapıldı Sayın Bakan, bu şekilde mi ilerleyecek, bu yollar bu şekilde mi bitecek?

Son olarak Isparta-Antalya arasındaki Dereboğazı Yolu’ndan bahsetmek istiyorum. 2015 yılında en son sözü verildi, 114 kilometrelik double yol olması planlanıyordu yani yol var da yanından birkaç metre daha genişletip ortaya bir çizgi çekeceksiniz, “double yol” demek aslında bu anlama geliyor. 2020 yılına gelindiğinde sadece 44 kilometresi yapılabilmişti, geçen yılki bilgi. Bu yılki bilgiyi veremiyorum çünkü maalesef, Karayolları 13’üncü Bölge Müdürlüğüne bu sene sorduğumuzda, millet adına, Isparta halkı adına, bana oy veren, vermeyen herkes adına sorduğumuzda, kesinlikle bize bilgi verilemeyeceği net olarak tarafıma Müdür Bey tarafından söylendi.

Şimdi, Bakanlığın bütçesi eğer bunlara yetmiyorsa çözümü çok basit Sayın Bakan. Köprü ve tünel geçiş garantilerini vermemek veya... Verilmiş olanlara da biz karşı değiliz, dolar endeksli fiyat yüzünden vatandaşın geçmediği köprülere garantiler veriyorsunuz ama hem günlük hayatı hem ticari hayatı aslında çok önemli hâle getiren yollara bütçe ayrılmıyor mu? Isparta unutuldu mu Sayın Bakan? Ben bunu da sormak istiyorum.

Sayıştay raporlarına baktığımızda; tünellere, ihalelere ödenen fazladan paralar var yani garantisi ödenmiş -garantiye zaten karşınız- bir de bunun üzerine hata yapılarak fazla garanti parası ödenmiş. Sadece bu kaçaklar olmasa bu kaçaklarla Isparta’nın yollarının tamamını tamamlamak mümkündü. Şimdi bunlar bir siyasi tercih midir, yoksa bir yetersizlik midir kadrolarda; bunu bilemem ama her gün

kazalar oluyor o yollarda ve bedelini Isparta halkı, oradan gelip geçen vatandaşlar ödüyor. Onlar adına ben bunların tamamlanmasını rica ediyorum sizden Sayın Bakan. Ve hangi bilgiyi kim, hangi bürokrat bizden kaçırmaya kalkarsa kalsın, yirmi senedir seçim vaadinde bulunan Dereboğazı Yolu yapılmamış, Isparta halkı bunu görüyor, Antalya halkı bunu görüyor. Ve 2017’de hızlı tren sözü verilmiş Isparta’ya, üzerinden tam dört yıl geçmiş. Bu şehrimizden tren de geçmemiş, biten yol da yok ve internet altyapısı konusu var. Pandemi döneminde uzaktan eğitim yapılamıyor köylerimizde, çocuklarımızın başına sıkıntılar geliyor diye bildirdik. Bakın, benim burada 50’ye yakın size soru önergem var, bunların yarısına cevap alamadım hâlâ. Bunların cevaplanmasını, gerek internet altyapısının gerek bu yolların tamamlanmasını istiyoruz.

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

AYLİN CESUR (Isparta) – Isparta’da Yalvaç Bağkonak Kavşağı’nda alt geçit yapılması talebi var, sık sık kaza oluyor. Yalvaç Bahtiyar Köyü ile altyapı yolu arası bozuk ve Çarıksaraylar Kasabası’nda köy içi yollar bozuk. Şarkikaraağaç Yukarıdinek’t e ilçeye 14 kilometre ikinci bağlantı yolunun asfaltlama programına alınması için 13 kez muhtar İl Özel İdaresine vermiş ama tamamlanmamış. Yine, Sütçüler Çandır köyü ile Kızıllı köyü arası 10 kilometre; “7 kilometresi Çandır’da bir kısmı Bucak’ta” deniyor, çözümsüz hâle gelmiş. Ve Koruyaka köyünde -orada çok küçük bir alan var- insanlar ölüyor, köylülerimiz onu söylediler. Bağkonak Köyü, Koruyaka Köyü ve Yenişarbademli’de bir gölet etrafından -gölet yarım bırakılmış- 5 kilometre yol uzamış, vatandaşlar hem tamamlanmamış gölet nedeniyle mağdur hem de yol 5 kilometre uzadığı için mağdur.

Tüm bunların tarafınızdan ele alınmasını rica ediyorum Sayın Bakan ve sorularımıza da cevap rica ediyoruz.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Teşekkür ediyorum.

Söz sırası Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Ahmet Erbaş’ta.

Sayın Erbaş, buyurun lütfen, süreniz beş dakika.

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

Değerli Komisyon üyeleri ve Sayın Bakanım, değerli bürokratlar; hoş geldiniz.

Sayın Bakanım, Çanakkale Köprüsü’nün sadece ülkemize değil, Avrupa’nın Anadolu içlerine, Asya ve Orta Doğu’ya ulaşmasına çok değerli bir hizmet sunacağından eminiz. Eğer ulaşım yollarından bir tanesini de Kütahya’dan geçirirsek Kütahya’mız da şaha kalkar. Bunun için Balıkesir- Dursunbey- Kütahya güzergâhının bir an önce iyileştirilmesini istiyoruz.

Sayın Bakanım, diğer bir yolumuz, Kütahya’yı ziyaretinizde zatıalilerinizin de gelip gördüğü İnegöl-Bursa ve Tavşanlı-Domaniç Yolu. Talimatlarınızla Domaniç-Tavşanlı arasındaki yol ihaleye verildi. İnşallah, müteahhidimiz de eğer bir aksilik olmazsa gelecek yıl bitirileceğini söylüyor fakat esas problem Domaniç’ten İnegöl’e bağlanan yol. Şu andaki krizlerden dolayı ben çok ciddi bir yol yapamayacağımızı biliyorum. Sayın Bakanım, Emet Borun bütün nakliye araçları bu yoldan geçiyor. Geçenlerde bir asit kamyonu devrildi, çok ciddi sıkıntı yarattı. Belki Domaniç-İnegöl arasındaki yolu da üçüncü bir hat açarak yanında -duble olmayabilir şu andaki imkânlarla- çok rahatlatacağımızdan eminim çünkü bu trafik kazaları... Allah göstermesin, orası hep orman, bir kamyon devrildiğinde, özellikle bir asit kamyonu devrildiğinde çıkacak en ufak bir yangın bizi çok ciddi bir şekilde tehlikeye sokar.

Sayın Bakanım, yine, Kütahya'ya geldiğinizde gösterilmişti sizlere, zaturalilerinizden bu bütçede de müjdesini bekliyoruz. Kütahya içindeki tren garı önündeki kavşak ile OSB önündeki kavşakta bir an önce, ya alt geçit, battı çıktı dediğimiz veya köprülülük kavşak yapımı -artık siz nasıl takdir ediyorsanız- müjdesinin de bu dönemde verilmesini hasretle bekliyoruz.

Sayın Bakanım, yol istiyoruz ulaşım için, yol istiyoruz istihdam için, yol istiyoruz tersine göç olsun diye. Geçen yıl yine bütçenizde konuşma yaparken TELEKOM'la ilgili bir sıkıntımızdan bahsetmiştik. Türkiye olarak çok büyük işler yapıyoruz, kendi uydumuzu gönderiyoruz, kendi İHA'larımızı, SİHA'larımızı yapıyoruz ama Sayın Bakanım, Kütahya'nın birçok köyünde hâlâ telefonla konuşamıyoruz, birçok köyümüzde hâlâ internet imkânımız zayıf. Mesela Tavşanlı'ya bağlı Eşen köyümüz –artık sembol olduğu için- yaklaşık bin kişinin yaşadığı bir köy, normal bir şey istiyorlar, telefonla konuşabilme ihtiyacının giderilmesini istiyoruz. Bu konuda bizlere yardımcı olursanız çok seviniriz.

Zafer Havalimanı'yla ilgili Ulaştırma Bakanı olarak sizin de yapabileceklerinizin sınırlı olduğunu biliyorum.

(Uğultular)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Arkadaşlar, lütfen biraz daha sessiz, uğultu var.

Buyurun.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Sağ olun Sayın Başkanım.

Burada ek sefer de koysak belki müşteri arz talebinden dolayı yerine gelmeyeceğinden de eminiz. Benim teklifim başka bir şey Sayın Bakanım: Böyle bir tesis yapılmış, Türkiye çapında çok büyük bir havalimanı yapılmış; hesaplama yanlış, verilen teminatlar yanlış, o konuların hiçbirine girmiyorum ama bu bir kamu malı ve devlet malı ve bunu bir şekilde çalıştırmamız lazım. Türk Hava Yollarının pilot eğitim merkezleri var, şu anda Aydın ve Eskişehir Havalimanlarında bunu kullanıyorlar. Biz de havalimanını Türk Hava Yollarına tahsis ederek hiç olmazsa orada pilot eğitimi yaptırabiliriz diye düşünüyorum.

Daha önceki yıllarda kendimin de çalıştığı Bakanlığa, değerli bürokratlarına, sizlere bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diler, saygılarımı sunarım.

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

Şimdi söz sırası, Halkların Demokratik Partisinden Sayın Erol Katırcıoğlu'nda. Erol Bey'den sonra, Adalet ve Kalkınma Partisinden Sayın İsmail Güneş'e, Cumhuriyet Halk Partisinden Sayın Gökan Zeybek'e, Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Tamer Osmanağaoğlu'na söz vereceğim. 4 kişinin ismini şimdiden söylemiş olayım, hazırlık açısından.

Sayın Katırcıoğlu, buyurun lütfen.

Süreniz on dakika.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Evet, Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, sabahki oturumlarda epey bir gerginlik oldu, konuşmaların düzeyi ve gerginliği diyelim, içsel gerginliği. Esasında Sayın Bakan, bunu normal karşılamak lazım diye düşünürüm. Yani burada, gerçekten de sizin Bakanlığınız gibi bir Bakanlık konuşulurken özellikle muhalefet milletvekilleri kaçınılmaz olarak sizin faaliyetlerinizi anlamak ve değerlendirmek isteyeceklerdir. Bunun bir önemli sebebi var, o da çok büyük sayıda rakamlara ulaşan ihaleler yapan bir Bakanlık olmanızdır diye

düşünüyorum. Ve de tabii, şunu da unutmamak lazım ki bu ülkede özellikle İhale Kanunu delik deşik edilmiş ise ve Bakanlığınız da İhale Kanunu'ndan kendisini sıyırmış olduğuna göre yani benim bildiğim kadarıyla, eğer yanlışsa düzeltin Sayın Bakan, sizin ihaleleriniz gizli çoğu zaman...

(Uğultular)

OTURUM BAŞKANI ABDULLAH NEJAT KOÇER – Sayın Katırcıoğlu, bir saniye.

Arkadaşlar, bakın, defaatle ben uyarıyorum sizleri, lütfen, lütfen sessizlik, rica ediyorum; hatip konuşuyor, duyamıyoruz birbirimizi, lütfen.

Buyurun Sayın Katırcıoğlu.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Yani biz biliyoruz ki hemen hemen devlet kurumlarının çoğunda, son yıllarda özellikle, Kamu İhale Kanunu'nun dışında durma çabası var ve özellikle Plan ve Bütçe Komisyonunda torba kanunlar içinde bazı değişiklik maddeleriyle çeşitli kurumlarımız Kamu İhale Kanunu'nun dışında durmak istemişlerdir. Sizin, benim bildiğim kadarıyla -2016'da veya o yıllarda- ihaleleriniz gizli yapılabiliyor, davet usulü yapılabiliyor, pazarlık usulü yapılıyor vesaire. Şimdi, benim elimde, doğrusunu isterseniz, bu kadar ayrıntılı bilgi yok ama şunu söyleyebilirim: Eğer -sizin gibi- çok büyük meblağlara ulaşan paraların söz konusu olduğu ihalelerin gizli yapılıyor olması, davet usulüyle yapılıyor olması daima şaibe üretir. Bu, sizin yanlış yaptığınız, şaibeli iş yaptığınız anlamına gelmez ama “Bal tutan parmağını yalar.” işte “Devlete bir şekilde bulaşan servet sahibi olur.” gibi genel kanaatlerin yaygın olduğu bir ülkede yaşıyoruz ve dolayısıyla da bu ihalelerle ilgili olarak halkımızın -esas itibarıyla bizler de öyle- kuşkuvarının olduğunu açıkça söylememiz lazım. Dolayısıyla da bir kere bunu tespit edelim yani sizin Ulaştırma Bakanlığınız böyle bir baskı altında. Bu şeye benziyor, bir benzetme yapayım isterseniz: Mesela TÜİK'in enflasyon rakamlarını doğru vermediğine dair bir kanaat var, toplumda yaygın bir kanaat var ve TÜİK doğru yapsa bile, esasında, bu kanaatten kurutulamıyor. Dolayısıyla sizin Bakanlığınızı da bu çerçevede düşünmek lazım gelir diye düşünüyorum.

Peki, neden gizli ihale yapıyorsunuz? Benim yine okuduğum, hatırladığım kadarıyla savunma işleri, güvenlik, istihbarat gibi gerekçeler söylüyorsunuz. Bu da aslında daha uzun konuşmayı gerektiren bir nokta. Eğer Türkiye demokratikleşemese, eğer Türkiye hâlâ içinde savunma, güvenlik vesaire gibi meseleleri dert eden bir toplum olarak varlığını devam ettirirse siz de bu kamu ihalelerini, efendim, gizli yapmayı tercih edeceksiniz ve dolayısıyla da en azından toplum gözünde şaibeli ihaleler yapmış olacaksınız diye düşünüyorum.

Şimdi, bazı arkadaşlar şöyle bir kanaatteler, onu da söyleyeyim: Biz sanki yapılan her şeye, AK PARTİ'nin yaptığı her şeyi karşıymışız gibi bir kanaat var; o da tuhaf bir kanaat. Ama Uğur Bey'in yaptığı konuşma da bir ölçüde böyle bir içerikteydi. Değerli arkadaşlar, bizim derdimiz bu değil, bizim derdimiz olsa olsa kaynakları kıt olan bir ülkenin kaynaklarını nasıl kullandığıyla ilgili tercihlerini sorgulamak olur.

Şimdi, benim kuşağım bu “Köprüye hayır.” meselesini konuşan bir kuşaktı, biz de “Köprüye hayır.” demiştik. Şimdi, diyorlar ki: “Efendim, işte, o zamanlar da siz köprüye ‘hayır’ dediniz, bakın köprüyü kullanıyorsunuz.” Ya arkadaşlar, biz köprüye ‘hayır’ dedik çünkü yoksul bir ülkenin kıt kaynaklarının nasıl kullanılacağıyla ilgili olarak başka tercihlerimiz vardı; biz o paralarla gerçekten ülkenin yoksulluktan kurtulmasına yönelik işler yapılmasını talep ediyorduk, istiyorduk. Ama buradan ne çıkardınız siz veya işte bize bu suçlamayı getirenler? “Efendim, bunlar her şeye karşı, köprüye de karşıydılar.” Dert bu değil arkadaşlar, dert şu: Bu işleri kaç yapıyorsunuz? Gerçekten kıt kaynaklarımızı

düşündüğümüzde bu tahsis doğru bir tahsis midir, anlamlı ve verimli bir tahsis midir? Bunları bir şekilde sorgulamamız lazım diye düşünüyorum ve dolayısıyla da eleştirilerimizin bu çerçevede olduğu bilmenizi isterim.

Şimdi, diyebilirsiniz ki: “Canım, bir tane bir örnek vereceksiniz şimdi.” Evet, vereceğim şimdi, başka arkadaşlar da verdi: Zafer Havaalanı meselesi. Ya arkadaşlar, kusura bakmayın ama Zafer Havaalanı meselesi yaptığınız ihalelerde ne kadar yanlış yapma olasılığının yüksek olduğunu gösteriyor bana. Şimdi, düşünün, 3 şehir için düşünülmüş: Kütahya, Afyon, Uşak. Toplam nüfusu 1 milyon 280 bin zaten. Hesabı yaparlarken ne yapmışlar? 2020 için 7.429 kişi geçmiş, hesap 1 milyon 280 binmiş. Yani hata payı yüzde 99. Dolayısıyla da arkadaşlar, bu garanti hesaplarını yaparken yanlış yapma -hadi şaibeyi bir kenara bırakın- ama yanlış yapma olasılığının en çarpıcı örneğidir bu bence. Yani nasıl olur da 1 milyon 280 bin nüfusu olan bir bölgede, 1 milyon 280 bine yakın yolcu geçeceğini... Pardon, 1 milyon 678 binmiş nüfus, 1 milyon 280 bin, uçacak olan kişi hesabı yapılmış fakat 7.429 kişi 2020 yılında bu havaalanını kullanmış ve hata oranı da yüzde 99. Ve bu havaalanı yatırım maliyeti 50 milyon euroymuş, 2012-2020 arasında bu garanti kapsamıyla ilgili olarak 45,9 milyon ödeme yapılmış yani toplam maliyeti 50 milyon euro olan bir yere sekiz yılda bu garanti ödemeleriyle aşağı yukarı aynı para iade edilmiş bir bakıma.

Şimdi, dolayısıyla da arkadaşlar, yani eleştiriye karşı bir kere şey yapacaksınız...

Bakan yine bir yere gitti anlaşılan. Peki, evet, ne yapalım? Biz de Bakansız konuşuruz.

Değerli arkadaşlar, kusura bakmayın, bizim eleştirmimize tahammül etmek zorundasınız çünkü biz toplum adına konuşuyoruz, toplumun temsilcileriyiz ve bizim sorduklarımız, sorduğumuz ve söylediklerimiz de büyük ölçüde halkın bize sorduğu ve öğrenmek istediği şeyler. Dolayısıyla da ben tekrar edecek olursam, garanti verilerek yapılan kara yolları, işte, köprüler vesaire bunların kendisiyle ilgili bir sorununuz yok ama bu hesapların yapılışı ve bunların maliyetiyle ilgili olarak bir meselemiz var, bir sorununuz var ve bunları da anlamak istiyoruz.

Şimdi, dolayısıyla da nereye getirmek istiyorum? Şuraya getirmek istiyorum değerli arkadaşlar: Bu ihale yasasıyla, yani ihale yasasının dışında durarak, gizli ihaleler yapma imkânıyla eğer çalışıyorsanız bir Ulaştırma Bakanlığı olarak, kusura bakmayın, yanlış bir iş yapıyorsunuz. Ve affederseniz, halkımızın söylediği deyimle “ağzınızla kuş tutsanız” bu şaibeden kurtulamazsınız. Neden? Çünkü şeffaf olmayan bir ihale sistemiyle yapıyorsunuz, davet usulüyle yapıyorsunuz çokluk veya pazarlık usulüyle yapıyorsunuz. Dolayısıyla da değerli arkadaşlar, bu kamu harcamalarında, kamu harcamalarının nasıl yapıldığıyla ilgili olarak eğer şeffaflık ilkesini pas geçerseniz, kaçınılmaz olarak olsun veya olmasın ama yolsuzlukların önünü açmış olursunuz. Yani, bugün itibarıyla elimizde böyle bir bilgi yok, benim elimde en azından bir bilgi yok, onun için de belli bir suçlama yapacak değilim.

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

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, bitiriyorum.

Ama kamuoyuna yansıyan rakamlardan ve yapılan tartışmalardan anlıyorum ki bu ihalelerle ilgili ciddi sorunlar var ve bu sorunlar sizi de bağlıyor, sizi de şaibeli hâle getiriyor dolayısıyla da bundan sizin de kurtulmak isteyeceğinizden emin olduğum için de bu meseleyi tekrar gündeminize alıp bu gizli ihale yapma meselesinden vazgeçmenizin yararlı olacağını düşünüyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

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

Söz sırası Adalet ve Kalkınma Partisinden Sayın İsmail Güneş'te.

Sayın Güneş, buyurun, söz sizde.

Süreniz on dakika.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, çok değerli Bakan Yardımcılarımız, çok değerli bürokratlarımız, çok değerli Komisyonumuzun üyeleri ve milletvekillerimiz, basın mensuplarımız; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, Ulaştırma Bakanlığı bütçemizin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum. Tabii, ülkemizin gelişmesi açısından, kalkınması açısından, yarınlara hazırlanması açısından ulaşım çok önemli. Bunu zamanında II. Abdülhamit görmüş ve önemli ölçüde, aşağı yukarı 3.500 kilometre demir yolu yapmış. Arkasından bunu Gazi Mustafa Kemal Paşa görmüş ve yaklaşık bir o kadar, 3.500 kilometre kadar demir yolu ağı örmüş. Bunu, zamanında rahmetli Adnan Menderes görmüş ve yurdun her tarafını kara yolu ağıyla örmüş. Bunu, yine, rahmetli Turgut Özal görmüş, özellikle otobanların Türkiye’ye gelmesi konusunda çok büyük çaba sarf etmiş. Bunu, işte, Türkiye’yi yarınlara hazırlama konusunda, geleceği görme konusunda Sayın Cumhurbaşkanımız, liderimiz, Recep Tayyip Erdoğan görmüş ve Türkiye’yi yarınlara hazırlamak için kara yolu ulaşımına olsun, demir yolu ulaşımına olsun, deniz yolu ulaşımına olsun, hava yolu ulaşımına olsun çok büyük önem vermiş ve on dokuz yıllık sürede biz aşağı yukarı 22 bin kilometre duble yol yapmışız. Bugün ben Ankara’dan Uşak’a giderken her zaman buna vesile olanlara, başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere, dua ediyorum. Çünkü ben 90’lı yıllarda buraya, Ankara’ya gelirken ne kadar tehlikeli bir yolculuk yaptığıma bakıyorum, ne kadar çok zamanımı aldığına bakıyorum ve bugünkü şartlarda ne kadar konforlu yolculuk yaptığıma bakıyorum, binlerce kez hamedediyorum ve şükrediyorum.

Diğer taraftan, hava yollarını halkın yolu hâline getiren bu iktidardır ve hızlı trenlerle milleti kavuşturan, millete hızlı tren hizmeti sunan yine bu iktidardır değerli arkadaşlar.

Diğer taraftan, yine, mesela, eskiden Bolu Tüneli hikâyesi vardı uzun yıllar delinemeyen ve şimdi, o döneme kadar 50 kilometre tünel yapılmışken bugün biz aşağı yukarı 617 kilometre tünel yapmışız. Sadece Ankara-İzmir arasındaki hızlı tren yolundaki 3 kilometrelik tünel yaklaşık iki yüz küsur günde delinerek tarihî bir rekor kırılmıştır arkadaşlar. Bütün bunlara baktığımız zaman gerçekten de Adalet ve Kalkınma Partisi ulaşımında çok büyük bir çağ atlamıştır ve buna paralel olarak araç sayımız aşağı yukarı 8 milyondan 24 milyona çıkmış ve insanlar bugün hiçbir sorunla karşılaşmamıştır. Eğer biz CHP zihniyetinde bu ülkeyi yönetmiş olsaydık arkadaşlar, bakın, şimdi size bir söz söyleyeceğim.

(CHP sıralarından gürültüler)

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – “CHP zihniyeti” diyor ya.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bir dakika, dinle kardeş, dinle, dinle!

“Bak, köprüden zenginler geçecek, hiç gereği yokken İstanbul’a asma köprüsü yapıyorlar.” Bakın, bunu kim söylüyor: Rahmetli Bülent Ecevit.

(CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, sakın olalım, size söz geldiğinde fikirlerinizi söylersiniz.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Arkadaşlarım, bir söz söylüyorum: “Köprü, akıl ve hesap işi değildir.” Bakın, arkadaşlar, “Köprü akıl ve hesap işi değildir.” Kim diyor bunu? O CHP’li eski Maliye Bakanı Besim Üstünel diyor.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Şeker mi bıraktınız memlekette?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Peki, bakın, biliyorum ben oraya geleceğim.

Diğer taraftan, bakın arkadaşlar “Boğaz Köprüsü Türkiye ve İstanbul’un başına gelen en büyük felakettir.” diyor ve mahkemeye gidiyor. Kim gidiyor? Türkiye Mühendis ve Mimarlar Odası arkadaşlar. Değişen bir şey var mı? Hiçbir şey yok arkadaşlar.

(CHP sıralarından gürültüler)

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) – Sen o zaman doğmuş muydun?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, demokraside farklı fikirlere tahammül edeceğiz. Buradan da ağır eleştiriler yapılıyor, oradan da yapılacak. Demokratik ortama tahammül edeceğiz hakaret olmadığı sürece, lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bakın, arkadaşlar, eğer bu ülkeyi CHP yönetseydi bugün ne trafikten geçilebilirdi, ne hava kirliliğinden geçilebilirdi ne de sanayi geliştirdi arkadaşlar. Bol bol heykellerimiz oldu arkadaşlar, bol bol heykellerimiz. Onun için yapılanlara şükretmek lazım, yapanlardan da “Allah razı olsun.” demek lazım.

AYLİN CESUR (Isparta) – Özal’ı sayarak, Menderes’i sayarak...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, rica ediyorum; karşılıklı konuşma usulümüz yok, rica ediyorum.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Diğer taraftan tabii ki, Boğaz Köprüsü’nü Süleyman Demirel yapmıştır, tabii, aynı şey.

AYLİN CESUR (Isparta) – Yaptığı yolları saymadınız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Aylin Hanım, karşılıklı konuşma usulümüz yok, rica ediyorum.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Rahmetli Süleyman Demirel diyeyim. Mesela, Keban Köprüsü’nü yapıyor da o sırada diyor ki Bülent Ecevit: “Burada kurbağalara göl mü yapıyorsunuz?” diyor. Tamam mı? Dolayısıyla da bunları geçelim.

Diğer taraftan kamu-özel iş birliğine bakalım arkadaşlar.

(Gürültüler)

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) – Yakında inekler otlayacak orada.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, sizler de neler söylüyorsunuz iktidarla ilgili; biraz tahammül edin lütfen.

Bir hakaret yok, fikirlerini söylüyor.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Şimdi, tabii, devletin imkânlarının sınırları içinde aşağı yukarı 2 bin küsur kilometre demir yolu yapmışız, tüneller yapmışız 600 kilometre, 22 bin kilometre duble yol yapmışız, devletin imkânlarının yetişmediği yerde de kamu-özel iş birliğini hayata geçirmişiz. Bugün bunlar pahalı gibi gelebilir. Mesela diyelim ki İstanbul Havaalanı aşağı yukarı yirmi üç yılda 23 milyar dolar getiri sağlayacak. Bunları kümülatif olarak değerlendirdiğinizde, bunlardan kârlı çıkacaksınız.

Bir diğeri de ben size Zafer Havaalanı’nı anlatayım.

ÖZGÜR KARABAT (İstanbul) – İktisat dersinin kitaplarını okuyarak geldin sen.

(Gürültüler)

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bir dakika, Zafer Havaalanını anlatayım arkadaşlar. Zafer Havaalanı 2002 yılında hizmete açılmış ve maliyeti nedir arkadaşlar? 52,5 milyon euro. Peki, bunun finansman maliyeti ne? Aşağı yukarı 84,5 milyon euro. Peki, buradaki Zafer Havaalanı’nda memurlar var, işletmesi var, elektriği var, temizliği var, her şeyini kim karşılıyor? Bu şirket karşılıyor arkadaşlar.

Mesela, Uşak’ta da Uşak Havaalanı var, burada aşağı yukarı 120 kişi çalışıyor, bu kişilerin maaşını devlet veriyor; buradaki elektrik parasını, su parasını, diğer bakımları, yapımı, hepsini devlet karşılıyor. Bunların hiçbirini göz önüne almıyorsunuz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sarayı konuş, sarayı!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, niçin farklı fikirlere tahammül etmiyoruz? Rica ederim. Az önce çok fikirler, eleştiriler ifade edildi, lütfen...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Zafer Havaalanı’nda bizim garantimiz totalde 206 milyon euro, tam 206 milyon euro. Peki, bunu devlet yapsaydı, işletseydi kaç mal olurdu arkadaşlar?

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sen Uşak’a ne yaptın? Uşak’ta havaalanı...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey, böyle bir usulümüz yok, rica ediyorum.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Sen Uşak’ta havaalanı...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Özkan Bey...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – 254 milyon lira arkadaşlar, tamam mı? 254 milyon lira!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İsmail Bey, bir saniye, sürenizi durduruyorum.

Değerli arkadaşlar, İsmail Bey konuşurken çok sayıda arkadaşımız sürekli bir şekilde müdahale ediyorsunuz. Bir hakaret yok; fikrine katılmayabilirsiniz, beğenmeyebilirsiniz, eleştirebilirsiniz ama kendi fikirlerini söyleme hakkına saygı göstermek durumundasınız. Sizlerden de birçok arkadaşımız çok ağır eleştiriler yaptı, çok ağır ifadeler kullandı. Demokratik bir ortamda, hakaret olmadığı sürece, birtakım temel meseleler olmadığı sürece birbirimizi saygı içinde dinleyeceğiz.

İkincisi: Burası Plan ve Bütçe Komisyonu, teknik bir komisyon ve bütçeyi tartışıyoruz.

Özellikle Özkan Bey’den rica ediyorum -çok heyecanlı bir arkadaşımız ama- lütfen bunu yapmayalım. Sıra geldiğinde kendi fikrinizi söyleyin, eleştirinizi yapın ama müdahale etmeyin, rica ediyorum.

İsmail Bey, kaldığınız yerden devam edin lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Şimdi, arkadaşlar, Zafer Havaalanı normalde iyi niyetlerle yapılmış ve aslında uygun bir proje, dezavantajı şu arkadaşlar: İstanbul’a yakın olması.

CAVİT ARI (Antalya) – E, niye yaptınız o zaman?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, lütfen dinleyin, böyle bir usulümüz yok, rica ediyorum.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Saygı...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yani “demokratik tahammül” diye bir şey var, lütfen!

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bu havaalanını alıp götürün siz, bir başka yere götürün arkadaşlar, o havaalanı çok fazla işler.

Şimdi, Erol Bey “18 bin yolcu taşınmış.” dedi.

EROL KATIRCIOĞLU (İstanbul) – 7.500...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – “7.500” dedi, pardon.

Bakın, şimdi, 2016 yılında 86 bin yolcu, 2017’de 103 bin yolcu, 2018’de 99 bin yolcu... Arkadaşlar, bugün garanti 1 milyon 200 bin, ilk başta 800 bin. Burada Frigya Vadisi var, tamam mı? Siz yarın göreceksiniz, on-on beş yıl sonra burası turizme açılacak ve buradaki havaalanı çalışacak arkadaşlar.

(Gürültüler)

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bakın, biz bunu yapsak da...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İsmail Bey, siz karşılıklı konuşmayın, fikrinizi söyleyin.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Biz bunu yapsak ve işletsek bize maliyeti 254 milyon euro, bedava değil, tamam mı? Bu adama yaptırmışız biz ve neticede bu adam bunun tüm masraflarını karşılıyor; ödeyeceğimiz para 206 milyon euro arkadaşlar. Dolayısıyla, bu, kamu-özel iş birliğiyle, sizin gördüğünüz, en çok tenkit ettiğiniz proje, tamam mı? En kötüsü bu arkadaşlar, en kötüsü bu. Diyelim ki bugün Hava Meydanları bir sürü ilimize havaalanı yapıyor; bunların hepsi dört dörtlük mü işliyor, hepsinden kâr mı ediyor arkadaşlar? Neticede şey veriyor.

Diğer taraftan, ben şunu da anlamakta güçlük çekiyorum: Diyelim ki kamu-özel iş birliğiyle yaptı -hizmete erken ulaşıyorsunuz- parası olanlar bunu kullanıyor mu ve kullananlar bunun parasını ödüyor mu? Hani diyorsunuz ya “Bunu 84 milyona ödettirmeyin.” diye, işte 84 milyona ödettirmiyoruz arkadaşlar, kim kullanıyorsa ona ödettiriyoruz. Neticede, buna karşı çıkmanız doğru bir şey değil.

İkincisi: Sayın Bakanım, ben tabii ki sizin çalışmalarınızdan dolayı çok teşekkür ederim.

Uşak’ımızda Eşme-Güney yolumuz, Ulubey-Güney yolumuz Aralığın 3’ünde ihaleye çıkıyor. Allah razı olsun, inşallah da ihale kısa sürede tamamlanır.

Diğer taraftan, bizim yarım kalmış, devam etmekte olan yollarımız var; Uşak Çevre Yolu, Eşme-Ulubey-Uşak yolu... Bunların bir an önce bitmesi en büyük arzumuz.

Diğer taraftan, bizim Covid nedeniyle ara verilmiş Uşak Havalimanının ulaşımına tekrar açılması en büyük arzumuzdur. Biz, burada tabii ki Uşaklı olarak...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümleleri alalım lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Dolayısıyla da 2022 yılı bütçemizin hayırlara vesile olmasını diler ve sizleri, ekibinizi, hepimizi saygıyla selamlarım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Sayın Güneş.

CHP Grubundan Sayın Gökan Zeybek, hazır mısınız acaba?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Evet.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz yedi dakikadır, Abdüllatif Bey iki dakikasını devretmiş, süreniz yedi dakika.

Buyurun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; önce bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Tabii, bütçe görüşmeleri Komisyona havale edildi, biz bugün görüşüyoruz, aralık ayında da Türkiye Büyük Millet Meclisinde görüşmeler yapılacak ama görünen o ki ocak ayına geldiğimizde bu bütçenin yüzde 30’u dövizle endeksli borçlar yüzünden zaten kendiliğinden bitmiş olacak. Geçen hafta Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bütçe görüşmelerinde 9,96’ydı dolar, bugün 10,80’e çıkmış durumda.

Sayın Bakan, İstanbul Büyükşehir Belediyesini kaybettikten sonra yirmi beş yıl iktidarda olduğunuz, sizin de görev yaptığınız Büyükşehir Belediyesinde Belediye Başkanının yetkilerini kısmak açısından UKOME’nin üye sayısına ilgili ilgisiz 5 bakanlıktan üye atamayı neden yaptınız? İstanbul’da 6 milyon

nüfusa göre planlanmış olan taksi sayısının 16 milyon nüfusa çıktıktan sonra aynı sayıda olması ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin UKOME'ye getirmiş olduğu 10 adet teklifin reddedilmesiyle siz, yüzde 95'i artık şoförler tarafından işletilmeyen plaka sahiplerinin, onlar adına Bağcılar'da yılı on iki ay değil, on üç ay üzerinden hesaplayarak tefeci faiziyle para kazanan plaka ağalarının çıkarları doğrultusunda hizmet yaptığının ve İstanbul halkına bu manada eziyet çektiğinizin farkında mısınız ve bu davranışınızı sürdürdüğünüz sürece de İstanbul halkının UKOME'deki her görüşmeden sonra taksi esnafına ve Bakanlığınıza karşı tepkilerinin arttığının farkında mısınız?

Sayın Bakan, İstanbul Büyükşehir Belediyesinde görev yaptığınız dönem içinde -yanınızdaki bürokratlardan birisi de yanılmıyorsa TÜRASAS'ın Genel Müdürü- 2012 yılında 590 bin dolara Metro AŞ'ye bir helikopter aldınız, herhâlde metro tünellerinin içinde gezinti yapmak için bir helikoptere ihtiyaç vardı. Yedi yıl içinde 12 milyonun üzerinde işletme bedelini Metro AŞ'ye ödettiniz. Seçimleri kaybedeceğinizi hissettiğiniz 2019 yılının hemen başında 590 bin dolara alınan Sikorsky helikopterini 113 bin dolara bir yandaşa sattınız. Bu konuda Türkiye Büyük Millet Meclisine bir açıklama yapmayı düşünüyor musunuz?

Sayın Bakan, Sayıştay raporlarında, 21/b usulüyle yapılan işlerle ilgili bunların normalde ihaleyle yapılabileceği, 21/b'yle verdiğiniz işlerde özel şartnameyle müteahhitlere imtiyazlı ayrıcalıklar kazandırdığınız net olarak saptanmış durumda.

Yine, Bakanlığınız döneminde KÖİ projeleriyle ödenecek olan geri ödemelerde 2 Ocak tarihli kur bedellerini yaptığınız bir düzenlemeyle yılda 2 keze çevirerek devleti ve 84 milyon insanı zarara uğrattınız. Acaba bu ikinci kur dengelenmesinde, KÖİ projesiyle devlete iş yapmış olan firmaların bu euro ve dolardaki anormal artışlarla yüksek kârlar elde etmesiyle ilgili süreç konusunda ne yapmayı düşünüyorsunuz?

İstanbul Havalimanı'nı yap-işlet-devret modeliyle ihale ettiniz, sözleşmede olmayan uygulamayı Bakanlık olarak siz yaptınız, daha sonra Sayıştay bunu tespit etti. Bu konuyla ilgili çıkıp kamuoyuna bir açıklama bile yapmadınız. İstanbul Havalimanı'yla ilgili metroda ihaleye katılmak için yeterlilik şartı olan firmaları ihaleye soktunuz, ihaleyi kazanan firmalardan yeterlilik şartını sağlayanı eleediniz ve 5'li firmaya geriye kalan işin yapılmasıyla ilgili sözleşme değişikliği yaparak firmaları değiştirdiniz.

Yine, Bakanlığınız... 2015 yılında açılan İstanbul Levent-Hisarüstü Metrosu'nu -ki burada bütçenizde onu söylüyorsunuz- 2022 yılının bütçesinde yapılmış gibi ifade ediyorsunuz.

2015 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesinin bilet gelirinden, yüzde 15 olan pay, 470 bin TL aldınız, 2016 yılında 946 bin TL, 2017 yılında 1 milyon 44 bin TL, 2018 yılında 956 bin TL aldınız. İstanbul'da seçimleri kaybettiniz, 2019 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Hazineden alacaklarından 326 milyon liralık bir kesintiye gittiniz. Hani hak, hani hukuk, hani adalet?

Yine, burada Kanal İstanbul'a bu bütçe görüşmelerinde çok değinmediniz. Ama Nakkaş-Başakşehir otoyoluyla ilgili Karayolları Genel Müdürlüğü'nün... Bir gelir ortaklığı modeliyle yapılan bu projede müteahhit firmayı yeterli görmedi finans çevreleri, Karayollarını görmedi. Türkiye tarihinde ilk kez bu dönem içinde özel bir müteahhidin yapacağı işle ilgili KÖİ projesi için özel yasa çıkardınız.

Sonra döndünüz, metrolara, Bakanlık tarafından yapılan metrolara "U" harfini verdiniz. Sayın Bakan, gidiyorsunuz, yakında gideceksiniz, ben size ne olacağını söyleyeyim: Bu "U"nun yanına bir "U" daha koyacağız, onu ters çevireceğiz, yine İstanbul'daki bütün raylı sistemler "M" olarak devam edecek.

Sormak istiyorum: İhalesiz olarak verdiğiniz Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarıyla ilgili kamuoyunda çok tartışılan gar çevresindeki tesislerin işletilmesiyle ilgili İBB’den maaşlı, ücretli çalışan bir kişiye verdiğiniz o ihalelerin süreci ne oldu? Ne oldu? Bununla ilgili bir açıklama yaparsanız çok mutlu olacağımı belirtmek istiyorum.

Bir başka konu şu; geçen bütçe görüşmelerinde sordum, yeniden soruyorum: Kapadokya’da 150 tane balon uygun hava koşullarında uçuyor, 150 tane balonu 170’e çıkardığınızda hangi Bakanlıklardaki üst düzey yetkililer ya da hangi eski siyasilere geldi, bu 20 tane balonun sürece dâhil olması için müdahil oldu? Acaba Kapadokya’daki baloncuları çağırıp “Sesinizi çıkarırsanız size başka yaptırımlar yaparız.” diye tehdit mi ettiniz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Son olarak da Sayın Bakan, “İstanbul’daki raylı sistem yatırımlarını Bakanlık olarak biz yapıyoruz.” diyorsunuz ama siz de önce Daire Başkanısınız, sonra Genel Sekreter Yardımcısı oldunuz ama Dudullu-Bostancı Hattı’nın yüzde 81’e; Kabataş Mecidiyeköy Hattı’nın yüzde 85’e; Kirazlı Metro Hattı’nın sıfırdan 18’e; Rumelihisarı-Aşiyan Füniküler Hattı’nın 26’dan 87’ye...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, süreniz dolmuştur. Sağ olun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – ...çıkarttığını neden kamuoyuyla paylaşmıyorsunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Ravza Kavakcı Kan, buyurun lütfen.

RAVZA KAVAKCI KAN (İstanbul) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, hoş geldiniz. Size ve kıymetli ekip arkadaşlarınıza teşekkür ediyoruz Komisyonu bilgilendirdiğiniz için.

Ben İstanbul Büyükşehir Belediyesinde 1994 senesinde çalışmaya başladım Sayın Bakanım. İlk işe başladığımda BELBİM’de AKBİL Projesi üzerinde çalışan mühendis ekibinden biriyim. Birçok metro ağının temelini atıldığı zamanlara şahitlik ettim. Bir İstanbullu olarak birçok gelişmeyi yakın takip etme fırsatım oldu. Sonra da milletvekili olmadan evvel çalıştığım Metro AŞ’de özel olarak raylı sistemler üzerine de bilgi edinme fırsatım oldu orada olduğum dönemde ve gittiğim ülkelerde de metro ağlarını yakından takip etme fırsatım oldu. Ben, hem Parlamentolararası Birlik Uluslararası Komisyon Başkanlığım hem de Dijital Mecralar Komisyonu üyesiyim, onun için sizin çalışma alanlarınız beni ilgilendiriyor. Parlamentolararası Birliğin uluslararası misafirlerini de Parlamentolararası Birlik Başkanları gibi Türkiye’de ağırladığımızda, bizim hem ulaşım sistemlerimize, raylı sistemlerimize ve kara yolu sistemlerimize, Marmaray gibi, raylı sistemlerle beraber, Avrasya Tüneli gibi, otoyollarımız gibi birçok hizmeti de hayranlıkla takip ettiklerini görüyorum; dünyanın farklı yerlerinden misafirlerimiz oluyor.

Biraz evvel bir hadise oldu burada, Sayın Bekaroğlu, Ulaştırma Bakanlığının bir İstanbullu olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin eski bir çalışanı ve İstanbul’da yaşayan bir insan olarak yakından da müşahade ettiğim bir durumu burada gündeme getirdi ve Ulaştırma Bakanlığının, İBB’nin tamamlamadığı, eksik kaldığı, hatta devam ettiremediği, bakım-onarım konusunda bile sıkıntı yaşadığı metro ağlarının Ulaştırma Bakanlığının desteğiyle tamamlanmasını burada gündeme getirmişti. Ben de ona, birçok hizmeti; İBB mevcut Başkanın, önceki dönemde, bizim dönemimizde AK PARTİ döneminde yapılmış olan birçok hizmeti, tramvay hattı gibi birçok hizmeti kendileri yapmış gibi vatandaşa sunuyor olmalarını eleştirerek itiraz ettim. Bu itirazın karşısında kendisi bana parmak ve el sallayarak -maalesef burada değil- bir reaksiyon gösterdi. Tabii, ben o anda aslında kendime de çok yakıştıramadığım bir şekilde sinirlerime hâkim olamadım ama burada ben kadına şiddet konusunda devamlı hassasiyet

belirten muhalefet milletvekillerinden de küçük bir reaksiyon, en azından arkadaşlarını sakinleştirmek amaçlı bir şey beklerdim ama bunu bulamadım, çok üzgünüm çünkü aynı durum olduğunda -ola ki böyle bir şey olursa- ben yapıyorum bunu. Yani burada da bu samimiysizliği görmüş olmanın üzüntüsünü -tekrar misafir bir milletvekili olarak Komisyon Başkanımıza teşekkür ediyorum misafir milletvekillerine de söz verdikleri için- misafir bir milletvekili olarak burada paylaşmak istiyorum. Asıl başka söylemek istediğim çok şey vardı ama burada vatanseverliğim sorgulanma hadsizliğine düşülünce benim burada buna cevap vermem gerekti.

Sayın Bakanım, biz çalışmalarınızı yakından takip ediyoruz; ülkemizin farklı yerlerindeki hizmetlerinizi de takip ediyorum, İstanbullu olarak, Ankara'ya gidip gelirken kara yolunu kullanan bir milletvekili olarak, bir vatandaş olarak; metro sistemini devamlı kullanan, Marmaray'ı devamlı kullanan, İstanbul'daki ulaşımı an be an takip eden bir İstanbullu olarak yakından takip ediyorum.

Teşekkür ediyorum, ellerinize sağlık, sağ olun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ederim, sağ olun.

Şimdi Milliyetçi Hareket Partisinden Sayın Ayşe Sibel Ersoy'a söz vereceğim.

Sayın Ersoy, süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

AYŞE SİBEL ERSOY (Adana) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcılarım, kıymetli milletvekillerimiz, değerli bürokratlarımız, basınımızın kıymetli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Atılacak tüm adımlara rağmen, iklim değişikliğiyle mücadelede büyük öneme sahip olan ulaştırma sektöründe 2050 yılına kadar kara yolu taşımacılığının sıfır emisyona erişmesi oldukça güç gözükmekte Sayın Bakanım. Toplam emisyonların yüzde 21'inden sorumlu olan ulaştırma sektöründeki emisyonların neredeyse dörtte 3'ü kara yolu kaynaklı. Dolayısıyla elektrikli araçların yaygınlaşmasının emisyonların azaltılmasında ve Paris Anlaşması hedeflerine ulaşılmasında pek çok büyük önemi bulunmaktadır. İklim değişikliği ve çevre kirliliğiyle ilgili mücadelenin koordineli bir şekilde topyekûn yürütülebilmesi için Enerji Bakanlığı, Sanayi Bakanlığı, Çevre Bakanlığı ve diğer bakanlıklarla ortak bir çalışmamız var mı diye sormak istiyorum. Ulaştırma sektöründe yapılması gereken değişim, şüphesiz yeşil kalkınma politikamızı belirlemek anlamında önemli bir adım olacaktır.

COP26 kapsamında açıklanan deklarasyon da göstermektedir ki ilgili paydaşlar 2040 yılına kadar küresel ölçekte yolcu otomobilleri ile hafif ticari araçların tamamen sıfır emisyonlu olması için gayret sergilemek durumunda kalacaklardır. Paris Anlaşması'yla çizilen hedeflere ulaşılabilmesi için yalnızca yolcu ve hafif ticari taşıtların kapsamlı bir şekilde dönüştürülmesinin yanında pek çok farklı yatırıma da ihtiyaç duyulmaktadır. Paris Anlaşması'nda öngörülen 1,5 santigrat derece hedeflerine uyumlu bir şekilde hareket edilebilmesi için çok daha fazla çaba harcanması gerektiği de açık. Bir diğer deyişle, tüm ülkeler ve ilgili paydaşlar ulaştırma gibi küresel emisyonların beşte 1'inden daha fazla paya sahip olan bir sektörde başlamış olan bu değişime ayak uydurmalı ve etki doğuracak politikalar ile stratejileri hayata geçirmelidirler. Topyekûn bir kararlılığı gerektiren bu durum oldukça zorlu bir mücadele olarak da karşımızdadır.

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 26'ncı Taraflar Konferansı'nda büyük önem atfedilen ulaştırma sektörüne yönelik olarak aralarında çok sayıda devlet ve hükûmet yetkilisiyle birlikte otomobil üreticileri, filo ve paylaşımlı araç hizmet sağlayıcıları, finans kuruluşları çok taraflı kalkınma bankaları gibi farklı paydaşların bir araya gelerek yüzde sıfır emisyonlu otomobil ve

minibüslere geçişin hızlandırılmasına ilişkin COP26 Deklarasyonu da yayınlanmıştır. İklim hedefleri çerçevesinde giderek ön plana çıkan elektrikli araçlara ilişkin güncel gelişmeler ile önümüzdeki sürece yön verecek politika ve eylemlerle ilgili neler planlıyorsunuz Sayın Bakanım?

Sayın Bakanım, memleketim Adana’da yapılmakta olan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü inşaatı ne zaman bitecek diye de sormak istiyorum. Adanalı hemşehrilerimiz trafiği büyük oranda rahatlatacak olan köprünün bir an önce bitmesini istiyorum.

Sayın Bakanım, bütçenizin vatana, millete hayırlı olmasını diliyor, çalışmanızda kolaylıklar diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Ersoy, çok teşekkür ediyorum; vakti tasarruflu kullandığınız için de ayrıca teşekkür ediyorum.

Şimdi, müsaadenizle 5 isim okuyacağım, hazırlık yapmanız bakımından. İYİ Partiden Sayın Hayrettin Nuhoglu, burada; CHP’den Sayın Ahmet Akın, burada; HDP’den Sayın Dilşat Canbaz Kaya, burada; AK PARTİ’den Sayın Bekir Kuvvet Erim, şu anda yok ama gelecek; MHP’den de Sayın Ümit Yılmaz, burada. Evet, bu 5 isme sırasıyla söz vereceğim. Hayrettin Bey’den başlayacağız.

Buyurun Hayrettin Bey.

Süreniz beş dakikadır.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; Türk ekonomisinin bir yıllık makroekonomik çerçevesinin çizildiği bu bütçede biz milletimizin beklentilerinin ne kadar karşılandığına bakarız, dolayısıyla da yatırımlarla ilgili olanları inceleriz. Cumhurbaşkanı Yardımcısı sunuş konuşmasında “2022 yılı bütçesinde yatırımlara ayrı bir önem veriyoruz.” dedi. Nerede yatırım var diye baktık, yatırım için ayrılan kaynak yok mertebesindedir. Devam etmekte olan kamu-özel iş birliği projeleri kapsamında yandaş müteahhitler için ayrılanlardan başka yatırım yok sayılır. Faizlere 240 milyar, garantili yatırımlara 42,5 milyar ayrılınca yatırıma para kalmamıştır. Yolcu, hasta ve araç sayılarına göre verilen garantiler bugünümüzü değil geleceğimizi de satmak anlamına geliyor. Üstelik bu yatırımlar, maliyetinin birkaç kat fazlasına apaçık haksız ödemeler yapılarak yapılmıştır. Yanlış hesapları ortaya koyarken de “Bunlar yatırımlara karşı çıkıyorlar.” diyerek algı oluşturulmaktadır. Oysa gerçek öyle değil. Burada bir kez daha tekrarlamakta fayda görüyorum; biz yatırımlara değil ranta karşıyız. Haksız ödemeler yapılırken bir başka algı yaratılarak “Devletten bir kuruş çıkmadan yatırım yapıyoruz.” denilmektedir. Kuruş çıkmıyor, milyar dolarlar çıkıyor; çıkanlar da milletin cebinden ve gelecek nesillerin nafakasından çıkıyor, hayatı boyunca bu yatırımlardan hiç yararlanmayacak olan vatandaşlarımızın bile cebinden çıkıyor. İmar değişiklikleri ve özelleştirmelerle birlikte kamu ihalelerinde çok büyük vurgunların yapıldığı, ülkenin soyulduğu kanaati ne yazık ki kamuoyunda oluşmuş durumdadır.

Sayın Bakanın sunuş konuşmasında Kanal İstanbul’la ilgili kesinlikle yapılacağına dair sözler yer almıştır. Ben sizlere bir şey söyleyeyim mi? Kesinlikle yapılmayacak. Kendileri de yapılmayacağını biliyor, biliyor da niçin böyle konuşuyorlar? Çünkü her konuştuklarında gündemi meşgul etmeye devam ediyorlar, kendi taraftarlarını yani körü körüne bağlı olan kesimi memnun edip bağlılıklarını devam ettirmek ve yerli yabancı rant yiyicilerin ilgisini çekmek için konuşuyorlar. Ben nasıl kesinlikle yapılmayacak diyebiliyorum? Çünkü “Temel attık, ihale ettik.” denilen projelerin hiçbirisi doğrudan Kanal İstanbul’la ilgili değil. Sazlıdere Köprüsü Kuzey Marmara Otoyolu’na ait, Halkalı-Ispartakule arası demir yolu ise Halkalı-Kapıkule demir yolu projesinin bir parçasıdır. ÇED raporundaki çelişkiler giderilmemiştir, fizibilite raporu olmadan ihale evraklarını kapsayan ihale dosyası hazırlanamaz.

“Fizibilite raporu hazır.” denildi ama ortada yok, neyin ihalesi yapılacak? İhale yapmaya yeterli evrak yok, uluslararası hiçbir firma da ihaleye girmez. Cumhurbaşkanının en yakınlarında bile böyle devasa bir yatırımın yapılabilme şartlarının uygun olmadığını bilenler var.

Buradan Sayın Cumhurbaşkanına da duyurmak istiyorum, Kanal İstanbul konusunda karar vermek için yapılmasına karşı olanların gerekçelerini dinlemek daha doğru olmaz mı? “İnadına yapacağız.” diyorsunuz, “Başladı.” diyorsunuz, “Kazıya da yakında başlanacak.” diyorsunuz. Bu bir projeyse bütüncül olarak değerlendirmek gerekmez mi? Her ne kadar bedeli tam olarak bilinmiyorsa da “Dünyanın en büyük ihalesi olacak.” dediniz; gerçekten de çok yüksek olacağı anlaşılmaktadır. Bu bedeli Türk milleti ödeyecek. Zaten çok borçlu olan ülkeyiz. Gelecek nesillerimize bırakılacak olan bu kadar yüksek borçlar için yazık değil mi?

Ayrıca şu soruların cevabını da öğrenmek Türk milletinin hakkı değil midir? “Yapıldığında Marmara Denizi geriye dönüşü olmayacak şekilde ölecektir.” diyen bilim insanları haklı çıkarsa ne olacaktır? Boğaz’ı korumak için yapılıyorsa eğer Boğaz geçişlerinin düzgün bir ivmeyle azaldığı niçin dikkate alınmıyor? Petrol ve doğal gazın taşınması için yeni alternatif yollar devreye girerken ve gemi boyutlarının çok artması ortadayken gemi sayıları niçin artacak?

Bu soruları çoğaltmak mümkün, zaman çok sınırlı ama biraz da inatlaşmak üzerinde durmak istiyorum. Normal hayatta bile çok yanlış bir davranış olarak kabul edilen inatlaşmanın devlet yönetiminde yeri olmaması gerekir. Türk Dil Kurumu sözlüğünde “Bir konuda direnme, ayak direme, diretme.” olarak geçiyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – İslam Ansiklopedisinde ise “Uzaklaşmak, topluluktan ayrı durmak, yoldan çıkmak, haktan sapmak gibi anlamlara gelen inat, ahlâk kavramı olarak genellikle kişinin bir görüş, inanç ve davranışı doğru olduğunu bilmesine rağmen reddetmesi, aykırı davranmakta direnmesi” şeklinde açıklanmaktadır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, süreniz tamamlanmıştır.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Son cümlemi bitireyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – CHP Grubundan Sayın Ahmet Akın’a söz veriyorum.

Sayın Akın...

AHMET AKIN (Balıkesir) – Sayın Başkan...

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, herkese verdiğiniz gibi benim de son cümlelerimi tamamlamam gerekir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun son cümlelerinizi söyleyin.

Yardım ben son cümleleriniz diye de...

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Ama herkese verilen otuz saniye, kırk saniye niye esirgeniyor acaba?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Herkese vermiyorum, bazıları fiilen kullanıyorlar ama buyurun, söyleyin.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakana iki soru soracağım. Bir tanesi...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümle dedim, iki soru sorma hakkınız yok. Çok sayıda bekleyen arkadaşımız var, böyle bir uygulamamız yok, rica ediyorum.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Ama bu yapılan doğru bir davranış değil, değil Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Soru-cevap kısmımız var, onda gelin, sorularınızı sorun.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Yani buna niye alındınız? Söylenecek çok şey vardı ama söyleyemedim aslında.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hayır, alınmadım, çok şey söyleniyor, çok sayıda talep var, kuralları uygulamak zorundayım, lütfen.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Olmaz böyle bir şey ama!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kuralları uyguluyorum, iki soru soracak vaktiniz yok.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – Çok kısa sorularım, çok kısa. Bir tanesi şu...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Soru-cevap kısmımız var, orada gelirsiniz, sorarsınız.

HAYRETTİN NUHOĞLU (İstanbul) – İşsiz inşaat mühendisleri soruyor: “Karayolları Genel Müdürlüğüne teknik personel alımının akıbeti ne olacak?”

Diğeri de gene çok kısa: Buradaki bürokratlar kendilerini vekil olarak tanıttılar, niçin asaleten atanmıyorlar?

Biz İYİ Parti olarak bu bütçenin hayırlı olmasını diliyoruz. İnşallah İYİ Parti iktidarında her şeyin en iyisini de yapacağız, bunun da böyle bilinmesi istiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ahmet Akın, buyurun lütfen.

AHMET AKIN (Balıkesir) – Sayın Başkan, teşekkürler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ahmet Bey, sürenizi yeniden başlatacağım, özür diliyorum.

AHMET AKIN (Balıkesir) – Tamam.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, sadece grup sözcülerine müsamaha gösterdim, gösteriyorum -grup sözcüsü sıfatıyla- onun dışındaki bütün arkadaşların zamana titizlikle uymalarını tekrar tekrar hatırlatmak istiyorum. Fiilen bazı arkadaşlarımız aşıyorlar, ben de nezaketen mikrofonlarını kesmek istemiyorum ama bu yaptıkları doğru değil. Daha fazla sayıda arkadaşımızın konuşması için herkesin uygun bir süreç içinde, zaman içinde sözlerini tamamlaması lazım.

Bir de naçizane bir tavsiyem var. En önemli gördüğünüz hususları sona bırakmayın lütfen, en başta söyleyin; en önemli gördüğünüz neyse en başta söyleyin, son zamana, dar zamana bu söylemlerinizi bırakmayın diyorum.

Şimdi, Ahmet Bey’e söz veriyorum.

Buyurun Sayın Akın.

AHMET AKIN (Balıkesir) – Evet, Sayın Başkan, teşekkürler.

Öncelikle bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

Şimdi, 2022 bütçesinde garanti tutarları yine çok önemli bir yer tutuyor ancak baktığımız zaman bunların hepsi döviz kurunda. Buradaki ödemelere baktığımızda trafik garantileri, katkı ödemeleri, şehir hastaneleri için müteahhitlere ödenecek kira, hizmet bedelleri veriliyor yani müteahhitlere veriliyor. Müteahhitlerle bir alıp veremediğimiz yok, bunu baştan söyleyelim, yatırımlara da asla karşı değiliz

ancak olay şudur: Bu milletin bir parası var Türk lirası Sayın Bakan. Neden Türk parasına güvenmeyip, millilik, yerlilikten bahsedip vatandaşa bedel ödetmek için TL üzerinden değil de döviz kuru üzerinden bunları yapıyorsunuz hem de fahiş fiyatlara?

Ayrıca 2022 bütçesinde ulaştırma bütçelerine konulan ödenek 20 milyar 378 milyon lira, 2021’de 14,5 milyardı, arada 6 milyar liralık bir artış var. İktidarınız “Milletin cebinden 5 kuruş çıkmayacak.” diye diye milletimizin cebindeki son kuruş paraya da göz mü diktiniz, onu özellikle sormak istiyorum. Çünkü burada her konuştuğumuzda, her dakikada ülkemizin parası değer kaybediyor.

Şimdi yandaşlarla masaya oturup imzaladığınız sözleşmeler ortaya çıktığında -dilim varmıyor ama- Sayın Bakan, milletimizin nasıl soyulduğunu maalesef tek tek görüyoruz. Bakın, dolar, euro rekor üstüne rekorlar kırıyor, siz ne yapıyorsunuz? Neden bir Bakan olarak bunları Türk parasına çevirip sonra da çıkıp “Biz yerliyiz, milliyiz.” demiyorsunuz? Bu kadar büyük kâr marjlarıyla kendi istediğiniz kişilere rahatlıkla nasıl verebiliyorsunuz? Bunları da merak ediyoruz. Bu miktarlar, otoyollar, köprüler... Biz otoyollara, köprülere karşı değiliz, mantıksız, plansız, programsız bir şekil üzerinden dövizle verilen araç geçiş garantilerine karşıyız. Bu ülkenin bir parası yok mu yoksa siz değerli mi görmüyorsunuz? Eğer değerli görmüyorsanız bu Hükûmette ne arıyorsunuz diye de sormak lazım.

Sayın Bakan, geçse de geçmese de euro kurundan garanti bedelini ödeyen vatandaşlarımız euroyla, dolarla maaş almıyor, esnaf da çiftçi de zaten kazanamıyor ama eline bir şey geçse de o da Türk parası üzerinden. Aynı şeyler aynı zamanda şehir hastaneleri için de geçerli; arkadaşlarım bunları detaylı olarak söylediler.

Efendim, sormak istediğim bir şey var: Bu 21/b’yle neden bu kadar oynuyorsunuz? 21/b’yi bu kadar sevmeniz, bu kadar suistimal etmeniz sizi rahatsız etmiyor mu? Bu çok önemli yani 21/b’nin bir özelliği var; çok ani durumlarda, acil durumlarda yapılır ama siz bunu artık bir kolaylık... Hemen 21/b üzerinden gittiniz ve gidiyorsunuz, gitmeye de devam ediyorsunuz. Bunun nedenini de sormak istiyoruz.

Aynı zamanda Devlet Hava Meydanları İşletmesinin, Antalya Havalimanı’nın işletme haklarına ilişkin henüz süresi dolmadan ihale ilanına çıkmasının gerekçesi nedir? Bunu merak ediyoruz. Yıllar sonra bitecek işletme hakkı için niye apar topar ihale yapıyorsunuz? İhalenin adrese teslim olması için değişiklik yapıldığı iddiaları doğru mudur? Yirmi ay önce iptal edilen ihale şartnamesindeki beş yıl havalimanı işletme koşulunun esnetilerek üç yıla indirildiği doğru mudur? Yeni şartnamede mücbir sebep maddesi olduğu iddia ediliyor, bu doğru mu? Bu düzenlemenin nedeni, yeni gelecek iktidarın havalimanı ihalesi bitince yeni bir ihale yapmasını engellemek midir? Bunu da merak ediyoruz.

Aynı zamanda Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi’nin yıllardır sözü veriliyor. Yine temmuz ayında “Üç yıl sonra bitirilecek.” denildi. Bu proje Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi gibi yılan hikâyesine mi dönecek? Onu da merak ediyoruz.

Sayın Bakan, yatırımlara karşı olmadığımızı her fırsatta söylüyoruz. Soracağım soruyu da lütfen, bu algıyla cevaplamayınız. Balıkesir’e bir havalimanı yatırımı yaptınız, milletin parasından 80 milyon lira harcandı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım lütfen.

AHMET AKIN (Balıkesir) – Yılda 1 milyon yolcu hedefiyle inşa ettiğiniz havalimanımızın pisti var, personeli var yani tıkr tıkr işleyecek bir havalimanımız var aslında ama uçan yok Sayın Bakan. Bu konuyla ilgili ne düşünüyorsunuz?

Kanal İstanbul, halk istemiyor...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz dolmuştur.

Rica ediyorum, son bir cümle lütfen Ahmet Bey.

AHMET AKIN (Balıkesir) – Tamam, hemen bitiriyorum efendim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yeni bir konuya girmeye vaktiniz yok. Rica ediyorum.

AHMET AKIN (Balıkesir) – Kanal İstanbul’u İstanbullu istemiyor, hiç kimse istemiyor. Israrınız nedir? Bu konuyla ilgili bir kanun hazırlığı var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, şimdi, HDP Grubundan Sayın Dilşat Canbaz Kaya’ya söz vereceğim.

DİLŞAT CANBAZ KAYA (İstanbul) – Teşekkürler Başkan.

Dolar, euro, altın, sterlin her gün yükselirken Sayın Bakan, bugün eğitimden sağlığa, geçtiğimiz otoyollardan köprülere ekonomi adına her ne varsa patronlar düşünülerek maalesef dizayn ediliyor. Bugün Ulaştırma Bakanlığını görüşüyoruz; bu Bakanlıkla ilgili Komisyonun üyesiyim ben de, sizinli ilgili Komisyonun bir üyesiyim ben de. Yani yaptığımız toplantılarda da eleştirilerimizi sunduk ama her eleştiri sunduğumuzda ya da şey yaptığımızda burada da aynı şeyler devam ediyor. İşte, rant dediğimiz de “Ne rantı, kimin yandaş?” dediğiniz de... Şimdi, sizin de bahsetmiş olduğunuz gibi yap-işlet-devret modeli özel sektöre dolar bazında büyük ücretlerle ödeniyor yani kamu kaynaklarıyla daha uyguna yapılacak projeler yandaş şirketlere yok pahasına veriliyor. Bu sistem hem var olan kamu kaynaklarını talan ediyor hem de kamunun kasasına girmesi gereken ücret özel şirketlere âdeti hibe ediyor hem de halkın cebinde her gün daha fazla para çıkmasına neden olunuyor. Şimdi, garanti ödemeli projeler tam bir kara delik âdeti. Yani bu kara delik halkın cebine dadanmış durumda. Korkunç bir tablo var ortada. Bu tabloda Karayollarını sadece örnek vererek söyleyeyim: Karayolları Genel Müdürlüğünün garanti ödemelere ayırdığı payı paylaşmak istiyorum sizlerle. Karayolları Genel Müdürlüğünün ulaştırma projelerine ilişkin garanti projelere 2022 yılı için ayırdığı pay 20 milyar 378 milyon TL’dir. Bu pay, Karayolları Genel Müdürlüğüne ayrılan genel bütçe olan 45 milyar 99 milyon 146 bin 430 TL’dir yani düşünüldüğünde neredeyse bütçenin yarısına denk gelmektedir, tam oranla ifade edilecek olursa yüzde 45,118’ine denk gelmektedir. Yani, hani çok korkunç dediğim eğer anlaşılmadıysa...

Sayın Bakan sanırım dinlemiyor bizi ama ben tekrar edeyim yani dinlerlerse sevinirim; hem bir Komisyon üyesiyiz, dinlememekte ısrar ediyor. O zaman tekrar ifade edelim: Sadece Karayolları Genel Müdürlüğünün garanti projelere ayırdığı 20 milyar 378 milyon TL.

Sayın Başkan, şimdi, biz...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arkadaşlar, Sayın Bakanı meşgul etmeyelim, hatipleri dinlemesi gerekiyor.

DİLŞAT CANBAZ KAYA (İstanbul) – Yani şimdi şöyle bir şey: Bir eleştiri sunalım Sayın Başkan. Yani ben hem Komisyon üyesiyim hem burada bir üye olarak görüşüyoruz ama Sayın Bakan dinlemiyorsa yani kime ve Komisyon dinlemiyorsa...

Sayın Bakan, siz bizi dinlemekle yükümlüsünüz ki sorduğumuz sorulara da cevap verebin. Yani siz cevap vermiş olarsınız sorduğumuz sorulara da hani bu hoş değil.

Şimdi, Karayolları Genel Müdürlüğüne ayrılan bütçeden bahsediyoruz. Bu bütçe, Ticaret Bakanlığının, Dışişleri Bakanlığının, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının, Kültür ve Turizm Bakanlığının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bağlı kurumlar ve kuruluşlar hariç İçişleri Bakanlığının

bütçelerinden daha fazla. Sadece Karayollarına ayrılmış bütçeden bahsediyoruz. Yani bugün baktığımızda, her yıl yüksek zamlarla karşılaşıyoruz. Yani otoyoldan geçmesek de onun vergisi bu halkın cebinden zaten çıkıyor.

Biraz önce... Sanırım dakikam da az kaldı, dinlemediğiniz için sürem de dolmadığı için tekrar ifade ediyorum. 2022 yılında araç garantili köprüler ve otoyollara yapılacak büyük zamlarla karşılaşılmaması olasılık tabii ki. Tekrardan yeni zamlarla karşılaşacağız. Bu da AKP iktidarının bir politikası, olağan bir politikası hâline geldi.

Şimdi, tünellerden otoyollardan bahsetti AKP vekilleri, iktidar vekilleri. Şimdi “Bu otoyolları, tünelleri çok güzel yaptık, çok iyi yaptık.” deniliyor. Ama şunu sormak istiyoruz: Bu otoyollardan ve tünellerden geçerken kimler ne kadar ücret ödüyor? Hangi araç ne kadar ücret ödüyor? Buna dair bir cevap verilmesi isteniliyor. Bugün işte geçerken...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Geçerken görüyorsunuz.

DİLŞAT CANBAZ KAYA (İstanbul) – Beyefendi, ben dinledim, siz de bizi dinlerseniz seviniriz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Müdahale etmeyelim değerli arkadaşlar.

DİLŞAT CANBAZ KAYA (İstanbul) – “Çok güzel, muhteşem köprüler yaptık.” dediniz ya, sonunda şu cümleyi de kullandınız, hani şu cümleyi de kullandınız ya: “Ee, diğer yollar da var, isteyen oradan da geçsin.” Yani şuradan anlıyoruz ki Bakanlığın bütçesine de baktığımızda, otoyollara da baktığımızda zengin yine zengin; yoksul hiçbir şekilde yararlanamıyor. Yani bu otobanlar, bu köprüler halkın değil, sadece zenginin, yandaşın, rantın köprüsü, dediğimiz gibi, otoyolları...

Dinlemediğiniz için ben de Bakana teşekkür ediyorum, teşekkürler Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

Şimdi MHP Grubundan Sayın Ümit Yılmaz’a söz vereceğim.

Sayın Yılmaz, süreniz beş dakikadır.

Buyurun.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar; öncelikle hoş geldiniz ve bütçenizin 2022 yılı bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, kurumunuzun ve bağlı birimlerin, özellikle raylı sistemler konusunda, hava yolları konusunda ve bölünmüş yollar konusunda ve otoyollar, köprüler konusunda son yıllarda ciddi yatırımları oldu. Bu yatırımları takdir ediyoruz, takdir etmememiz mümkün değil tüm vatandaşlarımız gibi ve destekliyoruz. Yenilerinin yapılması için desteklerimizin olduğunu, desteklerimizin devam ettiğini söylüyoruz. Özel sektörle beraber yapmış olduğunuz yatırımlar her ne kadar diğer kamu yatırımlarına göre biraz daha maliyetli olsa da vatandaşlarımız yine de memnun. İnşallah, önümüzdeki dönemde bunları biraz daha hesaplı yaparsak hem kullanıcı sayısı artacak hem de hazineye gerçekten söylendiği gibi bir ücret çıkıyorsa miktarı azalacaktır diye söylüyorum. Tabii, bizim Düzce Milletvekili olarak en kolay konuştuğumuz bütçe sizin bütçeniz oluyor Sayın Bakanım çünkü dört sene olmuş biz seçileli, hemen hemen üç buçuk sene olmuş, üç buçuk sene önceki konuşmayı açtığımız zaman, hiçbir şey yapılmadığı için Düzce’de, rahatlıkla aynı sorunları dile getireceğim şimdi; siz de dinlerseniz belki önümüzdeki dönemde, bu kalan bir buçuk sene içinde bir şeyler yaparız.

Şimdi, Sayın Bakanım, siz de Karadenizlisiniz, ben de Karadenizliyim. Akçakoca-Karasu kara yolunun Melanağzı geçişiyle alakalı hâlâ daha yapılan bir uygulama yok, yapılan bir işlem de yok ve buna bağlı olarak yine Karadeniz otoyol bağlantısı hâlâ daha Karasu’da aynı şekilde duruyor,

önümüzdeki dönemde ne kadar zaman içinde yapıldığı veya yapılacağı muallakta ve bu otoban bağlantısının, otoban yolunun geçtiği yerlerde evleri olan vatandaşlarımız, evlerine tamirat yapmaya bile şüpheyle yaklaşıyorlar “Acaba bu sene mi olacak, iki sene sonra mı olacak, üç sene sonra mı istimlak edilecek?” diye sıkıntıları var.

Bir diğer konu, sık sık Karayollarıyla da bölge müdürüyle de görüşüyoruz: Düzce-Yığılca yolunun kısa viyadük, küçük tünel ve kalan kısmının yapılması. Bu yol, gerçekten artık kangren hâline geldi. Şöyle diyebilirim ki yaklaşık kırk senedir bu yola hiçbir yatırım yapmamış devlet. Sağ olun, sizin zamanınızda, 2012 yılında Sayın Cumhurbaşkanı -o zaman Başbakanı- Yığılca’yı ziyaretinde buraya söz verdi ve yolun yapımına beş sene önce başlandı ama hâlâ tamamlanamadı; tamamlanamayan yolun kümülatif kilometresi 20 kilometre yani 20 kilometrelik yolu yapamadık. Bu, bizim devletimizin zaafından mı? Tabii ki hayır Bakanım. Eğer Çanakkale’de dünyanın en büyük ayak açıklığı olan köprüsünü yapabiliyorsa bizim devletimiz, 28 kilometrelik Ovit Tüneli’ni yapabiliyorsa bu yolu hayli hayli, leblebi gibi bitirmesi lazım ama maalesef Sayın Bakanım bu konuda bir gelişme yok.

Zamanım azalıyor.

Raylı sistem... Sizinle daha önce ziyaretimizde görüşmüştük, sizden önceki Bakanımız Sayın Cahit Turhan’la da görüştük. Şimdi, raylı sistem Karadeniz’de hiç yok Sayın Bakanım. Sizin en başarılı olduğunuz, Bakanlığınızın en başarılı olduğu birimlerden bir tanesi raylı sistem, takdirle karşılıyoruz. İşte, en son Sivas’a yapılan, Yozgat’tan geçen raylı sistem; işte, Ulukışla’da, Adana’da, Gaziantep’te yapılan raylı sistemler var ama siz Karadenizli olmanıza rağmen 1 metre raylı sistem yok Karadeniz’de ve önümüzdeki dönem projede de yok. Biz bunu Karadenizli olarak istemiyoruz, şovenist bakışla da bakmıyoruz Sayın Bakanım. Karadeniz bu ülkenin en önemli üretim merkezlerinden biri. Sizin de Karadenizli olmanız hasebiyle bunu sizden rica ediyoruz.

Bir diğer konu, Düzce’nin en önemli konularından biri, TELEKOM altyapısı.

Zamanım bitti.

Tekrar hayırlı olmasını diliyorum bütçenizin. İnşallah, önümüzdeki dönemde bunları plana programa alırsanız sizlere müteşekkiri olacağız Düzce olarak diyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum.

Bekir Bey, size söz veriyorum.

Sayın Bekir Kuvvet Erim, AK PARTİ Grubundan üyemiz.

Buyurun, süreniz on dakikadır.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun kıymetli üyeleri, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcıları, kıymetli bürokratlar ve çok kıymetli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

On dokuz yıldır 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 görekerek hem hak ve özgürlükleri genişlettik hem de ülkemizin 81 vilayetini kalkındırdık.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Cumhuriyet tarihinin kaç katıymış?

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Şimdi, Sayın Emecan yüksek hızlı treni eleştiriyor, hani, burada mı bilmiyorum kendisi...

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Yazık ya! Yazık ya!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Neyine itiraz ediyorsunuz, neyine itiraz ediyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, şimdi, siz eleştireceksiniz, buradaki -gruptaki- arkadaşlarımız anlatmayacaklar mı? Böyle bir düşüncemiz varsa açıkça söyleyin, bundan sonra yeni bir kural koyalım, bu taraftan kimse konuşmasın diyelim. Böyle bir şey olabilir mi? Hakaret yok, uygun bir üslupla inandığı şeyleri, fikirlerini paylaşıyor. Niye laf atıyorsunuz? Rica ediyorum...

Buyurun Bekir Bey.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Yüksek hızlı tren, Avrupa’da, Japonya’da, Çin’de yapılmış zamanında, seneler önce yapılmış. Yirmi yıl önce gittiğimde vardı Avrupa’da her yerde, Çin’de de vardı ama...

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Ne zaman gittiniz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen, rica ederim, böyle bir usulümüz yok.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ben giderim, her zaman her yere giderim. Kimseye hesap vermek durumunda değilim ki.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bülbül, böyle bir usulümüz yok. Siz aynı ildensiniz, birbirinize daha çok saygı göstermeniz gerekir. Rica ediyorum.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Şimdi, sizin kafayla ne uzarız ne kısalırız. (Gürültüler) Diyoruz ki yirmi yılda yapılanlar yıllarca yapılmamış. “Allah razı olsun.” diyeceğinize eleştiri, eleştiri, eleştiri. Ya, bir üstüne ne koyarız diye söyleyin. (Gürültüler)

Kanal İstanbul... Kanal İstanbul, bir vizyon gereği, ufuk meselesi, yapılması lazım.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Ben İstanbul’da oturuyorum ya, sen mi biliyorsun Kanal İstanbul’u?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Biz yaparız, siz kazma kürekle yıkarsınız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ya, değerli arkadaşlar, rica ediyorum...

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ondan sonra, Sayın Paylan diyor ki: “Müteahhitler yalnız Trabzon’dan.”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Demokratik bir tahammül içinde fikirleri dinleyeceksiniz, sıra size geldiğinde kendi fikirlerinizi paylaşacaksınız. Böyle olur mu?

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Böyle bir şey görmedim, duymadım ya. Müteahhitlerin yüzde 60’ı doğudan, güneydoğudan ve her yerden, Türkiye’nin her yerinden, bütün ihaleler... Şu anda da zaten çoğu ihaleler de on-line yapılıyor. (Gürültüler)

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Müteahhitlerin etnik kökenini mi araştırıyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süleyman Bey, böyle devam ederseniz sizi daha farklı uyarmak zorunda kalacağım. Lütfen sabrımı zorlamayın, lütfen.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Sayın Bülbül, daha önce de söyledim ya: Bülbül güle konar ama sen dikene konuyorsun vallahi ya.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bir şeyin mi var senin onunla Vekilim?

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ne bir şeyim olacak ya? Benim kimseyle bir şeyim yok ki.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hiçbir hakaret yok söylemlerinde, inandığı fikirleri söylüyor, söylemeye de sonuna kadar hakkı var. Lütfen, sabırla ve tahammülle dinleyelim, lütfen. (Gürültüler)

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Türkiye belli bir yere geldi, çağ atladı, daha da devam edeceğiz. Sayın Bakanım, Aydın-Denizli Otoyolu için teşekkür ederim. Ayrıca Nazilli-Beydağ, Köşk-Tire-Ödemiş, Selçuk-İncirliova-Tire-Ödemiş, Tire'ye kadar bunlar genişleyecek; duble istemiyoruz, duble olmayacak. Bunların ivedilikle yapılması lazım yani olmazsa olmaz, yapılması lazım. Ayrıca Aydın Çıldır Havalimanı'nın sivil uçuşlara açılması lazım, hem kargo hem de uçuşlar için açılması lazım. (Gürültüler)

Ayrıca, Selçuk-Ortaklar Demiryolu Tüneli yapılması lazım. Akabinde de İzmir-Denizli yüksek hızlı trenini yapmamız lazım, onun için çalışmamız lazım hep beraber. Size kalırsak yani yapılanları da... (Gürültüler)

Ya, ben anlayamadım şuraya baksana, bütün Avrupa, bütün doğu... Bunlar bu şekilde gelişti yollarla, yol medeniyet...

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Dolar 11 lira olmuş. 11 lira ya!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ya, sen bir sus ya!

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ya, bırak Allah aşkına ya! 2002 öncesini de biliyoruz. (Gürültüler) 94'ü de biliyoruz, 2001'i de biliyoruz, hepsini biliyoruz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Başkanım, uyarın, alışkanlık hâline getiriyorlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süleyman Bey... Komisyonumuzun düzenini bozuyorsunuz Süleyman Bey. Bu davranışınız İç Tüzük'e uygun değil, bu Komisyonun çalışma usullerine uygun değil. Bir milletvekili olarak sizi uygun davranışa davet ediyorum. Bir konuşmacıyı böyle engelleyemezsiniz. (Gürültüler) Engelleyemezsiniz, size bir hakaret yok, fikirlerini söylüyor. Siz de sıranız geldiğinde, söz verildiğinde fikirlerinizi paylaşırsınız. Size yapılmasını istemediğiniz bir şeyi başkasına yapmayın lütfen. Tekrar tekrar uyarıyorum, lütfen... Ara vermek zorunda kalacağım, iyice gecikecek bu çalışmalarımız. Komisyonumuzun çalışmasını engellemeyin, bu milletin bütçesinin yapılmasını engellemeyin lütfen. (Gürültüler) Yaptığınız yanlış! Yaptığınız yanlış! Yanlış bir davranış içindesiniz.

Buyurun lütfen, buyurun.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Alışkanlık hâline getirdiler Başkanım, hep böyle yapıyorlar. (Gürültüler) Uyarın Başkanım, hep böyle yapıyorlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Daha nasıl uyarabilirim bilmiyorum.

Buyurun Sayın Bekir Kuvvet Erim.

(AK PARTİ ve CHP sıraları arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Bakın, denizlere de önem veriyoruz. Önümüzdeki dönemde, 3 Denizde 3 Büyük Liman Projesi kapsamında, İzmir Çandarlı, Zonguldak Filyos ve Mersin Taşucu konteyner limanlarının hayata geçirilmesi için çalışılmaktadır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bekir Bey, ilave süre vereceğim size bu müdahalelerden dolayı, konuşun lütfen.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ayrıca büyük önem verdiğimiz, belki de cumhuriyet tarihinin en önemli projesi olacak Kanal İstanbul'dan tekrar bahsedeceğim. Ülkemiz için çok stratejik bir hamle bu. Milletimizin refahını artıracak Kanal İstanbul'la Türkiye'nin deniz yolu taşımacılığındaki rolü artacak, Karadeniz ticaretinde ülkemiz daha fazla söz sahibi olacaktır.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Gemiler kuyruk mu olacak Karaburun'da?

(AK PARTİ ve CHP sıraları arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Hesap meselesi, ufuk meselesi, vizyon meselesi. Ben ne yapayım ya, at gözlüğü varsa ben ne yapayım. At gözlüğü takıyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Tanal, siz yapmazdınız, Sayın Tanal, lütfen. Sayın Tanal, siz Komisyonumuzda hiç böyle yapmazdınız, rica ediyorum, rica ediyorum sizden...

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Sayın Başkan, siz bugün agresifsiniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Siz de böyle bir maraton içinde olsanız nasıl olurdu bilmiyorum yani.

BEKİR KUVVET ERİM (Aydın) – Ülkemiz uluslararası ulaştırma ve lojistik koridorlarından daha fazla pay alacak, küresel ticarete daha etkin rol oynayacaktır. İstanbul Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu, limanlar, demir yolu bağlantıları ve dünyanın en büyük projelerinden biri olan Kanal İstanbul, dünyayı Türkiye'ye bağlayacaktır. Bu projenin en önemli bileşenlerinden biri olan Kuzey Marmara Otoyolu kapsamında inşa edilen 45 kilometrelik Başakşehir-Hadımköy kesiminde bulunan Sazlıdere Köprüsü'nün temeli 26 Haziranda atıldı. İnşallah, Kanal İstanbul en kısa süre içerisinde bitecek, ülkemizin dünya ligindeki yeri iyiden iyiye güçlenecektir.

Tünel, köprü ve viyadükler yaptık, dağları deldik, vadileri aştık, şehirlerimiz, bölgelerimiz arasındaki mesafeyi kısalttık. 1975 yılında ben Ankara Üniversitesinde okurken otobüsle akşam çıkıyorduk, sabah gelemiyorduk kardan, buzdan, yollardan ve üç yıl okuyabildim burada, sonra Aydın'da Eğitim Enstitüsünü bitirmek zorunda kaldım. Çünkü o zaman Aydın'da da işim vardı, hem çalışıyordum hem okuyordum. Şimdi olsa çok rahat hem işimi yürütecektim hem istediğim yerde okulumu bitirecektim. Demek istediğim, yapılanların zararı yok, faydası var. Biz rahat ediyoruz, gelecekte çocuklarımız, torunlarımız çok çok daha rahat edecekler.

Yatırımlarımızla, eserlerimizle, projelerimizle her daim ülkemize vefa borcumuzu ödemenin gayreti içinde olduk. Eğitimde, sağlıkta, adalette, emniyette, ulaşım, turizmde, ticarete, tarımda ülkemizi on dokuz yıl öncesine göre çok farklı bir konuma taşıdık. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde bu anlayışla yolumuza devam edeceğiz.

Sözlerime son verirken, mesafeleri kısaltan, insanları sevdiklerine kavuşturan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçesinin devletimize ve milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

(CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, MHP Grubundan Sayın Halil Öztürk'ün kısa bir söz talebi vardır.

Buyurun Sayın Öztürk.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; Milliyetçi Hareket Partisi olarak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum öncelikle.

Saygıdeğer milletvekilleri, Kırıkkale, Türkiye'nin 43 vilayetinin geçiş noktasında bulunan merkezi bir yer olması hasebiyle ulaşım ağları ve merkez noktasında yer alan bir ilimizdir. Elbette bu yoğunluk sebebiyle, Kırıkkale üzerinden geçen kara ve demir yolları da sık sık yıpranmakta, yenileme ve geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Kırıkkale'mizin yerinde tespit ettiğimiz ulaştırma ihtiyaçlarına geçmeden önce Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza ve hassaten çok kıymetli

Karayollarının Genel Müdürüne teşekkürümü iletmek isterim. Bu bağlamda, Türkiye'nin çok önemli kara yolu projelerinden olan ve kuzey ile güneydeki 2 önemli ilimiz yani Sinop ile Antalya'yı birbirine bağlayacak Balışeyh-Sulakyurt Kara Yolu Projesi başlamıştır. Bu konudaki taleplerimizi geri çevirmeyen Saygıdeğer Bakanımıza, katkılarını esirgemeyen değerli Bakanlık bürokratlarına da tekraren teşekkürü bir borç bilirim.

Sayın Bakanım, Kırıkkale'mizde tespit ettiğimiz bazı ihtiyaçlarımızı da şöyle sıralamak isterim: Kırıkkale'nin girişinde bulunan ve çok önemli bir kavşak noktası olan Yahşıhan Kavşağı'nda hemen hemen her gün bir kaza meydana gelmektedir. Bu kazalar bazen ölümlü, bazen de yaralanmalı, bazen de maddi hasarlıdır. Az evvel ifade ettiğim gibi, orası 43 ilin kavşak noktasında olduğu için, 2 şeritli bir yol ve sürekli bir de EDS var, ondan kaynaklı olarak trafik yavaş ilerlemekte. Hem zaman kaybı hem de sık sık olan kazalardan dolayı orada bir battıçtıya ihtiyaç olduğunu değerlendiriyoruz. Bu bakımdan, bu konuda bir inisiyatif almanızı ben Kırıkkaleli hemşehrilerimiz adına sizlerden istirham ediyorum.

Diğer taraftan, Tadım Kavşağı olarak da bilinen Kırıkkale-Konya-Kırşehir-Ankara kavşağındaki görüş kısıtlılığı ve yetersiz trafik işaretlemeleri sebebiyle yıl içerisinde oldukça sık kaza meydana gelmektedir. Bu bölgede kanayan bir yara hâline gelmiştir bu durum. Bu bakımdan, görüş kısıtlılığını giderecek tedbirlerin alınmasını da hassaten istirham etmekteyiz.

Yine Karakeçili ilçemizden Ankara yönüne gidişte, ilçeden 200 metre ileride solda kalan Kumluca mevkinde ilçe yönünden giriş olmadığından, bu mevkide yaya veya araçla geçişlerde çok sık kazalar yaşanmaktadır. Daha fazla kaza haberi almadan ve can kaybı yaşanmadan Bakanlığımızdan uygun bir çözüm bulmasını beklemekteyiz.

Sayın Bakanım, yine Kırıkkale Ankara'ya yakınlığı sebebiyle iş ve konaklama bağlamında başkentle çok içli dışlı bir ilimizdir. Bu yoğunluk da 2 ilimiz arasındaki kara yolu ulaşımını artırmakta ve alternatif ulaşımı gerekli ve zorunlu kılmaktadır. Bu amaçla daha önceden de kullanımda olan ancak uzun süredir durdurulan Ankara-Kırıkkale banliyö hattının da bir an önce faaliyete geçirilmesi tüm Kırıkkaleli hemşehrilerimizin uzun zamandır beklentisi dâhilindedir.

Kırıkkale'de 2021 yılı ulaştırma sektöründe devam eden ön proje için öngörülen proje tutarı 27,5 milyar lira olup bugüne kadar 23,7 milyar TL'si harcanmıştır.

Sayın Bakanım, ben tekraren zatialinize ve bütün kıymetli bürokratlara emeğinizden dolayı teşekkür ediyor, Milliyetçi Hareket Partisi olarak 2022 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum, emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sağ olun Halil Bey.

Şimdi bir liste okuyacağım arkadaşların hazırlanmaları bakımından. CHP Grubundan Sayın İsmet Tokdemir? Burada. İYİ Partiden Sayın Zeki Hakan Sıdalı? Burada. üçüncü olarak HDP'den Sayın Abdullah Koç? Burada. MHP'den Sayın Arzu Erdem? Burada. Sonra da AK PARTİ'den Sayın Cemal Öztürk'e söz vereceğim.

İlk sözü Sayın İsmet Tokdemir'e veriyorum.

Buyurun İsmet Bey.

Süreniz beş dakikadır.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri, değerli milletvekilleri ve değerli bürokrat arkadaşlarımız; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bütçe ödemelerine bakıldığında, ulaştırma projeleri için ayrılan miktarlarda yine önemli artışlar var. Bizden toplanan vergilerden ayrılan bu ödenekler, iktidarın döviz cinsi üzerinden verdiği trafik garantileri, kasko ödemeleri olarak müteahhitlere ödenecek kira ve hizmet bedelleri için konulmuş.

2022 yılı bütçesinde ulaştırma projeleri için konulan ödenek miktarı 20 milyar 378 milyon TL. Geçen yılın bütçesine ulaştırma projeleri için konulan ödenek miktarı 14,5 milyar TL idi. Burada da yaklaşık 6 milyar TL'lik bir artış gözüküyor. Yap-işlet-devret ile yap-kirala-devret usulleri, genel adı "kamu-özel iş birliği" olan modelin birer türü. AKP iktidarı kürsülerde yıllar boyu "Milletin cebinden beş kuruş çıkmayacak." sloganını tekrarlarlarken halktan saklanan sözleşmeleri imzalamak üzere müteahhitlik şirketleriyle masaya oturmuş.

Kamu-özel iş birliğine, bu yılın ilk altı ayında; üçüncü boğaz köprüsü, Osmangazi Köprüsü, üçüncü havaalanı, Avrasya Tüneli gibi garantili ulaştırma sözleşmelerinde "trafik garantileri ve kasko ödemeleri" başlığı altında 6 milyar 361 milyon TL ödendi. Hani milletin cebinden beş kuruş çıkmayacaktı?

Sayıştay, AKP iktidarının kamu ihalelerini istediği müteahhitlere verme aracı olarak kullandığı Kamu İhale Kanunu'nun 21/b maddesiyle ilgili hukuk dışı uygulamaları ortaya döktü. Sayıştay, 2020 yılında Ulaştırma Bakanlığının kanuna aykırı -19,7 milyar- ihaleye özel davet ettiği şirketlerin raporunu ilan etti. Ulaştırma Bakanlığı kendi halı sahasıyla ilgili işi bile pazarlık usulüyle ihaleye vermiş, pes yani pes.

Değerli arkadaşlar, AK PARTİ iktidarının 2020 yılında 12,5 milyar lira vergi ödeyen Hatay'a ayırdığı kamu yatırım ödeneği sadece 408 milyon lira yani 30 lira vergi topluyor, Hatay'a sadece 1 lirasını harcıyor. Hatay'da her seçimde seçim malzemesi olarak kullandığı, hem Hatay'ın hem de bölge ekonomisinin canlanması açısından büyük önem arz eden Amanos Tüneli Projesi'ne 2021 yılında ayırdığı para ne kadar biliyor musunuz? Sadece bin lira yani sadece bin lira. Hatay'ı yirmi yıldır görmezden gelen iktidar, bu kadim şehre yol da yapmadı. Hatay ölümlü kaza sayısında 81 il içerisinde 10'uncu sırada. 25 bin kilometre bölünmüş yol yapmakla övünen iktidar Hatay'da, yirmi yıldır, 38 kilometrelik bir yolu bitiremedi. Edirne'den başlayan otoyolu Belen'e kadar getirdiniz ama gerisini getiremediniz. Antakya-Altınözü duble yolu sekiz yıldır bir türlü bitirilememiştir. 27 kilometrelik Antakya-Samandağ yolu yine yıllardır tamamen bitirilememiştir. Uzun yıllardır yatırım programına alınan Antakya-Yayladağı-Suriye Hududu bölünmüş yolu, 51 kilometrelik yol olup yirmi yıllık AKP iktidarı döneminde bitirilemeyen yollardan biridir. 1997 yılında yatırım programına alınan Antakya-Reyhanlı-Cilvegözü ayrımı bölünmüş yolu bitirilememiştir. Ağır tonajlı araçların geçmesiyle çöken, bozulan Payas-Dörtyol E5 Kara Yolu'nun bakım onarımı yapılamamıştır. Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep illeri arasında devam eden hızlı tren demir yolu hattının Hassa ve Kırıkhan ilçelerimiz üzerinden Hatay ilimize gelmesi konusunda bir adım yol alamadınız. Siz, Hataylıyla yine dalga mı geçiyorsunuz?

Diğer taraftan, Hatay Havaalanı'nı kullanarak hava yolu ile seyahat etmek isteyen vatandaşlarımızın ulaşım sıkıntıları artarak sürmektedir. Yurt içi ve yurt dışı uçak seferleri yetersizdir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, süreniz dolmuştur, son bir cümle...

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Hatay ilimizin kırsal bölgelerinin büyük bir bölümünde yaşanan internet erişim sıkıntıları hâlen devam etmektedir.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Değerli arkadaşlar, şimdi, İYİ Parti Grubundan Sayın Zeki Hakan Sıdalı'ya söz veriyorum.

Süreniz beş dakikadır.

Buyurunuz lütfen.

ZEKİ HAKAN SIDALI (Mersin) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; Paris İklim Anlaşması, Avrupa Yeşil Mutabakatı ve COP26 gibi iklim kriziyle mücadele araçlarının temel muhatabı ulaşım sektörü. Çünkü ulaşım toplam emisyon salımının yüzde 27'sini oluşturuyor. Mevcut durum eğer devam ederse 2050 yılında ulaşım kaynaklı salım, yüzde 44'lere çıkacak. Karbon nötr hedefine erişebilmek içinse ulaşım kaynaklı salımı yüzde 90 oranında azaltmanız gerekiyor. Burada multimodal taşımacılık ön plana çıkıyor. Multimodal taşımacılıkla hedeflenen, kara yolunun yüksek oranda taşıma payını, demir yolu ve deniz yoluna kaydırmak. Bu model ülkemizin lojistik “hub” olma potansiyelini en verimli şekilde kullanabilmek için de büyük avantajlar barındırıyor. Dünya kombine taşımacılıkta dijital katma değerden faydalanarak verimlilik arttırmanın yollarını ararken sürdürülebilir kalkınma ve çevresel sürdürülebilirlik açısından büyük öneme sahip olan bu modeli siz ne kadar ciddiye alıyorsunuz, gelin, Mersin örneğiyle bakalım. Önce, biraz evvel de söylendi, “3 denizde 3 büyük liman” hedefi ortaya koydunuz ve Mersin’e Onuncu Kalkınma Planı’nızda yıllık 12 milyon TEU kapasiteli ana konteyner limanı yapacağınızı açıkladınız. On Birinci Kalkınma Planı’nızdaysa isim değişti, “Doğu Akdeniz’de bir liman” adını aldı. Hâlen de nereye yapılacağı net değil ve bu Mersin halkını son derece rahatsız ediyor. Mersin Limanı tam kapasiteye yakın çalışıyor şu anda ve bu sebeple gelen yüklerin önemli kısmı Akdeniz çanağındaki yabancı limanlara yönlendirilmek zorunda kalıyor yani her gün kazanabileceğimiz binlerce doları kendi ellerimizle komşu ülkelere sunuyoruz. Bu belirsiz politikalarınız yüzünden yalnızca gelir kaybetmekle kalmıyoruz, pazarı da rekabet avantajını da aynı zamanda kaybediyoruz. Buradan tekrar sormak istiyorum: Planlanan ana konteyner limanı ne zaman ve nereye yapılacak?

Yine, multimodal taşımacılığın diğer ayağını oluşturan hava yolu ulaşımına bakalım. Çukurova Bölgesel Havalimanı inşaatı hatırlamadığımız kadar uzun zamandan beri devam ediyor. Her sene açılış tarihi veriliyor, projede ilk kazma vurulduğundan bu yana göreve gelen kim bilir kaçınıcı Bakansınız. Burasının ülkemizin kargo alanında 2’nci büyük “hub” olacağını söylemişsiniz, bu önemli bir iddia ancak buradan üreticilerimiz ve ihracatçılarımız adına soruyorum: Kara bağlantı yolları tamamlanmadan, demir yolu bağlantısı olmadan bu hedefe nasıl ulaşacağız? Ya da on yıllarca daha bu yolların tamamlanması için mi bekleyeceğiz? Havaalanı tam kapasiteli çalışmayacaksa diğer KÖİ’lerde olduğu gibi tam kapasiteymişçesine aradaki farkı kuruşu kuruşuna ödeyecek miyiz?

Demir yoluna baktığımızda, maalesef ki yine aynı hesapsızlığı görüyoruz. Orta Anadolu ile Akdeniz’i birbirine bağlayacak Konya-Karaman-Taşucu Demir Yolu Projesi hem Mersin’de hem Karaman’da seçim vaadiydi, hikâye oldu gitti.

2015 yılında başlanan Mersin-Gaziantep Hızlı Tren Hattı’nın akıbetini bilen yok. Ankara’dan Yenice’ye hızlı trenle gelme hayalini kuran öğrenciler çoluk çocuğa karıştılar.

Yine, demir yolunun lojistik boyutuna baktığımızda Yenice Lojistik Merkezi, Taşkent Lojistik Merkezi yıllardır devam eden ancak bir türlü tamamlanamayan projeler. Hâliyle Mersin-Tarsus OSB’den Taşkent Lojistik Merkezi’ne uzanacak demir yolu projenizde de bir metre ilerleme yok.

Kara yoluna bakıyoruz, yıllardır devam eden Akdeniz Sahil Yolu Projesi’nde tünelin ucu bir türlü görünmüyor. Çeşmeli-Taşucu Otoyolu Projesi yıllar içerisinde defalarca ertelendi, ertelendi, sonunda ihaleyi malum şirketlerden biri aldı. Şirketin Bakanlığa teklifine göre otoyol ücreti dünkü kurla 30

lira, bugünkü kurla 33 lira. Yani vatandaş Tarsus'tan Çeşmeli'ye kadar 50 kilometreyi gidip 4,5 lira ödeyecek, Çeşmeli'den Taşucu'na 50 kilometre gidip 30 veya 33, yarın ne olacağı bilinmeyen bir miktar ödeyecek. Siz de bunu Mersinliye hizmet olarak sunacaksınız. Bu, millete değil açıkça şirkete hizmet.

Dünyada Mersin gibi sanayide, lojistikte, tarımda, turizmde bu kadar büyük potansiyele sahip kentlerin sayısı bir elin parmaklarını bile geçmezken sizin iktidarınızda kaderine terk edildi. Havada, karada, denizde, billboard kalkınmacılığınızın kurbanı olduk, âdeta projeler mezarlığına döndük. Yalnızca Mersin örneğinde bile kombine taşımacılık dolayısıyla yeşil dönüşüm konusunda nasıl sınıfta kaldığımızı görüyoruz.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Şimdi de HDP Grubundan Sayın Abdullah Koç'a söz vereceğim.

Sayın Koç, süreniz beş dakikadır.

ABDULLAH KOÇ (Ağrı) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli üyeler; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle şunu belirteyim ki AKP hükümetlerinin en fazla eleştirilen ve Sayıştay raporlarıyla da kamu kaynaklarının harcanması konusunda çılgın projelerle gündeme gelen ve bunun yanı sıra halkın içinde bulunduğu yoksulluk da gözetildiğinde tarihi bir dönem yaşıyor maalesef sizin Bakanlığımız. Bunca eleştiriye rağmen, kamu kaynaklarının bunca tarumar edildiği gerçeğine karşılık ne yazık ki yargı işlemiyor, ne yazık ki sizin de bu konuda ciddi olarak bu eleştiriye kulak astığınızı söylemek mümkün değil. Özellikle özelleştirme politikası çerçevesinde yabancıların kamu bankalarından kredi çekmek suretiyle satın aldıkları ve alacaklarını kamu kaynaklarından aldıktan sonra da bırakıp gittikleri kurumları da gözettiğimiz zaman, gerçek anlamda bir hezimetle karşı karşıya kalındı. Bunun en bariz örneği de TELEKOM'du, PTT'ydi ve hâlen de buna benzer özelleştirme politikaları devam ediyor Sayın Bakan. Vatandaş bir ekmeğe muhtaçken sermaye kazandıkça kazanıyor, yargı neden işlemiyor? Rakamlar uçuk ama ekmeğe muhtaç olan halkın da cebine göz dikilmiş durumda. Bu sürece, bu politikalara bir “Dur!” demek lazım. Denetim organlarının işlevsiz kaldığı bir süreçle biz karşı karşıyayız.

Sayın Bakan, sadece yol yapmak, liman yapmak, havalimanı yapmakla görevli olmadığımız... Aynı zamanda, dijital dünyaya da Türkiye'nin açılması gerektiği ve dijital dünyaya ilişkin olan yolların da halka açılması gerektiği bir gerçekle karşı karşıyayız.

Bakın, Türkiye'de sadece 2 adet internet erişim noktası mevcut; buna ilişkin yatırımlar yok. Uluslararası şirketlerin Türkiye'ye gelmeyle ilgili sıkıntıları söz konusu; bunun nedeni ise yargıya olan güvenin neredeyse olmaması.

Değerli Bakan, Ağrı ili gerçek anlamda, birçok anlamda yoksun; yollardan yoksun, internet erişim noktalarından yoksun ve birçok hizmet Ağrı iline ne yazık ki götürülüyor. Ağrı ilindeki hane halkının internetten faydalanma oranı son derece düşüktür.

Değerli Bakan, bakın, toprak üstü fiber kabloların bölgede hizmet verme ihtimali ve bölgeye götürme meselesi neredeyse yok denecek oranda. İnternet geçiş noktalarının yatırımı açısından Türkiye'nin yargı sisteminde ciddi sorunlar var ve eğer bu konuda bir yatırım yapılacaksa da neden Ağrı ili seçilmiyor ve neden Ağrı ili seçilmesin?

Bakın, Değerli Bakan, Ağrı halkı Osmangazi Köprüsü'ne ödeme yapıyor her gün. Neredeyse gidip görmediği ve hiçbir şekilde görme imkânı olmadığı bir yola ödeme yapıyor fakat Ağrı-Tutak-Patnos kara yolu neden on beş yıldır hizmete açılmıyor? Geçenlerde siz Ağrı'ya geldiniz, bu yolu yerinde gördünüz ama bu yolun maalesef 2022 yılının sonlarına doğru açılacağı söyleniyor fakat bizim inancımız artık kalmadı buna.

Ağrı'da 1900'lü yıllarda raylı sistem var ancak hızlı tren projesi neden Ağrı'ya getirilmiyor? Türkiye seksen yıl geriye gitmiş durumda Ağrı'dan bakıldığı zaman. Hızlı tren projesi Konya'ya var, Eskişehir'e var, İzmir'e var, Afyon'a var, Uşak'a var; her yere yapılsın ama neden Ağrı bu projenin dışında tutuluyor, bunun sebebi nedir? Gerçekten sizden bir cevap bekliyorum Değerli Bakanım.

Ağrı'ya metro neden yapılmıyor? Bakın, birçok yerde bu çalışmalar var, sizin Bakanlığınızın da üstlendiği bir sürü proje var fakat Ağrı bundan yoksun. Ağrı'ya gerçek anlamda Karayolları Bölge Müdürlüğünün de taşınması lazım çünkü kış geliyor, kışta, 11 bin kilometrekare alana sahip olan bir il fakat Erzurum'dan Karayolları Bölge Müdürlüğünün araçları gelene kadar, günlerce Ağrı'nın yolları kapalı kalıyor. Bu konuda da gerçek anlamda Ağrı halkı sizden bu hizmeti bekliyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Abdullah Bey, son cümlelerinizi alalım.

ABDULLAH KOÇ (Ağrı) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

Bu konudaki sorularımızı da cevaplandırırsanız...

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Şimdi MHP Grubundan Mustafa Baki Ersoy'un kısa bir şeyi olacak, sonra Arzu Hanım'a söz vereceğim.

Buyurun Mustafa Baki Bey.

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, kıymetli bürokratlarımız, milletvekillerimiz, basınımızın güzide mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ben süremden arkadaşlarımıza verdim ve 2 notu iletmek istiyorum, özellikle Kayseri'yle ilgili çok önemli... Kayserili aziz hemşehrilerimiz şunu bekliyor: Birincisi, yüksek hızlı tren. Bu, yıllardır söz verilmesine rağmen maalesef gerçekleştiremediğimiz bir proje, bunun bir an evvel gerçekleşmesini istiyor ve talep ediyoruz.

İkincisi de Ankara-Kayseri kara yolunda, biliyorsunuz, en son dönemde Nevşehir-Kırşehir Otobanı yapıldı. Özellikle Nevşehir tarafından bir bağlantı yoluyla Kayseri'yi otobana bağlamanızı yine önemle rica ediyoruz.

Bunun yanında, Kayseri'mizde hâlihazırda devam eden projeler var, bunları tek tek saymak istemiyorum ama bu projelere gerekli ödeneklerin ayrılarak tamamlanması noktasında da desteklerinizi bekliyoruz.

Bütçemizin hayırlara vesile olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arzu Hanım, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

ARZU ERDEM (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli milletvekillerimiz, Bakanlık bürokratlarımız, uzman arkadaşlarımız; her birinizi saygılarımla selamlıyorum.

Ulaştırma ve altyapı sektörü, dünyada olduğu gibi bizim ülkemizde de gelişmenin ve kalkınmanın lokomotifini üstlenmektedir. Güçlü bir ulaştırma sistemi ve altyapınız varsa gerçekten o ülkenin gelişmişliğinden, kalkınmışlığından bahsetmek mümkün. Bu kapsamda kara yolu, hava yolu, deniz taşımacılığı, haberleşme ve demir yolu alanlarında millî kaynaklarımızın en etkin ve verimli şekilde kullanılmasına, tüketicinin ve rekabetin korunmasına yönelik yapılan çalışmaların tamamı takibimizde. Bu açıdan, siz başta olmak üzere emeği geçen herkese teşekkür ediyor ve tebrik ediyoruz.

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, ilgili Haberleşme Kanunu gereği; denetleme, uzlaştırma ve yetkilendirme yapmaktadır. Sayın Bakanım, yüzlerce gencimizi intihara sürükleyen, intiharıyla bağlantılı olduğu düşünülen ve sanal ölüm tuzağı olarak bilinen “Mavi Balina” “Momo” “Mavi Bebek” gibi bilgisayar oyunları büyük tehlike oluşturmaya devam etmektedir. “Mavi Bebek” oyunuyla karşılaşma riskinin diğer oyunlardan daha yüksek olduğu, kapalı devre ağlar yerine Facebook ve Instagram üzerinden direkt mesaj yoluyla hedef kitleye kolaylıkla ulaşılabildiği bilinmektedir. Bugüne kadar gençlerimizi intihara sürükleyen, psikolojik zarar veren ve şiddete yönlendiren bilgisayar oyunlarının tehlikelerini anlatma, toplumda farkındalık yaratma noktasında Bakanlığınızca bir çalışma mevcut mudur? Mevcut değilse bu hususta ne gibi çalışmalar yapmayı planlıyorsunuz? Facebook ve Instagram üzerinden direkt mesaj yoluyla hedef kitleye kolaylıkla ulaşılabildiği belirtilen “Mavi Bebek” oyunuyla alakalı özellikle ağlara ilişkin bir çalışma yapılmakta mıdır? Bu konuyla ilgili değerlendirmenizi rica edeceğim.

Seçim bölgem olan 3’üncü bölgeyle ilgili hassasiyetinizi biliyorum -hatta İstanbul’un tüm ilçeleriyle alakalı- ama Silivri’imize gösterdiğiniz hassasiyeti özellikle çok yakından takip ediyoruz ve teşekkür ediyoruz. Yine, orada planlanması ve sizin tarafınızdan da prensipte aslında değerlendirmeye alınmış olan D100-Mimarsinan-Silivri-Kınalı arasında yol bakımı ve Silivri merkez viyadüğüyle alakalı çalışmalar ne zaman tamamlanacaktır?

Bu duygu ve düşüncelerle, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve bağlı, ilişkili kuruluşlarının 2022 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum. Vakti tasarruflu kullanmanız için de ayrıca teşekkür ediyorum.

Şimdi AK PARTİ Grubundan Sayın Cemal Öztürk.

Buyurun Sayın Öztürk.

Süreniz on dakikadır.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli Bakanım ve Bakan Yardımcılarım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın değerli çalışanları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçesi ve 2020 yılı kesin hesap kanun tekliflerini görüşüyoruz. Çok değerli konuşmacılar söz aldılar, hemen hemen birçoğu bu kamu-özel iş birliğiyle ilgili görüşlerini serdettiler. Burada bir kafa karışıklığı olduğunu düşünüyorum, gerçi her şey ayan beyan ama kamu-özel iş birliği çalışmaları nedense Türkiye’de yanlış anlaşılıyor veya yanlış yorumlanıyor. Sanki, genel bütçeden bu yatırımlar yapılacaktı da devlet, Hükümet bunları yapmıyor, özel sektöre havale ediyor gibi bir anlayış var; bu son derece kıt bir anlayış.

Değerli milletvekilleri, tabii, her ülke gayrisafi yurt içi hasıllarının yaklaşık yüzde 2 ile yüzde 8’i arasındaki bir miktarını her yıl altyapı yatırımlarına yapmak zorundadırlar. Bu, ülkelere göre değişiyor ancak bu yatırımların mevcut bütçelerle karşılanması mümkün değil. Finansmanı yetersiz kalıyor,

bu nedenle hükümetler altyapı yatırımlarının karşılanması için farklı yöntemlere başvuruyorlar ki bu yöntemlerin başında da kamu-özel iş birliği geliyor. Kamu-özel iş birliği kamu altyapı hizmetlerinin gerçekleştirilmesi için kamunun ve özel sektörün birlikte, aralarında imzaladıkları uzun süreli bir sözleşmedir. Devlet, bu sözleşmeler çerçevesinde özel sektör finansmanından ve uzmanlığından yararlanır. Sözleşmeler çerçevesinde sermaye, inşaat, bakım onarım ve hizmet sunumu gibi önemli riskler özel sektöre transfer edilir. Küresel olarak altyapı yatırım ihtiyacının 2040 yılına kadar toplamda 94 trilyon dolara ulaşacağı öngörülmüyor. Bu ihtiyaç her geçen yıl bir öncekine göre geometrik olarak da artmaktadır. Bu ihtiyacın sadece 45 trilyon dolarlık kaynağı mevcut, geri kalan ihtiyacın üçte 1'i yaklaşık 2 trilyon dolar tutuyor ve bunun da ulaştırma alanına yapılması öngörülmüyor; bu bir ihtiyaç. Gelişmiş bir ekonomik düzey için altyapı ihtiyacının karşılanması da ne kadar gerekli, takdirlerinize sunuyorum. Dünyadaki otoyol uzunluğu ve yoğunluğuna baktığımız zaman Türkiye son on sekiz yılda bin kilometrekareye düşen otoyol uzunluğunu 2 katına çıkarmıştır. Buna rağmen, gelişmiş ekonomilerin standartlarını yakalamak, lojistik gücünü artırmak, üretim ve sanayi endüstrisine uygun altyapı sağlamak için hâlen ciddi bir altyapıya ihtiyacımız var. Nitekim, şu yansıda da görebileceğiniz gibi -biraz küçük yazılarla görülmüş ama- mesela, Almanya'nın bin kilometrekareye düşen altyapı uzunluğu 36,8 kilometre iken -ki Avrupa Birliği ortalaması da 15,16 kilometreyken- Türkiye'nin ise hâlen bütün bu çalışmalara rağmen 4,2 kilometredir. Dolayısıyla, kamu-özel sektör iş birlikleri, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi engelleyen altyapı açığını kapatmakta yardımcı olmaktadır. İhtiyaç duyulan altyapı ihtiyacı KÖİ'lerle, bu sayede, merkezî bütçeye alternatif finansman kaynaklarını kullanarak daha hızlı bir şekilde karşılanmaktadır.

Dünyada kamu-özel iş birliklerinde son yirmi yılda ciddi bir artış görülmüştür. Şu anda 134'ten fazla gelişmekte olan ülkede kullanılmaktadır ve toplam altyapı yatırımının yaklaşık yüzde 15 ila 20'sine katkıda bulunmaktadır KÖİ'ler.

Şimdi, altyapı niye önemli? Çünkü altyapılar kalkınmayı tetiklemektedir. Altyapı yatırımları, ülkelerdeki hızlı ekonomik büyüme ve dünyanın diğer ekonomileriyle entegrasyonu için son derece önemlidir. Altyapı yatırımları ülkelerdeki iş gücüne katkı sağlar, bölgesel kalkınmayı, yerel sanayileşmeyi ve kişisel kariyer gelişimini artırır, dünyayla entegrasyonu geliştirir ve ekonomiye katkı sağlarlar. 1 ülkenin otoyol ağı gayrisafi millî hasılasıyla doğru orantılıdır. Bir kilometrelik yol gayrisafi millî hasılaya 10 milyon dolar civarında katkı sağlar. Almanya'da otoyol kilometre uzunluğu 77 bin kilometre iken, 2021 yılı itibarıyla ülkemizde otoyol uzunluğu 3.532 kilometredir.

Bu kamu-özel işbirliği projeleri piyasa belirsizliği karşısında devletin riskini en aza indirir ve özel sektör sermayesiyle finansman sağlar. Bu sayede, kamu kaynakları kullanılmadan, alternatif finansman aygıtlarıyla ülkenin altyapısı geliştirilir ve ekonomik gelişmişlik düzeyi daha hızlı artış gösterir. Özellikle, ciddi bir uzmanlık, koordinasyon ve inovasyon gerektiren büyük ölçekli projelerde kamu-özel iş birliği sayesinde, görevli şirket bütün faaliyet kalemlerini üstlenir, riski kendi üzerine aldığı için en kaliteli, hızlı ve ekonomik açıdan verimli bir şekilde projeyi tamamlar. Nitekim, mega projelerde maliyet ve süre aşımının önüne geçmek, kaliteli ve işleyen bir yapı çıkarmak, özel sektör dinamikleriyle işletme sistematığı oluşturmak için kamu-özel iş birliği modeli mutlak surette gereklidir. Örnek olarak, klasik kamu ihalesiyle yapılmış Berlin Brandenburg Havalimanı ile kamu-özel iş birliğiyle yapılmış İstanbul Havalimanı'nı karşılaştırmamız gerekirse, Berlin Havalimanı 3 kat daha küçük olmasına rağmen İstanbul Havalimanı'yla neredeyse aynı maliyette ve yaklaşık 4 kat daha uzun bir sürede ancak tamamlanabilmiştir. Bu, tabloda da görülmektedir. Dolayısıyla, bu karşılaştırmada da kamu-özel iş birliği projelerinin ne kadar ekonomik ve verimli olduğunu bir kez daha görebiliriz.

Değerli arkadaşlar, tabii, süre kısıtlı olduğu için ben birkaç tane daha önemli konuya değinerek sözlerime son vereceğim. Tabii, hizmet kalite standardı, harcama getiri katkısı gibi faktörleri de dikkate alırsak kamu-özel iş birliği modeli, klasik modelin aksine, girdiye değil hizmetin çıktısına göre ödeme yapmaktadır. Bu nedenle kamu, ilgili kamu hizmetini risklerden arınmış ve talep ettiği kalitede satın almış olur.

Nitekim, kamu-özel iş birliğinin faydalarını şöyle özetleyebiliriz: Bir kere, diğer adıyla yap-işlet-devret modeli olan bu kamu-özel iş birliği projeleriyle yeni bir finansman kaynağı oluşturmakta, bütçe imkânlarını artırmaktadır. Özel sektör dinamizmi, kamu deneyimi ve uluslararası finans kuruluşlarının mali desteği bir araya getirilerek risk paylaşımı yapılmakta, kısa sürede projeler bitirilerek ekonomiye kazandırılmaktadır.

Söz konusu yatırımların normal şartlarda tamamlanması ortalama yedi ila yirmi yıl arasında bir süreyi bulurken bu kamu-özel iş birliği projeleriyle yani yap-işlet-devret modeliyle beş yıldan daha kısa sürede projeler halkın hizmetine sunulmaktadır. Projelerin kısa sürede hayata geçirilmesiyle, zaman tasarrufu, sürüş konforu, trafik güvenliği ve istihdam gibi sosyoekonomik etkilerle rekabet gücü artırılmaktadır. Bu projelerin işletme süresi bitiminde her türlü bakımı yapılmış olarak kamuya devri yapılacaktır, projenin kalan ekonomik ömrü boyunca elde edilecek gelirlerin bütçeye dâhil olması da en önemli avantajıdır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerle toparlayalım lütfen.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Şimdi, dünyada KÖİ'lere bakalım. Kamu-özel iş birliği projelerine baktığımızda, bu sadece Türkiye'ye ait bir şey değil; bugün 134 ülkede kamu-özel iş birliği modeli farklı sektörlerde tercih edilmektedir. Özellikle Brezilya, Kanada, Kolombiya, Nijerya, Güney Afrika, Orta Doğu, Doğu Avrupa ülkeleri gibi kalkınmakta olan ülkelerde ve tabii Türkiye'de son derece faydalıdır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyoruz Sayın Öztürk.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Bitiriyorum Başkanım.

Dolayısıyla, kamu-özel iş birliği projeleri Türkiye'nin son derece yararlıdır ve bütün dünyada uygulanmaktadır. Sıralamada da Türkiye, dünyanın 13'üncü sırasındadır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Ben Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı uğurlu, bereketli olmasını diliyor ve Sayın Bakanımıza ve ekibine başarılar diliyorum.

Tekrar hepinize teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sağ olun.

Değerli arkadaşlar, şimdi yeni bir liste okuyacağım arkadaşların hazırlanması bakımından. Bugün gerçekten, Meclisimizin Ulaştırmaya verdiği bir önem, değer olarak görelim Sayın Bakanım, çok sayıda arkadaşımızın talebi var. Devam edeceğiz müzakerelerimize. Biraz CHP'ye ağırlık vereceğim çünkü daha çok talep oradan.

Şöyle bir sıralama yaptım: Önce, CHP Grubundan Sayın Hasan Baltacı'ya söz vereceğim; sonra, yine CHP'den Ömer Fethi Gürer, CHP'den Gürsel Erol; sonra, İYİ Partiden Sayın Arslan Kabukcuoğlu, MHP'den Tamer Osmanağaoğlu, ardından Sayın Lütfi Kaşıkçı; HDP'den bir talep yok, varsa üye olmayan...

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) – Ben varım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Listemizde yok yalnız arkadaşımız. Listede olanlardan... Değiştiriyor muyuz listeyi bu durumda?

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, liste mi kaldı?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kaldı, kaldı liste, listeden gidiyoruz hep.

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Herkes uyuyor mu listeye?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Yani, şu ana kadar uyuyor.

Okuyacağım sizi de.

HDP’den Ömer Faruk Gergerlioğlu; daha sonra, AK PARTİ’den Selim Gültekin ve Mücahit Durmuşoğlu; sonra, yine CHP’den Hüseyin Yıldız ve İrfan Kaplan şeklinde bir sıralama.

Herkes vakte uyarsa daha çok arkadaşımız etkin bir şekilde konuşmuş olur.

Sayın Baltacı, lütfen buyurun.

HASAN BALTACI (Kastamonu) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçesi hayırlı uğurlu olsun.

Bu vesileyle, memleketim Kastamonu’nun ve Kastamonuluların beklemiş olduğu bazı cevaplar var, bunu da doğrudan Sayın Bakandan duymak istiyoruz.

Önemli konulardan bir tanesi Kastamonu-İnebolu yolu. Bilmeyenler için ifade etmek isterim ki Kastamonu İnebolu, İstiklal Yolu’nun başlangıcıdır. İstiklal Yolu da hem Anadolu’nun kurtuluşu hem de Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunda tarihsel bir misyona sahiptir ve bu tarihsel önem dolayısıyla da İnebolu, bizzat Mustafa Kemal Atatürk tarafından İstiklal Madalyası’yla şereflendirilmiş bir ilçemizdir.

Ne yazık ki 2017 yılında ihalesi yapılan Kastamonu-İnebolu yolunun bugünkü fiziki gerçekleştirme oranı yüzde 24 civarında. İhalesi üzerinde kalan yüklenici firma Cengiz Holding ise şu anda Kastamonu-İnebolu yolu üzerinde herhangi bir çalışmayı sürdürmüş, sürdürüyor değil. Bu yol 31 Aralık 2020’de bitmesi gerekiyorken, üzerinden üç yüz dokuz gün geçmesine rağmen, şu anda Kastamonu-İnebolu yolunda herhangi bir çalışma yapılmıyor ve Sayın Bakanın en son açıklamış olduğu tarihe göre 2024 yılında bitecek.

Bu yolla ilgili bir diğer önemli konu da şu: Bu yolun ihalesi 1 milyar 389 milyon TL’ye yapıldı. Yalnız, Sayın Bakan 13 Kasım 2020’de Kastamonu’yu ziyaretinde şöyle bir ifade kullandı: Bu yolun 2 milyar 850 milyon maliyetle biteceğini söyledi. Fakat gelin görün ki Valiliğin sitesinden yapılan açıklamaya göre, bu yol 3 milyar 612 milyon TL’ye bitecek. Bugün bu yolda çalışma yapılmamasına rağmen, Cengiz Holding bu yolu yapsa da kazanıyor, yapmasa da kazanıyor. Ama yapılmadığı takdirde Kastamonulular kaybetmeye devam edecek çünkü İnebolu yolu, aslında Karadeniz’e komşusu olan ülkeler düşünüldüğünde dün İstiklal Yolu olan yol, bugün önemli bir ticaret yolu olmaya adaydır.

Bir diğer konu da Kastamonu-Çankırı yolu, Ilgaz Tüneli ve Kırık Barajı relokasyon yoludur. Bu yol da ihalesi 2017 yılında yapılmış, şu anda yüzde 52 gerçekleştirme oranıyla devam etmektedir. O günden bugüne tam bin altı yüz yetmiş beş gün geçmesine rağmen yani ihale sözleşmesinin bitişinden yedi yüz yirmi beş gün daha fazla süre geçmesine rağmen henüz tamamlanmış değildir. Bu yolun da ne zaman tamamlanacağını Kastamonulular merakla bekliyorlar.

Önemli bir konu da Kastamonu-Daday yolu. Tabii “Daday” denilince turizm akla geliyor. Kastamonu’nun turizmle ilgili en önemli ilçelerinden bir tanesi Daday. Aynı zamanda Daday ilçemizin de Kastamonu’ya en yakın ilçe olması bakımından bu yolun trafik yükü de çok fazla. Kaybettiğimiz onlarca candan sonra bu yolla ilgili yapmış olduğumuz açıklamalar doğrultusunda, söyleye söyleye, en sonunda 12 Şubat 2021 tarihinde bu yolun ihalesi yapıldı ve Ağustos ayında da sözleşme tamamlandı.

Sözleşmenin tamamlanmasından bugüne yüz on dört gün geçmesine rağmen, henüz somut herhangi bir adım atılmadı, geriye de dört yüz otuz altı gün gibi bir süre kaldı. Bu yolun ne zaman tamamlanacağını da Sayın Bakandan duymak istiyoruz.

Son olarak bir konuya daha değinmek istiyorum. Kastamonu'nun önemli ilçelerinden bir tanesi de Tosya'dır; üretimiyle, sanayisiyle, ticaretiyle, kültürüyle, özellikle kapı üretimiyle Kastamonu'nun dünyaya açılan kapısıdır. Ne yazık ki Kastamonu ile Tosya arasındaki yolla ilgili son yirmi yılda hiçbir şey yapılmamıştır, en ufak bir adım atılmamıştır. Bu yolun bir an önce yapılması, Tosya'nın da üvey evlat muamelesi görmekten kurtulması gerekiyor. Bu konuyla ilgili yapılan bir çalışma var mı, bir takvim var mı? Bununla da ilgili Sayın Bakandan bir cevap bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Ömer Fethi Gürer, buyurun lütfen.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, çalışanlar açısından ciddi haksızlıkların devam ettiği bir bakanlıktır. Karayolları skalalar arası farklar, Anayasa'nın 2'nci, 10'uncu ve 55'inci maddelerine dahi aykırı olduğu hâlde sürdürülmektedir. Vicdan yaralayan, iş yerlerinde iş huzurunu bozan farklı ücret uygulamasından vazgeçilip eşit işe eşit ücret verilmelidir. Taşeron düzenlemesini içeren 696 sayılı KHK birçok konuda binlerce işçi için eksiklikler içermekte, kadro verilmemiştir. Yol bakım onarım, köprü ve tünel çalışanlarına, “müşavirlik ihalesi” adı altında çalışanlara, HGS, OGS çalışanlarına kadro verilmemiştir. Yüzde 70 işçilik gideri bahane edilerek binlerce emekçi kadro dışı bırakılmıştır. Karayollarında katmerli bir emek sömürüsü de devam etmektedir. Taşeron firmalarda işçilerin en erken yirmi gün maaşları gecikmeli ödenmekte, dört aya kadar maaş gecikmeleri devam etmektedir, Bakanlık da bu durumu seyretmektedir. 14.700 kara yolu taşeron işçisi, 17.400 PTT çalışanı ile demir yolları, hava limanları çalışanları, kiralık araç şoförleri taşeron olarak kalmış, asıl işi yaptıkları hâlde ne yazık ki kadroları verilmemiştir. Sayın Bakan, taşeron firma çalışanları ne zaman kadroya alınacaktır? Karda, kışta, soğukta, sıcakta çalışan emekçilerin hakkı ne zaman teslim edilecektir?

Sayın Bakan, Bakanlık faaliyet raporunda hizmet alanlarına yönelik kariyer uzmanı, mesleki ve ara kademe personel sayısının yetersiz olduğu, çalışanları teşvik edecek sistemin olmadığı, fiziki çalışma ortamının yetersiz olduğu zayıf yönler olarak tanımlanmıştır; çok doğru tespitler ancak Bakanlığın bu zayıf yönleri yirmi yılda uygulanan AK PARTİ'nin yanlış politikalarıyla oluştu. Örneğin, Demiryolları kurumsal kimliğini tükettiniz, serbestleştirmeye canına okudunuz, yatırımlar sürüncemede kaldı. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının raylı sistemler yol teknoloji mezunları yıllardır atama bekliyor. KPSS'ye birçok kez girdiler ama sonuca eremediler. Neden atamaları yapılmıyor? Makinist ve diğer çalışanların özlük hakları iyileştirilmiyor, sendikaya göre atamalar yapılıyor. Karayollarının teknik personel alımı için inşaat mühendisleri aylardır bekliyorlar, bu konuda da bir açıklama yapmanızı istiyorlar.

Sayın Bakan, yap-işlet-devret modeliyle, adı “Ankara-Niğde Otoyolu” olarak tanımlanan ancak kara yolu levhalarında en az “Niğde” adının yer aldığı, en pahalı ücretli yol, üstyapı tamamlanmadan hizmete açıldı, dinlenme tesisleri dahi hâlen tamamlanmadı. Yol için Ankara-Acıkuş 34 bin araç, Acıkuş-Alayhan 25 bin araç, Alayhan-Gölcük 18 bin araç günlük araç geçişi garantisi verildi. Bu yol açıldığından beri ne kadar araç geçti? Geçmeyen araçlar için devlet şirkete ne kadar ödeme yaptı?

Sayın Bakan, Niğde Aktaş Lojistik Merkezi Projesi'nin 2015 yılında yapılacağı açıklandı. Aktaş istasyonu, 5 yollu yeni bir yükleme, boşaltma sahası ve lojistik hizmet binası yapılacağı duyuruldu. OSB'ler ve bölgede üretilen ürünlerin dünyaya daha hızlı, kolay ve verimli ulaşacağı söylendi. O günden bu yana hiçbir yatırım yapılmadı, proje rafta mı kaldı? Niğde Merkez Yüksek Hızlı Tren Projesi de yok. Niğde Havaalanı, her seçimde söz verildiği hâlde 2022 programında yok. Niğde-Zengen-Ulukışla ve Altunhisar- Ankara yolunun duble yol yapılması da yine 2022 programında yok.

Niğde'de birden çok riskli yerde alt, üst kavşak ihtiyacı var. Özellikle üniversite, organize sanayinin bulunduğu bölgede, Bor içinde, Altunhisar kavşak geçişinde böyle bir ihtiyaç devam ediyor. Hâlâ Ketençimen yolu da ne yazık ki bitirilemedi. Bu anlamda, Niğde, Ulaştırma Bakanlığının üvey evlat olarak gördüğü bölgelerden, illerden biri. Yatırımların Niğde'nin de bu konuda yararlanacağı bir noktaya çekilmesini temenni ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederiz.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Karayolları çalışanlarının haklarının da bir an önce verilmesini, bu anlamda yaşanan mağduriyetin de sona erdirilmesini, özellikle gelecek bütçeye kadar bu konunun da hakkaniyetle çözüm bulmasını da temenni ediyor; bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Gürsel Erol, buyurun lütfen.

GÜRSEL EROL (Elâzığ) – Sayın Başkanım, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, Bakanlığımızın değerli bürokratları; ben de hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

2022 bütçemizin Bakanlığınıza ve ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Tabii, Bakanlıkla ilgili, arkadaşlarımız, Plan ve Bütçe üyesi arkadaşlarımız ve milletvekili arkadaşlarımız eleştirilerini getirdiler. Ben geçen dönem, 26'ncı Dönem Tunceli Milletvekiliydim. 26'ncı Dönem Tunceli Milletvekilliğim döneminde Karayolları Genel Müdürlüğü Tunceli'de gerçekten çok ciddiye alınacak işler yaptı, bu işlerle ilgili de Karayolları bürokrasisine, teknik elemanlarına ve Bakanlığa teşekkür ederim.

Tunceli-Pertek yolu, Tunceli-Nazımiye yolu, Pertek-Hozat yolu, Pertek-Çemişgezek yolu, Hozat-Ovacık yolu tamamlandı; kısmen de şu anda hâlâ devam eden yollar var. Bunlar doğru proje miydi? Evet, bunlar doğru proje. Özellikle Tunceli-Pertek-Elâzığ arasındaki yol son derece önemliydi. Şu anda şehirde yani Elâzığ ve Tunceli'yi birlikte değerlendireceksek bir köprüye acil ihtiyaç var Sayın Bakanım; bu da Pertek Köprüsü. Tunceli-Pertek yolu, son derece standartları yüksek bir yol yapıldı, şu anda Karadeniz- Elâzığ bağlantısı tamamen bu yol güzergâhından tercih edilen bir yol hâline geldi. Yazın özellikle burada binlerce araç feribotla karşıdan karşıya geçmek için inanılmaz bir zaman kaybı ve uzun kuyruklarla karşı karşıya.

Sayın Bakanım, ben Bakanlığınızın aslında yanlış bir uygulamasından, öncelik sırasına göre projelerinizdeki hatadan da bahsetmek istiyorum. Elâzığ'da Kömürhan Köprüsü... Kömürhan Köprüsü eski, şu anda faaliyette olan Kömürhan Köprüsü değil; 1983 yılında başlamış, 1986 yılında faaliyete geçmiş, Keban Barajı'ndan sonra. Şu anda orada yeniden bir köprü yapıldı, Kömürhan Köprüsü yapıldı; yaklaşık maliyeti şu anda 9 milyon civarında. Mühendislik harikası bir köprü ama şu anda o bölgede acil ihtiyaç olan bir köprü müydü? Şu anda acil ihtiyaç olan bir köprü değildi çünkü zaten orada bir köprü vardı, duble yol vardı, çift şeritli bir yol vardı; orada bir tünel yapıldı, köprü yapıldı. Trafik akışıyla ilgili bir buçuk dakikalık zaman tasarrufu sağladı, yalnızca bir buçuk dakikalık. Bu, acil bir köprü değildi. Niye? Zigana Geçidi gibi veya iklim koşullarından kaynaklı tünel açılması, köprü yapılması gereken riskli bir alan da değildi; duble yoldu, çift şeritli yoldu, köprüyle ilgili herhangi bir

sorun yoktu. Keşke kaynaklar doğru kullanılabilse yani bu köprünün yerine Pertek Köprüsü yapılmış olsaydı. Pertek Köprüsü şu anda acil bir ihtiyaç. Yani Karadeniz ile doğuyu birbirine bağlayan, hem nakliye taşımacılığında hem insan taşımacılığında ve insanların seyahatlerinde kullandıkları bir bölge hâline geldi ve inanılmaz şekilde bir talep var o bölgede. Özellikle Pertek Köprüsü'nün gündeme alınmasıyla ilgili talebimiz var Sayın Bakanım, bunu yalnızca Elâzığ Milletvekili olarak değil, geçmiş dönemde de Tunceli Milletvekili olduğum için acil bir ihtiyaç olarak söylüyoruz. Bu, yalnızca Elâzığ'ı, Tunceli'yi ilgilendiren bir yol da değil; Karadeniz'in kuzey-güney bağlantı hattıyla ilgili de inanılmaz zaman tasarrufu sağlayacak ve yolu kısaltacak bir proje.

Elâzığ'da kara yollarıyla ilgili bir talebimiz var mı? Genelde Karayolları Bölge Müdürlüğü Elâzığ'da çok başarılı bir bürokrasiye sahip. Geçmişten bugüne kadar -yalnızca bu dönemle ilgili değil- bir gelenek, bir kültür oturmuş Bölge Müdürlüğünde. Yollarımızla ilgili genel bir sorunumuz yok. Yalnızca Baskil ilçemizin yoluyla ilgili bir talebimiz var, diğer ilçelerimizin yolları standartları yüksek yollar ama Baskil ilçemizdeki hâlâ eski bir yol ve o yol kaza oranı çok yüksek bir yol. Baskil yolunun gündeme alınmasıyla ilgili bir talebimiz var.

Sayın Bakanım, ben bu yaz Artvin Yusufeli ilçesine gittim ve orada devletin isterse ne yapacağını gördüm ve kutluyorum, güzel işler yapılmış; tüneller, viyadükler, inanılmaz bir yatırım var. Şimdi, devlet isterse yapar. Niye yapar? Yani yeter ki o projeyle ilgili gerekçeler, ihtiyaçlar olsun. Şimdi, Yusufeli yolu yalnızca Artvin ile Yusufeli arasındaki yani bir ilçe ile il arasındaki bir bağlantı yolu. İnanın, oradaki köprülerin, viyadüklerin, tünellerin maliyetinin onda 1'i oranında maliyetle Pertek Köprüsü'nü yaparsınız. Peki, bu nasıl bir yol? Bu yol da şehirler arası, Karadeniz ile doğuyu birbirine bağlayan, inanılmaz trafik yoğunluğu olan bir yol. Sizden beklentimiz, Yusufeli'ne gösterdiğiniz ve verdiğiniz önem doğrudur ama aynı önemi ve değeri Pertek Köprüsü için de vermenizdir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümleleri alalım.

GÜRSEL EROL (Elâzığ) – Pertek Köprüsü hem Tunceli için hem Elâzığ için hem Karadeniz için önemli bir güzergâhtır, önemli bir projedir; bu konuda Bakanlığınızın ve Karayolları Genel Müdürlüğünüzün ilgisini bekler, konuşmamı bitirirken tekrar bütçenizin hayırlı olmasını dilerim, saygılar sunarım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Şimdi İYİ Partiden Sayın Arslan Kabukcuoğlu'na söz vereceğim. Sayın Durmuş Yılmaz beş dakikalık süresini devretti.

Buyurun Sayın Kabukcuoğlu.

Süreniz beş dakikadır.

ARSLAN KABUKCUOĞLU (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, değerli üyeler, çok Kıymetli Bakan Yardımcıları, kıymetli Bakanlık bürokratları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Eskişehir ulaşımda pek çok sorun yaşayan, yıllardır bu sorunlara çözüm bulunmamış bir ilimizdir. Organize Sanayi Bölgesi-Hasanbey Lojistik Merkezi demir yolu bağlantısı 10 kilometre kadar bir yoldur; yıllardır başbakanlar dâhil söz verdikleri hâlde bu yol yapılmamıştır. Organize Sanayi Bölgesi yılda 1,5-2 milyar dolar kadar ihracat yapan bir bölgedir. Deniz bağlantısını sağlamakta, Gemlik Körfezi'ne bağlamakta bu yolun, bu demir yolunun çok büyük önemi vardır Sayın Bakan.

Organize Sanayi Bölgemizin bir diğer sorunu, şehirle olan bağlantısıdır. Sayın Bakan, çok şiddetle tavsiye ederim, sakın ola ki Eskişehir-Kütahya ya da Eskişehir-Bursa yoluna işe başlama ya da işten çıkma saatlerinde girmeyesiniz; orada en az bir saatlik zamanınız geçer.

Eskişehir-Alpu-Beylikova-Mihalıççık yolu halk arasında “ölüm yolu” olarak bilinir. 3 ilçe ve 103 köyün Eskişehir’le bağlantısını ve Türkiye’yle bağlantısını sağlayan bir yoldur. Yirmi yıldır bu yol yapılmayı bekler. Her seçim zamanında birkaç tane iş makinesi gelir, üç beş ay çalışır; seçim bitince de taşı tarağı toplayıp giderler.

Ankara-Bursa-Kütahya kara yolunun Eskişehir varyantı bir başka ulaşım problemidir. Bu yol şehirler arası yol olmaktan çıkmıştır, âdetâ bir bulvardır. Şehir içi ulaşım, şehirler arası ulaşım birbirine girer, sabah ve akşam saatlerinde burada bir curcuna yaşanır. Bu yol tehlikesi çok, ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı trafik kazalarının çokça yaşandığı bir yoldur. Eskişehir Güney Çevre Yolu’nun yapılması yalnız ekonomik değil, can güvenliği açısından da şarttır. Eskişehir Güney Çevre Yolu’nun ismi 2007 yılından beri geçmesine rağmen bir türlü hayata geçirilememiştir. Sarıcakaya-Mihalıççık yolu 50 kilometre kadar bir yoldur, bu yol bir saat on beş dakikada ancak katedilir. Bölgedeki hemşehrilerimiz ihmal edilmişlik duygusu içindedirler. Virajlarla dolu olan bu yolun iyileştirilmesinin bölge halkımızın yaşamına getireceği faydanın yanında bu yol Eskişehir’i Bolu veya Ankara’nın çevresine bağlayacaktır.

Hemşehrilerimizin bir diğer ulaşım sorunu Yunusemre Tren İstasyonu’yla ilgilidir. Bilindiği üzere, UNESCO 2021 yılını “Yunus Emre ve Hacı Bektaş Veli Yılı” olarak ilan etmiştir. Derviş Yunus Türbesi’nin bulunduğu bu merkez ve çevresinde 1 ilçe, 5 köy vardır. Buradan geçen bazı trenler durur ama bunlar Yunusemre’nin ne Eskişehir’le ne de Ankara’yla bağlantısını sağlar, bunlar çok uygunsuz saatlerde geçmektedir. Bölge halkının ve Yunusemreliğin ihtiyacını görecek şekilde burada duracak trenlerin yeniden gözden geçirilmesini talep ediyoruz. Aynı şekilde Nevşehir Kanlıca ve çevre köyleri tren istasyonlarında da -tıpkı Yunusemre’de olduğu gibi- Kayseri ve Ankara’yla irtibatsız, ilgisiz trenler durdurulur ve bölge halkı buralarda da trenlerden faydalanamaz.

Eskişehir-Seyitgazi-Afyon yolu 135 kilometrelik bir yoldur; bunun Afyon tarafı 40 kilometre kadar yapılmıştır, 40 kilometre kadar Eskişehir tarafı yapılmıştır ama 40 kilometreye kadar ortadaki kısım yapılmamıştır. Bu 40 kilometrelik yolun yapılmaması yüzünden Eskişehir’in Afyon’la bağlantısı Seyitgazi üzerinden yapılmak yerine Kütahya üzerinden yapılmaktadır. Hâlbuki Kütahya yolu, İstanbul yolunu bağlayan, trafiği oldukça yoğun bir yoldur; bu yolun yapılması hem Kütahya yolunu rahatlatacak hem de Eskişehirliğin Afyon’a bağlantısını kolaylaştıracaktır.

Eskişehir-Ankara kara yolunun 18’inci ve 25’inci kilometrelerine cep ya da alt geçit yapılması bu bölgede yaşayan 8 köyün talebidir; buralardan giriş, çıkışlarda büyük sorunlar yaşamaktadırlar. Eskişehir’in muhtelif yerlerinde 20’den fazla köyde yaşayan hemşehrilerimiz hiçbir suretle mobil internetten faydalanamadılar, 2G hizmeti için dahi köy dışında yüksek yerlere çıkmak zorunda kalmaktadırlar. Özellikle çocuklar EBA döneminde büyük sıkıntılar yaşadılar ve ailelerin bu konuda derin şikâyetleri var.

Batman’da vatandaşlarımız şehrin tam ortasından geçen demir yolunun yer altına alınmasını talep etmektedir. Yine, Batman ili sınırları dâhilinde bulunan pek çok kontrolsüz demir yolu geçidi vardır, burada yaralanmalı ve can kaybına neden olan kazalar olmaktadır. 450 bin kişinin yaşadığı Batman ilimiz hemzemin geçitlerin yapılmasını beklemektedir.

Konu çok uzadı ama Eskişehir URAYSİM’le ilgili size hiçbir şey söylemiyorum. Bu zaten Türkiye’nin bir projesidir, ülkeler arası bir projedir. Buna da gerekli ilgiyi göstereceğinize ve URAYSİM’in bir an evvel hayata geçirileceğine inanıyorum.

Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı olmasını diler, başarılar temenni ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Tamer Osmanağaoğlu, size üç dakika devretmişti üyemiz Sayın Ersoy, süreniz sekiz dakikadır.

Buyurun lütfen.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarım, kıymetli Komisyon üyeleri, Bakanlığımızın değerli bürokratları, saygıdeğer basın mensupları; hepinizi saygı ve muhabbetlerimle selamlıyorum.

Çağımızın getirdiği en büyük ihtiyaçlardan biri de ulaşım ve iletişim konusunda vatandaşlarımızın ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Bu bağlamda ulaştırma ve iletişim sistemlerinin tam bir koordinasyon içinde hayata geçirilmesi, geliştirilmesi büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojisi alanlarında ortaya konulacak uyumlu bir ilerlemenin hizmet anlayışına yansımaları, vatandaşlarımızın refah seviyesini ileri düzeylere taşıması kaçınılmaz olacaktır.

Bakanlığımızın bu koordinasyonun merkezi olduğu, bugüne kadar yapılan birçok hizmette vatandaşımızın beklentilerini karşılamak için önemli adımlar attığı tartışmasız bir gerçektir. Umuyoruz ki 2022 bütçesiyle birlikte, 2020 ve 2021 yılında küresel salgının da ortaya çıkardığı etkenlerden dolayı yavaşlayan yatırımlar hız kesmeden devam eder.

Sayın Bakanım, bu vesileyle seçim bölgem İzmir’de gerçekleştirdiğim temaslar esnasında gözlemlediğim bazı hususları bilgilerinize sunmak istiyorum. Bakanım, öncelikle İzmir’imize şimdiye kadar yaptığınız destekler için bir İzmir Milletvekili olarak teşekkür ediyorum. Doğru kullanıldığı takdirde çağın getirdiği en büyük fırsatlardan biri olan internet, küresel salgınla birlikte daha da önemli hâle gelmiştir. Gündelik hayatın dışında, eğitim alanında da kullanımı artan internet birçok meslek grubu için de vazgeçilmez bir ihtiyaçtır ancak bazı mahallelerimizde altyapı eksikliklerinden dolayı vatandaşlarımız bu hizmetten faydalanamamaktadır. Ödemiş ilçemize bağlı Dereuzunyer Mahallesi’nde, Beydağ ilçemize bağlı Erikli Mahallesi’nde, Aliağa ilçemize bağlı Aşağışakran, Kültür, Kapukaya, Uzunhasanlar, Çaltılıdere, Güzelhisar ve Kalabak Mahallelerimizde vatandaşlarımız bu konuda çalışmaların başlamasını beklemektedir.

Diğer yandan, Bayındır ilçemize bağlı Kızıloba Mahallemiz her yıl 1.000 ila 1.200 ton kiraz ihracı gerçekleştiren bir mahallemizdir. Dünyanın dört bir yanına temin ettiği kirazlarla adından bahsettiren, üretime büyük katkıları olan Kızıloba Mahallesi’yle ulaşımın sağlandığı kara yollarının toprak olması hem maliyeti hem de üretimi olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

İzmir’in Beydağ ilçesine bağlı Çamlık Mahallesi’nden Gedik güzergâhının kullanılarak Nazilli’ye olan ulaşımı sağlayan yolun asfaltlama çalışmasının tamamlanması; Çanakçı, Sarısu ve Başaran Mahallelerinde yaşayan vatandaşlarımızın kullandığı kara yollarının düzeltilmesi de vatandaşlarımızın beklentileri arasındadır.

Yine, Kemalpaşa ilçemizin Yukarıkızılcıca Mahallesi yaşlı nüfusu oldukça yoğun olan bir mahallemizdir. Bölgede hizmete girecek PTT ATM’siyle ilgili bir beklenti oldukça fazladır. Kemalpaşa’ya bağlı Başpınar Mahallemizden geçen, Spil Dağı Millî Parkı’na ulaşmanın sağlandığı Başpınar Mahallesi-Spil Dağı Millî Parkı arasındaki 3 kilometrelik yolun bölgemize yakışır bir şekilde düzenlenmesi beklentilerimiz arasındadır.

Bergama ilçemize bağlı Eğiller Mahallesi'yle birlikte 17 mahallenin daha Bakırçay havzasına ulaşmasını sağlayan tek kara yolundaki çalışmalar büyük oranda tamamlanmıştır. Bu yolun Eğiller-Çaltıkoru arasında kalan 2 kilometrelik kısmının da tamamlanması vatandaşlarımızın beklentileri arasındadır. Bu güzergâhı Balıkesir İvrindi'de yaşayan vatandaşlarımızın da kullandığı göz önünde bulundurulursa tamamlanacak yolun sağlayacağı fayda daha iyi anlaşılacaktır.

Sayın Bakanım, sorumluluğunuzun ve sorumluluk alanınızın büyüklüğünden dolayı ve güzel İzmir'e duyduğunuz muhabbeti bilmemizden ileri gelen bir samimiyetle, İzmir'imizle ilgili birkaç hususu daha dile getirmek istiyorum. Menemen ilçemizin en büyük mahallelerinden biri olan İsmet İnönü Mahallesi'nde bir PTT şubesi açılması diğer şubelerdeki yoğunluğu azaltacaktır. Aliğa ilçesine bağlı Yalı Mahallesi'nde bulunan hanelerin yarıya yakını "plaj kavşağı" olarak bilinen mevkinin aşağı yakasında yer alırken diğer yarısı ise yukarı yakasında yer almaktadır. İzmir-Çanakkale yolunun üzerinde bulunan bu kavşağın genişletilmesi bölgede yaşanan, can ve mal kaybına sebep olan kazaları minimize edecektir.

Sayın Bakanım, İzmir'imizin sorunlarının çözümüne yönelik gösterdiğiniz hassasiyetin farkındayız. Bir kısmını ifade ettiğimiz konularla ilgili de gerekli hassasiyeti göstererek lazım gelen adımları atacağınızdan hiç şüphemiz yoktur. Bu duygu ve düşüncelerle Bakanlığımızın bütçesinin devletimize, milletimize hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi Sayın Lütfi Kaşıkçı'ya üç dakika söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, size ve ekibinize öncelikle başarılar diliyorum.

Sürem çok az olduğu için hemen... Seçim bölgem Hatay'la ilgili birkaç vatandaşımızın talebini burada size ulaştırmak için söz almış bulunmaktayım.

Öncelikle, medeniyetimize çok büyük bir katkısı olduğunu düşündüğüm 1915 Çanakkale Köprüsü'yle ilgili başta Bakanlığınız olmak üzere, o köprüyü inşa eden firmaya, orada çalışan mühendis kardeşlerimize ve tüm işçilerimize bu milletin bir ferdi olarak teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, ulaştırma konusunda Hatay'da istediğimiz noktaya, maalesef, gelemedik. Özellikle Belen Geçidi'ndeki trafik yoğunluğu, yazın özellikle hafta sonlarında günlük 40 bin araca yakın çok büyük bir trafik yoğunluğu oluyor. Bu trafik yoğunluğundan dolayı kimi zaman trafik kazaları hatta ölümlü trafik kazaları da meydana geliyor. Bundan dolayı tüm şehrin ortak beklentisi bu Belen Geçidi'ne alternatif bir yol olacağını bildiğimiz, düşündüğümüz İskenderun'da duran otobanın Antakya'ya ulaşması. Hatta, bu konuda da şehrimizin insanları, vatandaşlarımız gayet de temkinli davranıyor; sayın Bakanlığımız otobanı İskenderun'dan Antakya merkeze kadar değil, havalimanına kadar ulaştırırsa bile bu yolun bence Hatay'ın trafiğinde, ulaşımında çok önemli bir katkı sunacağını düşünüyoruz. Sayın Bakanım, özellikle üniversite sınavlarında bu yolun tıkanıklığından dolayı yüzlerce arkadaşımız, kardeşimiz sınavlarına giremedi. Ben iddia ediyorum, Türkiye'deki trafik yoğunluğunun en fazla olduğu noktalardan biri.

Bunun dışında, yine, Erzin ile İskenderun arasında çevre yolumuz var Sayın Bakanım. Sıfırdan bir çevre yolu istemiyoruz, mevcut 50 kilometrelik çevre yolunun sadece üst kaplamasıyla, orta refüj çalışmasıyla ilgili bir düzenleme yine vatandaşlarımızın Bakanlığımızdan, sizlerden yoğun olarak beklentisi.

Sayın Bakanım, ilk defa biz gündeme getirmiştik, bir heyecanla gündeme getirmiştik, hızlı trenle ilgili bir çalışma vardı. Hatay'ın kuzeyden etrafını dolaşan bir hat var; Adana, Osmaniye ve Gaziantep'e kadar giden bir hızlı tren hattı projesi gündeme gelmişti. Biz burada Hatay'ı unutmayalım dedik, Antep'ten Antakya'ya 99 kilometre uzunluğunda...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım lütfen.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Bu konularla ilgili, Hataylılar olarak sizlerden özellikle otoban ve Erzin ile İskenderun arasındaki çevre yoluyla ilgili muhakkak suretle bu yolun yapılması vatandaşlarımızın sizlerden beklediği acil bir taleptir.

Sağ olun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Lütfi Bey.

Sayın Ömer Faruk Gergerlioğlu, HDP Grubundan, buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bakanlığında partizan uygulamalara rastlanıyor. İbrahim Damatoğlu, KESK HABER-SEN Genel Sekreteri, pandemi döneminde PTT'nin almadığı önlemleri eleştirmesinden, vaka ve ölüm sayılarını açıklamasından dolayı Zonguldak'tan ta Şanlıurfa Akçakale'ye sürgün edildi. Biz bunu soru önergesiyle de sorduk, hiçbir gerekçe yoktu, sadece yaptığı açıklama dolayısıyla sürgün edildi ve daha sonra idare mahkemesi kararıyla döndü ama “Niye böyle bir partizan uygulamayla sendikal hak sahibi bir kişiyi mağdur ettiniz?” diye soruyorum.

Aynı zamanda -Kocaeli Milletvekili olarak- Kocaeli Gebze Akse Sapağı'nda metro çalışmaları çok uzamış durumda. Esnaf olarak büyük zarara uğramışlar, ben esnafı gezdim, çok perişan durumdalar. 2021 Ocak ayından itibaren bu sapak tamamen kapatılmış, trafik felç. Metro inşaatının bir an önce bitirilmesini istiyor esnaf. Eğer bu konuda bir önlem almadınızsa bunun nedenlerini açıklayın. Yaya ve araç trafiğine ne zaman açılacak? Esnaf bitmiş durumda, iflas etmiş durumda. Oldukça merkezî bir hat burası.

Yine, İbrahim Halil Karakaya bir pilot, Hava Kuvvetlerinden ihraç edilmiş, adli soruşturmasında hiçbir şey yok, beraat etmiş, buna rağmen acımasızlık üstüne acımasızlık yapılmış ve sivil havacılık pilot lisansı da iptal edilmiş -ki Türkiye'den almamış, Avrupa'dan aldığı, 450 bin liraya aldığı uluslararası bir belge bu- ve yılların pilotu şu anda pilotluk yapamıyor. KHK'lilere yönelik ayrımcı politik kırım uygulamaları her alanda devam ediyor. Bakanlığınızda bu uygulama konusunda da size soru sormuşuz ama cevap vermemişsiniz. Bu insan yıllardır yetiştirdiği bu meslek dalı dışında ne yapabilir; aç, susuz mu kalsın? Bu hâli açıklamanızı isterim.

Yine, Kocaeli'de Kartepe Derbent Mahallesi Muhtarı da bize ulaştı. Pandemi döneminde Derbent'teki istasyonumuz kapalıydı “peron bakım çalışmaları” denildi ve şu anda muhtar, halk bir kampanya yapmalarına rağmen, Bakanlığa ulaşma çabalarına rağmen, maalesef hâlâ istasyon açılmamış durumda ve vatandaş oldukça sıkıntı çekiyor. Bununla ilgili çalışmalar nelerdir? Ne zaman açılacak? Ne zaman vatandaş hizmet vermeye başlayacaksınız?

Yine, Kocaeli’de Hayat Holdinge bağlı Hayat Kimyayla ilgili Başiskele’de Limaş işletmelerinde izopropil alkolün piyasaya sürüldüğü yönünde çok ciddi iddialar medyada yer aldı, Limaş yetkilileri haberi yalanladı ama tatminkâr açıklamalar yapılmadı. Bakanlığınıza da sorduk ama bize verdiğiniz cevap afaki bir cevaptı “Gereken iş güvenliği önlemleri alınmıştır.” diye. Biz size bunu sormuyoruz ki “İş güvenliği önlemleri alınmış mı?” diye sormuyoruz ki. Zaten o iş güvenliği belgeleri alınmadan bu tür fabrikalar faaliyete başlayamaz. Çok ciddi bir iddia var, halkın sağlığını büyük bir ihlale uğratacak bir büyük sıkıntı var, bununla ilgili gereken araştırmalar yapılmadan bize afaki, alelusul cevaplar veriyor Bakanlık. Bu konuda da daha tatminkâr bir açıklama bekliyoruz sizden çünkü halk sağlığını tehdit eden çok ciddi bir sıkıntı var ortada.

Yine, PTT acenteleri de çok zor durumda. Birçok acente sahibi bize ulaşıyor, başvuru yapıyor. Mesela, bakın, bir vatandaşımız Adıyaman Sincik’ten bize ulaşmış, Abuzer Tütün “İnlice beldesinde dört yıldır PTT acentesi olarak çalışmaktayım, başladığım günden bu yana 1.000 liraya, sigorta olmadan, elektrik, su, kira ve sabit telefon gibi giderlerimizi de kendimiz karşılıyoruz; hâl böyleyken elimizde 500 lira kalmıyor, asgari ücretin bile 2.800 liranın üstünde olduğu zamanda ailemi 500 liraya geçindiremiyorum, 2 çocuğuma bez ve mama bile alamıyorum. Ülke genelinde benimle aynı şartlarda çalışan 1.300 küsur acentenin durumlarının iyileştirilmesini istiyorum.” diyor. “Asgari ücret, sigorta gibi iyileştirmeler...”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım lütfen.

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) – “Bugüne kadar yazmadığım yer kalmadı.” Bakanlık cevap vermemiş, vatandaş bize sormuş, biz de size sormuşuz, siz de yine “Gereken önlemler alınmıştır.” “Gereken işlemler yapılmıştır.” gibi bir cevap vermişsiniz ama vatandaşın hâlipürmelal-i ortada, maddi açıdan çok büyük sıkıntı çekiyor, bu konuda tatminkâr bir açıklama bekliyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Celadet Bey’e söz verecektim ama Sayın Bakan küçük bir ihtiyaç için ayrıldı, geri dönecektir; gerçi, Bakan Yardımcılarımız, bürokrasi burada ama bu arada AK PARTİ’ye döneyim müsaade ederseniz, sonra size geleyim.

Sayın Mücahit Durmuşoğlu, size söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, sayın milletvekillerimiz, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın çok Değerli Bakan Yardımcıları, değerli bürokratları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah’tan niyaz ediyorum.

Hayata geçirilen dev projelerle Türkiye’yi bölgesinde güçlü, uluslararası alanda da ses getiren bir ülke durumuna getirdik. Öncelikle, ticaretin kolaylaştırılması adına atılan ulaşım adımlarında otoyol ve tren projeleri büyük önem arz ediyordu. Devreye alınan otoyol projeleriyle Türkiye temiz, konforlu, güvenli, tasarruf sağlayan ve zamanı kısaltan yollara sahip oldu. Seçim bölgem Osmaniye’ye giderken kullandığım Ankara-Niğde Otoyolu için de ayrıca teşekkür ediyorum.

2002 yılında AK PARTİ’nin iktidara gelmesiyle beraber birçok alanda olduğu gibi kara yollarında da cumhuriyet tarihinin en büyük yatırım seferberliği başlatılmış oldu. “Yol medeniyettir.” düsturuyula Anadolu’nun dört bir yanı artık ulaşılmasız olmaktan çıktı. Türkiye’nin kesintisiz demir yolu taşımacılığına imkân veren Marmaray Boğaz Tüp Geçişi, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı,

Tek Kuşak Tek Yol Projesi'yle hayat bulan Demir İpek Yolu'yla ihracat taşımalarımızda yepyeni bir dönem başlamıştır. Londra'dan Pekin'e ulaşan, insanlığın en büyük projelerinden biri olan Demir İpek Yolu Projemiz gerçekten ülkemiz adına gurur vericidir. Ayrıca, muhteşem Çanakkale Köprüsü için de teşekkür ediyorum, inşallah yakın tarihte açılacak.

Sayın Başkanım, seçim bölgem 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 gelmesi, sanayicilerin teşvik edilmesi, üretilen ürünlerin liman bölgesine daha ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılması amacıyla Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından yapımı planlanan Adana-İmamoğlu-Kozan-Kadirli-Osmaniye Demir Yolu Hat Projesi şu anda tamamlanmıştır, çok teşekkür ediyorum. Burada bir talebimiz var: Osmaniye-Kadirli-OSB Tren Yolu Hattı'nın bölümünün inşallah bu 2022 Yılı Yatırım Programı'na alınmasını talep ediyoruz.

Karayolları Genel Müdürlüğümüze de çok teşekkür ediyoruz. Karayolları tarafından yapımı devam eden Ceyhan-Çukurköprü-Kozan- Kadirli yolunun, Osmaniye il sınırları içerisinde yer alan 16 kilometrelik Çukurköprü-Kadirli-OSB yolunun, Kadirli-Andırın yolunun, Kanlıgeçit-Düziçi yolunun, Toprakkale otoban bağlantı yolunun, Osmaniye-Kadirli yolunun bölünmüş onayının verilerek 2022 Yılı Yatırım Programı'na alınmasını ve ayrıca Osmaniye ilimize Karayolları Şube Müdürlüğü kurulması hususunda Sayın Bakanımızdan desteklerini bekliyoruz.

Bir de İstanbul, Ankara, Konya, Karaman, Mersin, Adana -İncirlik- Osmaniye ve Gaziantep illerine hızlı trenle ulaşım sağlamak için şu anda devam eden bir proje var, inşallah bu projenin de bir an önce hayata geçirilmesini bekliyoruz.

Ben tekrar toplantımızın hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah'tan niyaz ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – 2023 hedeflerine her geçen gün daha da yaklaştığımız bu günlerde, 2053 ve 2071 vizyonumuzu oluşturmak için her zamankinden daha fazla çalışacağımızı bir kez daha vurgulamak istiyorum.

Sözlerime son verirken bu dev yatırımların vatandaşlarımızın hizmetine sunulmasına vesile olan başta Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlarımıza, Bakanlığımızın değerli bürokratlarına, mühendisinden operatörüne, işçisinden memuruna kadar emeği geçen herkese şükranlarımı sunuyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Mustafa Esgin, buyurun lütfen.

MUSTAFA ESGİN (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Değerli Bakanım, kıymetli hazırun; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın önümüzdeki yıl bütçesinin hayırlı olmasını dileyerek sözlerime başlamak istiyorum.

Seçim bölgem Bursa raylı sistemlerde cumhuriyet tarihi boyunca ihmal edilmiş olan bir şehirdir. Tarihler 1891'i gösterdiğinde Bursa'dan Mudanya'ya kadar 42 kilometre raylı sistem hattıyla yolculuğun ve taşımacılığın başladığı şehir olan Bursa'nın bu hikâyesi tarihler 1948'i gösterdiğinde ne yazık ki bitmiştir ve bir daha hiç açılmayacak şekilde kapanmıştır ama Bursalıların yüreğinde bu hikâye bir yara bırakmıştır.

Şükürler olsun, AK PARTİ dönemimizde bu hikâye tekrar başlıyor ve bu süreç devam ediyor. Bir gecikme var, bunu kabul etmek durumundayız ama bunun önümüzdeki süreçte hızla kapatılması yönündeki Bakanlığımızın iradesine ben teşekkür ediyorum ama Bursa'nın da bundan sonra hiçbir şekilde bir zaman kaybına tahammülünün olmadığını da eklemek istiyorum.

Evet, Covid'e rağmen kara yolları yatırımlarımız devam ediyor. Bilecik-Yenişehir arasındaki yolumuz devam ediyor. "Dağ yolu" olarak ifade ettiğimiz yolumuzda, yine Doğanç Tüneli'nde çalışmalar devam ediyor. Bunun yanı sıra, Gemlik-Mudanya arasındaki sahil yolumuzda çalışmalar devam ediyor; bundan dolayı müteşekkirim. Dağ yolundaki süreç Bursa'nın çok uzun yıllardır beklediği bir süreç; burada 2 tünelimiz daha var; 4,5 kilometrelik ve 500 metrelik 2 tünel, Erenler mevkisinde, bunların da bir an önce ihalesinin yapılması Bursa halkının önemli bir beklentisidir.

Son olarak, benim de seçim bölgem Bursa Karacabey'de "Boğaz yolu" diye bir yolumuz var. Sayın Bakanım, Karacabey Boğaz yolu bizi sadece 20 tane kırsal mahalleye götüren yol değildir, aynı zamanda dünyanın en güzel longoz ormanlarından biri olan Karacabey Longozu'na götüren yoldur bu yol, aynı zamanda 20 kilometrelik sahil şeridine götüren yoldur, aynı zamanda dünyanın en büyük ihlamur ormanlarına sizi götüren yol, bu yoldur. Bu yolda da kırk elli yıllık beklentiden sonra çalışmalar başlamıştır ama ifade etmek istediğim şey şudur ki: Otobandan itibaren 30 kilometrelik, hem de sadece genişletme yapılarak yapılacak olan bu yol -bölgenin talihini değiştirecek olan ve daha sonrasındaki süreçlere de ciddi katkı sağlayacak olan bir liman projesinden bahsediyorum- çok önemli, stratejik ve katma değeri yüksek bir yatırımdır. Bunun altını çiziyorum ve 2023'e kadar mutlaka bunun bitirilmesi noktasındaki bölgemizin, halkımızın hassasiyetini sizlere iletmek istiyorum.

Tekrar teşekkür ediyorum, tekrar hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Şimdi, HDP Grubundan Sayın Celadet Gaydalı'ya söz veriyorum.

Buyurun lütfen Sayın Gaydalı.

Süreniz beş dakikadır.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Hepinizi saygıyla selamlarım.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı aslında sermaye şirketlerinin ya da basında "müteahhitler çetesi" olarak anılan şirketlerin iştahlarını en çok kabartan Bakanlıktır. Dolayısıyla, burada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinden ziyade bu şirketlerin tartışılması da gayet normaldir. Bakıldığı zaman da bu ülkede yap-işlet-devret, kamu-özel iş birliği ya da kirala-işlet-devret projelerinin kamu yararından çok, kamu üzerinde ciddi külfetler doğurduğu defaatle belirtilmiş fakat bu hususlar inkâr edilse de gerek kamuoyunda ortaya çıkan sonuçlar, gerek uygulamalar sonrası gündeme gelen projeler olsun, hepsi de bunun talan ve rant bakanlığı hâline dönüştüğünü kanıtlamıştır. Belki tekrar olacak ama, sermaye ve devlet iş birliğinde kaybeden her zaman toplumun bizi kendisi oluyor. Bunu bizler görüyoruz, bu iktidar grubu görmüyor mu? Tabii ki görüyor ama politik çizgileri, bu talanı hizmet olarak algılamakta o kadar keskin davranıyor ki ne desek biçare.

Bakınız Zafer Havaalanı'na, yani sermayeye şöyle denilmiş: "Sen bu havalimanını yap, ben sana garanti de veriyorum. Halk uçmuş, uçmamış, çok önemli değil. Ben 'hizmet' derim, sen 'para' dersin; ikimizin de sorunu çözülür." Buna da "akıllıca yönetim" deniliyor. Yani en ufak bir projede dahi insan ekonomik anlamda analiz yapar. Buradan kaç yolcu gider, burası ne kazanır, ne kaybettirir; yok böyle bir çalışma. Yeter ki 5'li çete şirketlerinin patronları ihya olsun. Bu projeler sizinle başlamadı dolayısıyla sizlerin bunu durdurma yetkiniz de yok, gücünüz de yok, zaten niyetiniz de yok; bunun farkındayız.

Bakınız, vergi rekortmenleri listesi açıklanıyor, devletten en fazla ihale almış bu müteahhitlerden 1'inin adı yok yani burada absürt bir durum söz konusu. Yani küçük bir dükkânı olan, 2 lira kazanç elde eden esnafın yakasına yapışıp "Öde vergini." diye canına okunurken koca koca şirketlere milyon dolarlık ihalelerle para kazandırılıyor, vergi ödemeye gelince ne bir ses ne bir nefes.

Sayın Bakan, bu koltuklar gelip geçicidir, kalıcı olan icraatlardır. İcraat, emin olun, büyük yapılar inşa etmek değil; talana, ranta, çıkar ilişkilerine karşı dik bir duruş sergilemektir. Bu devleti bu müteahhitlerin tekelinden, talanından kurtarmak başta sizin sorumluluğunuzdur fakat bir yasa geliyor ve diyorsunuz ki: "Ben bu şirketlerin aynı zamanda Bakanlık olarak garantörüym. Göt kimden kredi alırsan al, arkanda ben varım." Siz kimin parasıyla, kimin arkasında duruyorsunuz? Bu halkın vergileriyle hizmet üretmek varken nasıl oluyor da koskoca Bakanlık müteahhidin kefilî hâline getiriliyor? Bunu da kamuoyunun vicdanına bırakıyorum.

Ben, gençlik yıllarımdaki şantiye çalışma ve yönetimlerimde olaya iki takım arasında bir futbol maçı gözüyle bakardım. İdare ile -yani kontrol deyin, idare deyin, işveren deyin- müteahhit arasında bir maç olarak gördüm, her iki tarafın da amacı gol yemeden başarılı çıkmaktı. Şimdi, ülkemizde olanlara bakıyorum, sahaya çıkıncaya kadar rakip görünen takımlar, oyunun ilk dakikalarında maçı tek kaleye çevirip her iki taraf da aynı kaleye gol atmaya çalışıyor, hatta kaleciye "Niye gollerini yemedin, kurtardın?" diye kırmızı kart gösteriliyor yani bu oyun tamamen müteahhit takım kazansın diye oynanıyor.

Evet, Sayın Bakan, bir soruya artık açık açık cevap vermeniz lazım. Devlet Demiryolları özelleştirilecek mi? Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ kurularak aslında bu sektörün içini iyice boşalttınız, belediyeden ne kadar boşa kalan kişi varsa buralara doldurdunuz, niteliksiz bir hâl alması için resmen kurumun içi boşaltıldı.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU – Tamamlayalım lütfen Sayın Gaydalı.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Bitiriyorum efendim.

Bakınız, Sirkeci ve Haydarpaşa Garları devletin elindeki son yerler. Neden buralar aktif kullanılmıyor? Şimdi Sirkeci Garı çift hat ama tek hatta dönüştürülmek isteniyor.

Yine, Devlet Demiryollarının bitmek bilmeyen bir yandaş müteahhit şebekesi var. Nerede ballı bir iş var, bu şirketler zaten orada hazır ve nazır duruyor.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Peki, teşekkürler.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU – Şimdi, konuşma sırası Sayın Hüseyin Yıldız'da.

Buyurun Sayın Yıldız.

Süreniz beş dakikadır.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Bakan Yardımcıları, değerli bürokratlar, sayın basın mensupları; hepinizi sevgiyle, saygıyla selamlıyorum.

Tabii ki Ulaştırma Bakanlığı bütçesi olduğu zaman bütün milletvekilleri düşüncelerini rahatlıkla söylemelidir. Ben konuşmama başlamadan önce özellikle Sayın Uğur Aydemir'in konuşmalarını dikkatlice izledim, hiçbir laf atmadım.

Değerli arkadaşlar, Cumhuriyet Halk Partisi olarak yola, köprüye, yapılan işlere karşı değiliz. Cumhuriyet Halk Partisi olarak "Bu köprü'nün maliyeti nedir, nasıl ihale edildi? Bu yolun maliyeti nedir, nasıl ihale edildi? Bu devlete, millete yani hazineye ne kadar yük getirdi?" diye soru soruyoruz. Ben size bir örnek vereyim: Özellikle 3 Temmuz 2020 tarihinde benim bölgem olan Aydın bölgesindeki

Denizli-Aydın Otoyolu'nun ihalesi oldu. O dönemde, hatırlarsanız, Sakarya'daki fişek fabrikasının patlaması, baroların ayrışması falan derken o hafta çok yoğun bir Meclis mesaisi vardı, o hafta arasında bu ihale oldu. Sayın Bakan ve Karayolları Genel Müdürü sektörle beraber kamuoyunun önünde bir açıklama yaptılar; bu işin 6-7 milyar civarında olduğunu açıkladılar. On-on beş gün sonra... Ben özellikle Ulaştırma Komisyonunda olduğum için bu işi takibe aldım, anlaşmanın sözleşmesi bir şekilde elimize geçti. Anlaşma da şuydu değerli arkadaşlar: 140 kilometre için yıllık 24 milyon 455 bin araba geçişi, yılda garanti 91 milyon 158 bin euro -Türk lirası değil euro, dolar da değil- çarptım, on yedi yıl işletecek bu firma, hazineye toplam yükü 1 milyar 549 milyon 686 euro. Buna da o dönem yani 3 Temmuz 2020 için baktığımda euro 7,70; çarptığımızda değerli arkadaşlar, Türk parasıyla yaklaşık 11 milyar 932 milyon yapıyordu. Şimdi, yol... İmzaladılar, Sayın Bakan gelip Denizli'de temelini attı. Şimdi, bugün hesap yaptığımda, değerli arkadaşlar -o gün Bakanın, Sayın Genel Müdürün ve müteahhitin açıklamasında 6-7 milyar liraya mal olacağını söylediği yoldan bahsediyorum- şu an bu kurdan hesapladığımızda 20 milyar TL civarında. Yani şu an 23 Temmuz 2020 ile bugünkü tarihler arasında kur farkı tam 8 milyar TL, yani bu müteahhit bu yolu bedavaya getirmiş oluyor arkadaşlar. 6-7 milyar liraya mal olan bir yolu... Bu aradaki bir yıllık kur farkından dolayı hazineden 8 milyar para çıkıyor.

Peki, bu yolu Aydın halkı kullanacak mı? Birinci soru bu. Bu yola "Halkın, Aydın halkının ve Türk vatandaşının kullanacağı yol." mu diyorsunuz? Hayır, değerli arkadaşlar. Çünkü neden? Bu yolu tam 140 kilometre gittiğinizde 70 TL para ödüyorsunuz, şu anki kur üzerinden bahsediyorum. Ben buradan özellikle Aydın milletvekillerine seslenmek istiyorum, AK PARTİ milletvekillerine seslenmek istiyorum: Karacasu, Buharkent, Nazilli, Köşk, Yenipazar; orada oturan Aydın'lı vatandaşlarımız 70 lira verip Aydın merkeze giderken o yolu kullanacaklar mı? Kullanmayacaklarını hepimiz biliyoruz değerli arkadaşlar, bir.

İki: O yetmiyormuş gibi, Türkiye'nin en verimli arazilerinden şu an yol geçiyor arkadaşlar, en verimli arazilerden. Yani Sayın Bakan, Avrupa'yı gezmişsiniz, yıllardan beri bu işin içindesiniz, 140 kilometrede 10 tane çıkış olur mu? Size soruyorum: Sadece bir firma para kazansın diye 10 çıkış olur mu? 10 kilometrede 1, 15 kilometrede 1 çıkış olur mu?

Örneğin; Buharkent, alanı küçük bir ilçemiz, değerli arkadaşlar, o alanda da gerçekten küçük bir ovası var ve geçim kaynaklarının hepsi orada.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Ve Buharkent'te yaşayan vatandaşlarımızın hiçbirisi bunu istememesine rağmen, zulmederek, oraya yine getirdiniz, giriş yaptırınız.

İki: Kamulaştırma; bu çok önemli, bir dakika sizden zaman...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Vallahi kusura bakmayın Hüseyin Bey, kusura bakmayın; çok sayıda bekleyen arkadaşımız var.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Kamulaştırmada bütün vatandaşlarımız isyanda değerli arkadaşlar.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Özellikle Karayolları Genel Müdürlüğüne söylüyorum: Buradan bir yılda alınan ürünün, incir ağacından alınan ürünün parasını ödüyorsunuz; buna bir çözüm bulun.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – CHP Grubundan İrfan Kaplan Bey, süreniz beş dakikadır.

Buyurun.

İRFAN KAPLAN (Gaziantep) – Sayın Başkan, Sayın Bakan ve değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Milletvekili olduğum günden bu yana sürekli dile getirdiğim, yazılı soru önergesi verdiğim seçim bölgem Gaziantep’in Nurdağı ilçesindeki D400 Kara Yolu’nun duble yol yapılmaması sebebiyle yüzlerce canımızı bu yolda yapılan kazalarda yitirdik. Neredeyse her gün yeni bir kaza oluyor ama hâlen yapılmadı. Eski Ulaştırma Bakanı Cahit Turhan ile makamına giderek bizzat görüştüm, bu yolun bir an önce yapılması beklentimizi söyledim ama sonuç alamadık, hâlen de alamıyoruz. Bir kez daha buradan sizden rica ediyorum: Sayın Bakan, lütfen, “Nurdağı ölüm yolu” olarak bilinen bu yola bir an önce duble yol çalışmasını başlatın, daha fazla canımızı bu yolda kurban vermeyelim.

Sayın Bakan, yine Gaziantep’imizin Karkamış ve Oğuzeli ilçeleri arasındaki yolun dar ve asfaltlamanın sağlıksız olması da bölgede yaşayan vatandaşlarımızın bir sorunudur, bu yolun da bir an önce yapılması gerekmektedir. Gaziantep’in Organize Sanayi Bölgesi’ne giden yeni yerleşim merkezi olan Beykent’te trafik ve nüfus yoğunluğunda ciddi bir artış vardır, bu bölgede çok fazla trafik kazası meydana gelmektedir, üst geçit yapılması zorunlu hâle gelmiştir.

Sayın Bakan, pandemi döneminde motorlu kuryelerin sayıları daha çok arttı ve iş yükleri fazlaştı. Mobil sipariş uygulamaları da puanlama üzerine çalışmakta ve müşterilerin düşük puan vermemesi için hız konusunda kuryelere baskı uygulanmaktadır. İşletmelerin otuz ya da kırk dakikada servis anlayışlarından kaynaklı, paketleri zamanında götürmek için canlarını tehlikeye atan motorlu kuryeler, işlerini kaybetmemek adına hayatlarından olmaktadır. İşverenler, kuryelerden 5 tane paketin yarım saatte dağıtılmasını ve günlük ortalama 100-120 TL yevmiye için 100-150 kilometre yol yapmalarını istiyor. Birçok işveren motorlu kuryelere koruyucu kıyafet ve ekipman sağlamıyor, motorlu kuryeler her an ölümlerle burun buruna. Ayrıca, koruyucu kıyafetlerde vergi yükü kaldırılmalı ve koruyucu kıyafetlerin temini kolaylaştırılmalıdır. Mesleki yeterlilik belgesi dâhilinde olan koruyucu kıyafet şartı getirilmeli ve denetlenmelidir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığıyla birlikte bu konuda herhangi bir düzenleme yapmayı düşünüyor musunuz?

Bir diğer konu ise HGS ve OGS’lerde otomatik tahsilat yapılmadığında vatandaşlara geçiş ücretlerinin 4-5 katında fahiş cezalar kesilmesidir. Hem fahiş cezalar hem de anında direkt icra davasının açılması vatandaşlarımızı mağdur etmektedir. Gelir hedefini ya da geçiş hedefini tutturamayan köprü ve otoyol işletmecisi şirketler hedeflerini tutturmak için vatandaşlarımıza açtıkları icra davalarıyla bu paraları almaya çalışmaktadır. Vatandaşlarımız yıllardır geçmediği otoyollara, köprülere vergi öderken 5 şirket de her geçen gün zenginleşmektedir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi Sayın Müzeyyen Şevkin’e üç dakika söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; 1 milyar 100 milyon lira toplam borcu ve aylık 20-25 milyon lira taksit ödemesi nedeniyle doğmamış çocukları bile borçlandıran Adana Hafif Raylı Taşıma Sistemi Projesi borcunun artık Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına devredilmesi gerekiyor. Cumhurbaşkanı ve eski bakanlar defalarca söz vermesine rağmen sistemin devri ve 2’nci etabın tamamlanmasına yönelik Ulaştırma Bakanlığınız tarafından neden herhangi bir girişimde bulunulmuyor? Ayrıca hastaneler bölgesi, stadyum, okullar, üniversiteler, yerleşim yerleri gözetilerek hazırlanan fizibilite

etütleri teknik ve mali açıdan güncellenerek Bakanlığa sunulan ve Bakanlıktan onay alan ancak bu kez Cumhurbaşkanlığının onayını bekleyen 11,5 kilometrelik Akıncılar-Üniversite-Stadyum 2'nci Etap Hafif Raylı Sistem Hattı'na ilişkin akıbeti de sizden öğrenmek istiyoruz Sayın Bakan.

Yine, Adana için büyük önem taşıyan ve “ölüm yolu” olarak adlandırılan Adana-Karataş yolu, yine, Adana-Kozan yolu yirmi yıldır tamamlanamamaktadır; bu derin bir acıdır, Adanalılar bu yolların tamamlanmasını bekliyor.

Temeli 2013 yılında atılan ve 2016 yılı Mart ayında bitirileceği belirlenen Çukurova Bölgesel Havalimanı 2021 yılının sonlarına gelinen süreçte tam bir keşmekeş hâlde ve Türkiye tarımına, ekonomisine, Adana'ya, Mersin'e yedi yıldır zarar veren bu havalimanını yapmak yerine Adana Şakirpaşa Havalimanı'nı genişletmeyi neden düşünmediniz? Konumu nedeniyle dünyanın stratejik öneme sahip ve kâr eden 9 havalimanından 1'i olan Adana Şakirpaşa Havalimanı'nın genişletilmesini Adanalılar sizden bekliyor Sayın Bakan. Şakirpaşa Havalimanı'nı genişletme çalışmasıyla ilgili bir plan ya da programınız var mı?

Öte yandan, yıllardır Adana'nın denize açılan kapıları olan Yumurtalık ve Karataş'ta feribot seferleri için... Karataş'tan başlayarak İskenderun, Yumurtalık, Mersin, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti hattında feribot seferleri düzenlenmesini bekliyoruz.

Yine, Sayın Bakan, Türkiye'de gençlerimiz işsizlikle kıvranırken, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Karayolları Genel Müdürlüğünde atama beklerken uzun süreden beri bu konuda bir adım atılmadı. Mimar, mühendis ve şehir plancıları atama bekliyor Sayın Bakan.

Ayrıca otoyollar, köprüler yapmakla övünüyorsunuz ama ne yazık ki en ufak bir yağışta, heyelanlarda kâğıt gibi ayrılan yollarla karşılaşıyoruz. Tren kazalarında yaşanan travmayı yeniden hatırlatmak istiyorum buradan. Yaşamını yitiren vatandaşlarımızın aileleri hâlâ hukuk mücadelesi veriyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Dolayısıyla, bu tren hatları ve otoyollarda mutlaka jeolojik, jeoteknik etütler yapılmalıdır. Jeoloji, jeofizik mühendislerinin, inşaat, makine mühendislerinin ve konunun uzmanlarından oluşan paydaşların çağa uygun ulaşım tekniklerini kullanmak adına buralarda istihdam edilmesi gereklidir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi bir liste okuyacağım yine, hazırlanmanız bakımından. AK Parti Grubuna geçiyorum şimdi. Selim Gültekin Bey'e önce söz vereceğim, ardından Sayın Lutfiye Selva Çam'a söz vereceğim, sonra tekrar CHP Grubuna döneceğim, Sayın Cavit Arı, Sayın Özkan Yalım ve Sayın Çetin Arık CHP Grubundan; bu şekilde devam edeceğiz.

Selim Bey, süreniz beş dakikadır ama olabildiğince az kullanırsanız seviniriz.

Buyurun.

SELİM GÜLTEKİN (Niğde) – Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcılarımız, Bakanlığımızın kıymetli bürokratları; öncelikle “Gazi Meclisimize hoş geldiniz.” diyor, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçe görüşmelerinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

“Kalkınmanın temel unsuru olarak ulaşırma yatırımlarında ne kadar iyi bir noktaya gelirse ülkemizin büyümesinin ve güçlenmesinin önünü de o denli açmış oluruz. Bunun için ulaşırma ve altyapı yatırımlarını kesintisiz olarak sürdürmekte kararlıyız.” sözleriyle ulaşırma ve altyapının önemini

ifade eden Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde ulaştırma ve altyapıda son on dokuz yılda çok büyük devrimler gerçekleştirerek ülkemize çağ atlatan projeleri milletimizin hizmetine sunduk. Yapılan bu yatırımlar, ortaya konulan vizyon ve hayata geçirilen devasa projelerle Türkiye sürdürülebilir kalkınma hamlesi yolunda emin adımlarla yoluna devam etmektedir. “Yol hayattır, yol medeniyettir.” anlayışıyla ülkemizin ulaşım imkânlarını her gün daha üst seviyeye taşıyan Bakanlığımıza çalışmalarında kolaylıklar ve başarılar diliyorum.

Edirne’den Şanlıurfa’ya kesintisiz yol ayrımının tam ortasındaki Niğde’mizin kaderini değiştiren, her yolun Niğde’ye çıktığı, konforu ve güvenliği üst seviyeye çıkararak mesafeleri kısaltan, cumhuriyet tarihimizin en önemli yatırımlarından birisi olan Niğde-Ankara Otoyolu için Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’a canıgönülünden teşekkür ediyorum. Niğde-Ankara Otoyolu’muz yol medeniyettir anlayışıyla, başta sanayimiz olmak üzere Niğde’mizin ekonomisine, turizmüne, ticaretine ve tarımına şimdiden büyük katkılar sağlamaya başlamıştır. Bu katkıların ve etkilerinin de ilerleyen dönemde daha da artacağına yürekten inanıyoruz.

Sayın Cumhurbaşkanımızın talimatıyla küçük araçlarda yüzde 20, büyük araçlarda yüzde 40 yapılan indirim sonrası son üç ayda toplam 1 milyon 400 bine yakın araç geçişi olmuştur. Önümüzdeki dönemlerde bu geçişi yapan araç sayısının ve dolayısıyla da Niğde’mizden geçen insan sayısının artacağını öngörüyoruz.

Sayın Bakanım “Hızlı tren Niğde’den geçecek mi?” sorusuyla karşılaşılıyor. Siz de bugün sunumunuzda 2 ayrı hızlı tren hattının inşallah, önümüzdeki yıllarda, Niğde’mizden, Ulukışla ilçemizden geçeceğini bizlerle paylaştınız. Öncelikle, Niğdeli hemşehrilerim adına sizlere teşekkür ediyorum. Öyle ki, Karadeniz’i ve İç Anadolu’yu Akdeniz’e bağlayan hızlı tren hatlarının kesişim noktası, Niğde’mizin Ulukışla ilçesidir. Bu hatlardan Konya-Karaman-Ulukışla Hızlı Tren Hattı’nın, Karaman-Ulukışla arasındaki altyapı yapım çalışmalarında yüzde 83 fiziki gerçekleştirme sağlanmıştı. Yine Karadeniz’i güneye bağlayacak olan Kırıkkale, Kırşehir, Aksaray kesimlerindeki proje hazırlama çalışmaları devam etmektedir. Aksaray-Ulukışla kesiminde, proje çalışmalarının tamamlandığını, yatırım programına alındığını sunumunuzda ifade ettiniz. Yine sunumunuzda, toplam 192 kilometre uzunluğundaki Aksaray-Ulukışla-Mersin Yenice Hızlı Tren Projesi’nin de dış finansman yoluyla tamamlanacağını ifade ettiniz. Yani saatte 200 kilometre hıza uygun, çift hatlı, elektrikli, sinyalli hem yük hem de yolcu taşımacılığı sağlayacak olan 2 ayrı hızlı tren hattı Niğde Ulukışla ilçemizden geçecektir. Niğde’miz için çok önemli olan bu hızlı tren hattı projelerinin yakın takipçisi olduğumuzu, Bakanlığımızla da irtibatta olduğumuzu ifade etmek istiyorum.

Yine, cumhuriyet tarihimizden bu yana, hiç devlet demir yolu üst geçidi olmayan Niğde’mize bu dönemde toplam 35 milyon TL maliyetli 4 adet demir yolu üst geçidini kazandırdık. Tabii ki, bu arada projesi devam eden yatırım çalışmalarımız da bulunmakta. Sayın Bakanım, projesinde son noktaya geline Niğde Andaval yükleme merkezinin ihalesiyle ilgili de Niğde’mize müjdenizi bekliyoruz.

Türkiye’mizin gelecek vizyonuna uygun ve önüne çıkan fırsatları en iyi şekilde değerlendirerek, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde daha güçlü ve büyük Türkiye hedefimize ulaştırarak, aziz milletimizin konforlu ve güvenli ulaşımını sağlayacak yeni yatırımlara imza atacak olan Bakanlığımızın 2022 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyor, tüm katılımcılara saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, teşekkür ediyorum.

Lütfiye Hanım, hazırsanız size söz veriyorum; buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

LÜTFİYE SELVA ÇAM (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Siber güvenlikten dijitalleşmeye, karbonsuzlaşmadan otonom ulaşım, evrensel erişimden İHA sistemlerine kadar kritik alanlarda faaliyet gösteren Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum öncelikle.

Ulaştırma ve altyapı, ülkemizin güvenlik ve refah seviyesini, gelişmişlik düzeyini, ticaret ve kalkınmasını işaret eden en önemli göstergelerden biridir. Pandemiyle yaşanan süreçte, ulaşım ve haberleşmede de değişim ve gelişimler göz önünde bulundurulacak olursa, dünyanın âdeta jeostratejik kalbi konumunda olan Türkiye, ulaşım ve altyapıda küresel bir vizyonla hareket ediyor. Kalkınmanın temel altyapısı olan ulaşım ve haberleşme sektöründe dün bir vizyon olarak bahsedilen projelerimizin çoğu bugün hayata geçti. On dokuz yılda 1 trilyonluk bir kamu yatırımımız söz konusu. Önceden sadece 6 ilimiz bölünmüş yollarla birbirine bağlıyken bugün 77 ilimiz bağlı; Edirne’den yola çıkan bir kişi Şanlıurfa’ya kadar kesintisiz bir şekilde otoyolla yolculuk yapabiliyor. Yollarımızın standartlarının yükselmesi, iş gücü ve akaryakıt açısından kazanımlar elde etmemizi sağlıyor. Sadece bölünmüş yollarımız yılda 18 milyar TL’ye ulaşan bir ekonomik fayda getiriyor. Ölümlü ve yaralanmalı kazalarda yoldan kaynaklanan kusur oranı binde 3’lere kadar düştü. Bu sayede, on üç yılda kaza yerinde hayatını kaybeden kişi sayısı yüzde 79 azaldı.

Demir yolu ağımızın baştan sona yenilendiğini görüyoruz. Ülkemizde ilk defa yüksek hızlı tren hatları inşa edildi. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı sayesinde batı Avrupa’dan Uzak Asya’nın en ucuna kadar kesintisiz tren seferi mümkün. Marmaray’ın entegre olduğu bu hat bir küresel ticaret ağı âdeta.

Bunun yanında, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü’yle denizleri aşıyoruz. 400’ün üzerindeki tünellerimizle dağları delerek ulaşımı kolaylaştırdık.

Hava yolunda ise aktif havalimanı sayımızı 26’dan 56’ya yükselttik. 2003 yılında yurt dışı uçuşları sadece 50 ülkeye gerçekleştirilirken bugün 126 ülkeyi geçmiş durumdayız. Ayrıca, Bakanlık İHA’yla ilgili düzenlemelere ve mevzuat çalışmasına da dünyadaki pek çok ülkeden daha önce başladı.

Geçtiğimiz günlerde yaşanan dijital mecradaki kesintiyle bile yerli ve millî dijital uygulamaların ne kadar gerekli olduğunu hatırlamış olduk. Bakanlığımız, siber güvenlik ve iletişim ekosisteminin geliştirilmesine yönelik girişimler yaptı. Dijitalleşme faaliyetlerinin en güzel örneği e-devlet ve 5G altyapısı oldu. TÜRKSAT uydusu çalışmaları ve Yeşil Mutabakat’a yönelik faaliyetlerle Türkiye’nin küresel vizyonunu ortaya koyduk.

İlim Ankara’ya gelecek olursam, ulaşım ve haberleşme alanında on sekiz yılda yaklaşık 70 milyar TL’lik yatırım yaptık. Ankara’yı diğer şehirlere bağlayan devlet yolları 943 kilometreye ulaştı. İlçe, belde ve köyleri şehir merkezine ulaştıran il yollarını 73 kilometreye, otoyolları ise 360 kilometreye ulaştırdık. Bunun yanı sıra Sayın Bakanımızla birlikte açtığımız Ankara Akyurt Fuar ve Sanayi Bölgesi Köprülü Kavşağı’yla bile, bu projeye karbon salımının yılda yaklaşık 3 bin ton azalacağını öngörüyoruz.

Ayrıca, Polatlı Şehir Geçişi ve Kartaltepe Köprülü Kavşağı, Beypazarı-Nallıhan devlet yolu, Kızılcahamam-Çerkeş Tüneli, Hastane Farklı Seviye Kavşağı, Akyurt Fuar ve Sanayi Bölgesi Köprülü Kavşağı, Kalecik Develioğlu Köprüsü restorasyonu, Gölbaşı Şehir Geçişi, Kahramankazan yolu, Yargıtay Köprülü Kavşağı ve metro çalışmalarıyla birlikte Ankara’mıza çok ciddi bir şekilde hizmet veren Sayın Bakanımıza ve ekibine ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Bunun yanı sıra, yüksek hızlı trenle de Eskişehir, İstanbul, İzmir ve Sivas’a bağlanma imkânımız oluyor; çalışmalar devam ediyor. Ayrıca, yeni Ankara Garı’nızın inşası ve metro çalışmaları, Başkentray; bunun gibi pek çok çalışma için hem Bakanımıza hem de ekibine ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

2022 bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum Selva Hanım.

Şimdi Cavit Arı Bey’e söz veriyorum. Sekiz dakika söz vereceğim; Cavit Bey yine bugün çok cömert, iki dakikasını Özkan Bey’e devretti.

Buyurun lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar, Sayın Bakan; Cumhuriyet Halk Partili milletvekili arkadaşlarımızın ifade ettiği gibi Cumhuriyet Halk Partisi olarak kesinlikle yatırımlara karşı değiliz ancak kamu-özel iş birliği bu ülkenin geleceğini tehdit eden, geleceğini ipotek altına alan, çocuklarımızın geleceğini ipotek altına alan bir uygulama hâline dönüşmüş durumdadır. Genel Başkanımızın geçen yılki bütçe konuşmasında da ifade ettiği gibi Cumhuriyet Halk Partisi iktidarında bu kamu-özel iş birliği projeleri kamulaştırılacaktır.

Sayın Bakan, geçen yılki sunumunuzda ve bu yılki sunumunuzda Antalya’yla ilgili bir konu var, “Antalya’da 19,1 kilometrelik raylı sistem yaptık.” şeklinde bir açıklamanız var. Sayın Bakan, EXPO’yla birlikte başlayan 2’nci raylı sistem, meydana havaalanı ve EXPO Alanı’na devam eden 19,1 kilometrelik raylı sistem. Burası 249 milyon 857 bin TL’lik bir proje bedeli üzerinden 259 milyon TL’ye ihale edilir 2016 yılında ve ilave maliyetlerle beraber -145 milyon lira bir ilave, nasıl bir ilave maliyetse- 379 milyon liraya mal olur. AKP’li Belediye Başkanı döneminde yapılmış olan bu protokolle geri ödemesinde kâr payı esasına dayalı bir uygulamayla, kâr payı üzerinden yüzde 15 alınacağı taahhüt edilir ve bu şekilde, örneğin 2019 yılı Şubat ayında 35 bin TL, Mart ayında 37 bin TL, Nisan ayında 42 bin TL belediye tarafından Bakanlığınıza ödeme yapılır. Ancak Belediye, Antalya Büyükşehir Belediyesi Cumhuriyet Halk Partisine geçtikten sonra, siz, bu kâr payı esasından alınma uygulamasından vazgeçerek Belediyenin genel bütçe vergi gelirleri üzerinden yüzde 5 oranında kesinti yapılmasına karar aldınız. “Yani şimdi ne oldu?” dersiniz, daha önce aylık 40-50 bin TL olarak geriye ödeme yapılırken aylık 4-5 milyon lira gibi Antalya Büyükşehir Belediyesinin gelirlerinden kesinti yapılmaya başlandı.

Sayın Bakanım, benim bu konudaki açıklamalarımın sonra siz Bakanlık olarak benim açıklamamı yalanlar bir açıklama yaptınız. Ben “379 milyon lira, haksız alınan bir para durumundadır ve bu şekilde yüzde 5 esasıyla kesilemez.” dedim. Ancak siz beni yalanlarken şöyle bir açıklama yaptınız Sayın Bakan: “Evet, aylık 4 milyon lira üzerinden yüz ay süreyle alınacak.” Yani ben 379 milyon liraya itiraz ederken, Sayın Bakan siz yalanlayarak 400 milyon lira olduğunu ifade etmektesiniz. Yani biraz daha itiraz edersek herhâlde bunu 450-500 milyon liraya kadar çıkaracağınızdan endişe duymaktayız Sayın Bakan. Bu parayı almaktan vazgeçin Sayın Bakanım. Bakın, madem ki bu kitapçığınıza “Antalya’ya hizmet ettik, yatırım yaptık, raylı sistem yaptık.” diye yazabiliyorsanız, bu parayı isteyemezsiniz, istiyorsanız buraya yazamazsınız. Antalya halkının hizmetine kullanılacak olan 379 milyon lira, sizin paranızla 400 milyon lira bir parayı Antalya Belediyesinden kesemezsiniz, kesecekseniz de ancak ve ancak AKP’li belediyeye nasıl aynı uygulamayı gelir esası üzerinden yüzde 15’le yapıyor iseniz aynı şekilde devam edin; aksi hâlde, Antalya halkının sizden alacağı olur Sayın Bakan. Siz bu parayı kesmekle beraber Antalya halkına yapılacak olan hizmetleri önlüyorsunuz Sayın Bakan. Bakın, Antalya halkı 2019’dan bu tarafa... Bakın, sadece 2019’dan bu tarafa Büyükşehirden 142 milyon lira para kesilmiş durumda. Bu da Antalya Büyükşehir Belediyesinin hizmetinin tarafınızdan engellenmesi demektir, Antalya halkının az yatırım alması demektir.

Burada PTT Genel Müdürü de vardı sabahki sunumda. Bakın, PTT Genel Müdürüne seslenmek istiyorum: Şimdi, adli tebligat; adli tebligatın 100 grama kadar olanı 26 TL'ye çıkarılmış durumda, 100 gramı aşarsa da 35 TL. Ya, el insaf, Sayın Müdürüm, hızlı tebligat 52 TL yani afaki bir rakam. Bu rakam ne demektir biliyor musunuz? Bakın, bu rakam, aslında bireylerin hak arama özgürlüğünün tarafınızdan engellenmesi demektir. Yani bir tebligatın 36 TL olması ne demek Sayın Müdürüm? Yani insanların dava açıp, icra takibi yapp hakkını aramasını neredeyse önlemektesiniz.

Buradan bir talebim olacak. Bakın, Tebligat Kanunu gereğince adresinde bulunamayan borçluların tebliğlerini muhtarlara bırakmaktasınız. Ancak artık ekonomik koşullar o kadar kötü gitmekte ki çok sayıda özellikle açılan icra takipleri ve açılan davalar nedeniyle adresinde bulunamayan borçluların veya davalıların tebligatları muhtarlara bırakılmakta. Muhtarlara gidin, şöyle bir bakın, koli koli tebligat var. Bakın, bu husus, kanunda yazan bir kamu görevi olmanın ötesine geçmiş, muhtarlar açısından bir angarya hâline dönmüş durumda. Siz, şimdi, bir taraftan, bir tebligat için 26 TL alacaksınız, adresinde bulunamayan borçlu yönünden veya muhatap yönünden muhtarı angarya vaziyetinde çalıştıracaksınız. Sayın Müdürüm ve Sayın Bakanım, buradan size seslenmek istiyorum muhtarlar adına: Muhtarlara bırakılan her tebligat için en az 3 TL olmak üzere muhtarlara buradan ödenek vermek, ücret vermek zorundasınız, muhtarlar sizin bedava çalışanınız değil.

Şimdi yine PTT Genel Müdürüne buradan seslenmek istiyorum: Antalya'da "PTT Kampı" diye bilinen Antalya'nın en değerli yeri var Lara'da. Geçen yıl burayı satış listesine koydunuz, önce Varlık Fonuna devredildi ve sonrasında satış listesine kondu. Sayın Müdürüm, eğer burası satılırsa Antalya'nın Lara bölgesinin tamamen yok edilmesi demektir, Antalya turizminin mahvedilmesi demektir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) – Buradan, yetki tamamen sizdeyse satış listesinden çıkarın diyorum.

Son söz olarak yine PTT'yle ilgili söylüyorum: PTT acentelerine 2016 yılında, o dönemin hükümleri gereğince asgari ücret seviyesinde destek veriyordunuz ancak 2016'dan bu tarafa bini geçkin acenteye bu desteğinizi 2016'daki 1.300 TL seviyesinde bıraktınız; bine yakın acente bu nedenle mağdur durumda. Bunu ilgili hükümler çerçevesinde asgari ücret seviyesine yükseltin diyorum, bütçenizin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Özkan Yalım, süreniz yedi dakikadır.

Buyurun.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, ilk önce 2022 bütçeniz hayırlı olsun; özellikle, ulaştırma sektöründeki tüm nakliye sektörüne, otobüs, kamyon, taksi, minibüs, bütün şoför arkadaşlarımıza hayırlı olsun.

Sayın Bakan, ilk önce ilimle alakalı başlayacağım. Biliyorsunuz -Uşak Havalimanı'ndan önce, ona da geleceğim- bir çevre yolu yapılmakta, yalnız süresi, 2 kat daha fazla süre geçmesine rağmen maaalesef hâlâ bitirilemedi. Bu konuyla alakalı ben, yapan, yapıcı firmayla görüştüm, bütçe sıkıntısından dolayı olduğunu özellikle bana belirttiler. Benim buradan sizden ricam: Çevre yolunun bir an önce yapılmasıyla alakalı, bütçenin bir an önce temin edilip çabuklaştırılmasıyla alakalı sizden bu konuda destek bekliyorum.

Diğer bir konu, birçok arkadaşımızın da bahsettiği, artık dünyanın en popüler havalimanı hâline gelen -ismi o şekilde oldu- Zafer Havalimanı. Uşak 370 bin nüfuslu, İzmir'e 210 kilometre, Zafer Havalimanı'na 110 kilometre. Bakın, Uşaklı, Zafer Havalimanı'na gitmek istemiyor. Uşak'ın kendi öz havalimanı var, kendi personeli var; itfaiyesi, bütün uçuş ekipleri, kulesi, kule ekipleri, yer ekipleri, vesaire vesaire her şeyiyle hazır; 1 TL de garantisi yok, 1 TL de borcu yok. Lütfen, Uşaklıya daha fazla eziyet ettirmeyin. Sayın Ulaştırma Bakanım, sizden ricam: Gelin, Uşak Havalimanı'mızı açalım ve de en azından haftada üç veya dört gün İstanbul'a ulaşımını sağlayalım diyorum. Bu konuyla alakalı tekrar tekrar sizden tüm Uşaklı vatandaşlarım adına ricada bulunuyorum.

Sayın Bakan, diğer bir konu: Tabii ki bütçe hepimizin bütçesi, yalnız, yap-işlet-devret modeliyle hâlâ hatalar devam etmekte. Özellikle 1915 Çanakkale Köprüsü güzel bir köprü olacak ancak sadece Ramazan ve Kurban Bayramları öncesi bile, arife günlerinde bile vapurlardan en fazla 13-15 bin geçiş yapılıyor. Orada verilen 45 bin geçiş garantisinin imkânsız olduğunu ben biliyorum, bunu sizler de biliyorsunuz. 15 euro artı KDV'ye buradan geçecek olduğumuz bu adette insanı bulamayacağız. Yani burada da tekrar, vatandaşın ödediği vergilerin toplandığı hazinemize yine müracaat edeceğiz. Buradan da hatamızı söylemek istiyorum.

Sayın Bakan, birçok vatandaşımız, burada olan arkadaşlarımız bile, belki çalışan birçok arkadaşımız bile, İstanbul'a gittiğinde gidecek olduğu adresi bilmediğinden dolayı kesinlikle navigasyonu açıyor; hangi marka navigasyon olursa olsun veya hangi marka cep telefonu olursa olsun maalesef -bunlara sponsorluk veriliyor anlaşılan- Kuzey Marmara Otoyolu'na, Yavuz Sultan Selim'e veya Osmangazi Köprüsü'ne yönlendiriliyor. Kesinlikle obligatör olarak yönlendirilip vatandaşın soyulması söz konusu. Kendiniz bile deneyebilirsiniz Sayın Bakan, bakın, net söylüyorum; kendiniz makam aracınızla gittiğinizde açın navigasyonunuzu, inanın sizi Kuzey Marmara Otoyolu'na, Osmangazi'ye veya Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne, güzergâh üzerinden ona yönlendirecek; bunu özellikle belirtiyorum, deneyin Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – En hızlı güzergâh oradan olduğu için.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Fakat Sayın Bakanım, milletimiz soyuluyor, bu yap-işlet modeliyle bu firmalara... Bakın, milyarlarca para soyuluyor. Neyse, bakın, siz kendiniz deneyin, ondan sonra göreceksiniz.

Diğer taraftan Sayın Bakan, biliyorsunuz, 1 Temmuzdan itibaren -bu çok önemli, Sayın Bakan, burası çok hassas, lütfen, rica ediyorum Türk Cumhuriyetlerine yani Özbekistan, Tacikistan, Kazakistan ve de... Bu 4 ülkeye, biliyorsunuz "dozvola" dediğimiz geçiş belgemiz yok. Kazakistan geçiş belgesini tüm nakliyeciler adına, uluslararası nakliyeciler adına... Bakın, 1 Temmuzdan bu tarafa, 1 tane kamyon, 1 tane aracımız Hopa'dan, Sarp Sınır Kapısı'ndan geçmedi; gönderemiyoruz. Bütün nakliyeciler beni günde defalarca arıyor. Sizden ricam, ihracatımızın daha pozitif hâle gelmesi adına, rakamların daha iyi olması adına lütfen Kazakistan Hükûmetiyle görüşün, Hazar Denizi'ne 2.500 dolarlık ek maliyeti karşılatırmayın; bizim nakliyecilerimize zorla 2.500 dolar daha fazla verdirip Hazar Denizi üzerinden deniz yoluyla geçirmek istiyorlar. Burada, özellikle Tacikistan ve Özbekistan nakliyecilerine büyük avantaj sağlayıp bizim Türk firmalarımızın beline büyük kazma vuruyorlar. Maalesef, nakliye yapamaz hâle geldik Türk Cumhuriyetlerine; bunu da özellikle tüm nakliyeciler adına sizden talep ediyorum.

Sayın Bakan, çok önemli bir konu daha var, burada gerçekten çok büyük bir haksız kazanç var. Lütfen... Normalde konu özellikle Enerji Bakanlığını ilgilendiriyor ama sizi de direkt ilgilendiriyor bir şekilde. Yine, uluslararası nakliye yapan... Avrupa'ya açılan 3 büyük kapımız Hamzabeyli, Kapıkule ve de İpsala Sınır Kapımız; biliyorsunuz, buradan ülke dışına giden nakliyecilerimiz gümrüksüz alanda

mazot almaktadırlar. Normal araçlar 900 litre, “Thermo King” dediğimiz yani buzdolaplı araçlar 1.400 litre mazot alabilir ÖTV’siz, KDV’siz ancak şu anda eşel sisteminde ÖTV bittiğinden dolayı sadece KDV’den muaf. Peki, ne oluyor, nedir buradaki rant ve de haksız kazanç; size anlatayım. Buradaki bütün, özellikle Komisyonadaki yani Plan ve Bütçe Komisyonundaki arkadaşlarımızın dikkatine sunuyorum, bakın, bu çok hassas bir konu. Şu anda İpsala, Kapıkule ve Hamzabeyli’deki mazot satış fiyatı -ÖTV yok, sadece KDV’siz- 7,57 ile 7,62 arasında. Peki, buna artı KDV’yi koyduğumuzda inanın, 8,93 ile 8,99 oluyor. Peki, şu anda dışarıda herhangi bir akaryakıt istasyonunda mazotun fiyatı ne kadar? Sayın Bakanım, lütfen bakar mısınız? 8,36. Bakın, şu anda dışarıdaki herhangi bir akaryakıt firmasında satış KDV’yle birlikte 8,36 ancak o gümrüksüz alandaki KDV’siz satılan mazot KDV’yi de koyduğumuzda 8,99’a geliyor. Normalde 7,60 değil 7,10 veya 7 olması lazım; vatandaşımızın, nakliyecimizin resmen litre bazında 60 kuruşluk soyulması söz konusu. Bundan dolayı sizden gerçekten tüm uluslararası nakliyeciler adına... Bakın, Avrupa’ya giden bütün araçlarımız bu 3 kapıdan çıkıyor, bu 3 kapıdan çıkan bütün nakliyecilerimiz afaki derecede soyuluyor. Maalesef, soyan kişi de AK PARTİ Eskişehir Milletvekili Harun Karacan.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Sayın Yalım, sağ olun, teşekkür ediyorum.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Özkan Bey, ayıp ettiniz, çok ayıp ettiniz.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Belgeli konuşuyorum, eğer belgesizse beni dava edebilir. Ben belgeli konuşuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çetin Arık, dört dakika süreniz var.

Buyurun.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Başkanım, herkese beş dakika bize niye dört?

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – İsim vererek ayıp ettiniz Özkan Bey.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – İbrahim Bey, ben belgeli konuşuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, Sayın Arık’a söz verdim.

Buyurun.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Yeniden başlatır mısınız Sayın Başkan?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, saygıdeğer milletvekilleri, kıymetli bürokratlar; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Kayseri, Orta Anadolu’nun en önemli ticari, sanayi, sağlık merkezlerinden biri. Orta Anadolu’da Niğde, Nevşehir, Kırşehir, Yozgat, Sivas gibi illerimizin merkezi konumunda ama maalesef Türkiye’nin kalbindeki Kayseri’mizin ulaşım ile ilgili çok ciddi sorunları var. Bunların başında da yüksek hızlı tren ve otoyol var.

Sayın Bakan, ticari zekâsıyla nam salmış Kayseri’miz tam on yedi yıldır yüksek hızlı tren masalıyla kandırılıyor. Bakınız, 2 Cumhurbaşkanı, 3 Başbakan, sizin de aranızda bulunduğunuz 9 Ulaştırma Bakanı, sayısız milletvekili Kayseri için yüksek hızlı tren sözü verdi. Ben de Plan ve Bütçe Komisyonlarında “Ankara’dan yola çıkan kaplumbağa Kayseri’ye ulaştı, Kayseri’ye yüksek hızlı tren ne zaman gelecek?” diye sordum; Sayın Bakanın cevabı: “Proje bitti, ihale aşamasında.” Bir sonraki

Plan ve Bütçe Komisyonunda yani 3 Kasım 2017 tarihinde tekrar sordum “Kayseri’ye niçin üvey evlat muamelesi yapıyorsunuz, Kayseri yüksek hızlı trene ne zaman binecek?” diye. Bakın, Sayın Bakanın cevabı aynen şöyle: “Kayseri Hızlı Tren Projesi bitti -kayıtlara girmesi açısından önemli- aralık ayı içerisinde yapım ihalesine çıkacağız; üç-üç buçuk yıl içerisinde de bitirmiş olacağız. Bunu daha öncede söylemiştik, bir kez daha ifade ediyorum.” Yani o günkü Ulaştırma Bakanının söylemine göre Kayseri bugün yüksek hızlı trene binmiş olacaktı. Siz Bakanlık koltuğuna oturunca 21 Ağustos 2020 tarihinde yazılı olarak, sonra da yine 19 Kasım 2020 tarihinde Plan ve Bütçe Komisyonunda size sordum. Sizin de verdiğiniz cevap: “Paramız yok, dış kaynak bulabilir misiniz?” Bakınız, bugün de kitapçığınıza bakıyorum, diyorsunuz ki: “Kayseri’yi yüksek hızlı tren hattına dâhil etmeyi amaçlıyoruz.” Şimdi, ben, burada “Kayseri’yi niçin aldatıyorsunuz, Kayseri’ye niçin yalan söylüyorsunuz? Devleti yönetenler milletine yalan söyler mi?” desem Sayın Başkan beni oradan uyaracak, “Temiz bir dil kullanın.” diyecek...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bakın...

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Ki uyarmaya da başladı.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu kelime doğru bir kelime değil, doğru bir kelime değil. Rica ediyorum...

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Sayın Başkanım, siz benim yerimde olsanız nasıl bir dil kullanırsınız? Bakınız...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Siz az önce bana geldiniz, “Çok güzel bir dil kullanacağım.” dediniz. Olmaz, olmaz...

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Bakınız Sayın Başkanım, size soruyorum: “2017’nin Aralık ayında ihalesi bitmiş olacak.” diyor ama bugün gelinen noktada “Kayseri’nin de hatta alınması planlanıyor.” diyor; şimdi ben bu Sayın Bakana ne söyleyeyim?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Eleştirebilirsiniz ama bu kelimeleri kullanmak zorunda değilsiniz. Rica ediyorum...

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Yani ne söyleyebilirim? Ya, siz benim yerimde olsanız Sayın Başkan, ne söylersiniz? Siz söyleyin, ben onu söyleyeyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Böyle söylemem, eleştiririm ama başka kelimelerle söylerim.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Onu söyleyeyim yani sizin söylediğinizi ben Sayın Bakana söyleyeyim. “Kayseri’yi de almayı düşünüyoruz.” diyor ama bir önceki Bakana göre biz şu an hızlı trene binmiş olacaktık.

Yine, başka bir problem; otoyol problemi. Bakınız, Sayın Genel Başkan Yardımcısına soruluyor, Sayın Özhasseki’ye “Kayseri’ye ne zaman otoyol gelecek?” diye. Sayın Bakanın cevabı aynen şu: “Kırşehir’e kadar çift yol, oraya kadar gidin, sola dönün, Niğde Otoyolu’ndan gidin.” Sayın Başkan, şimdi benim nasıl bir dil kullanmamı düşünüyorsunuz?

Yine, yirmi yılda Felahiye’nin Göğdere yolunu, 20 kilometrelik Göğdere yolunu yapamadınız. Bakınız, olmayan proje için de Belediye Başkanı ödül almış Sayın Başkan.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Bakınız, Kayseri’de seçim döneminde atılan manşetler “Ankara-Kayseri arası bir buçuk saat olacak.” diyor. Ne zaman diyor? 2017’de deniliyor ama Kayseri’de hâlâ yüksek hızlı tren yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi HDP Grubundan Sayın Necdet İpekyüz'e söz vereceğim, sonra CHP Grubundan Sayın Abdüllatif Şener'e, daha sonra da AK PARTİ Grubundan Ahmet Kılıç Bey'e söz vereceğim.

Necdet Bey, önce size söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basının değerli mensupları, değerli vekil arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Arkadaşlarımızın çoğu değindi; tabii, bütçeyi konuşuyoruz, bütçenin aslında hepsi sadece Bakanlığın değil Türkiye'nin genel ekonomik seyriyle de ilişkili. Birçok arkadaşımız gündeme getirdi, özellikle, garanti verilen geçişler ve dövizle endeksli geçişlerle ilgili de konuşuldu ve biz şu anda hem geçmişle hem bugünle hem de yarınla ilgili, bütçeyle ilgili bir görüşme yapıyoruz. Ve sanıyorum, bize aktardığımız sabahki bilgilere göre doların fiyatı "9,27" diye belirlenmişti -yanılmıyorsam, bu hesaplamalar önümüzdeki dönem için- ve yaklaşık 20 milyar TL'lik bir hesaplama yapılmıştı gerek otoyollarla ilgili gerek havaalanlarıyla ilgili. Biz bununla ilgili bir tahmin yürütüyorduk. Şimdi, 9,27 dünden beri 10 liraydı ve Sayın Bakan siz sabah oturduğunuzda ve şu andaki hesaplamaya göre bütçenin borcu arttı ve sizin önümüzdeki dönem işiniz daha zor. Ve aslında bizlerin, muhalefetin burada söylediği sadece sizinle ilgili değil, bu Merkez Bankasının bağımsızlığı, genel ekonomik seyir, bölgeler arası eşitsizlik, dünya, bu işin nasıl harcamalar gerektirdiği; bunların hepsi aslında hepimizi ilgilendiriyor. Keşke düşmüş olsaydı, sizin bütçenizde daha fazla para olmuş olsaydı, bu bütün hepimize yansımış olsaydı. Ve hele hele dövizle endeksli yapılan bütün işlemler bu istikrarsız ortamda, 1 kuruşunda bile hepimizin boğazından kısıtlamaya neden olacak, hepimizin yapacağı alışverişlerde kısıtlamalara neden olacak; öğretmenler, memurlar, sizin çalışanlarınız, yoksullar, işsizler daha sıkıntıya düşecek. Bu nedenle, biz kamu-özel iş birliğinden yap-işlet-devretten söz ettiğimizde, dışarıdan fon almadan söz ettiğimizde sıkıntıdan söz ediyoruz. Nitekim, daha Meclis mart ayında bir yasa çıkardı, sizin Bakanlığın bünyesinde artık yurt dışında kimi firmalar fon aldığına bir nevi kefaret görevi görecek – bilmiyorum, verildi mi, verilmedi mi- böyle bir düzenleme de yapıldı. Yani Türkiye kendi Türk lirasının değer kaybının olduğu dönemde, ekonomisinin raya oturmadığı görüldüğü hâlde... Bununla ilgili bir düzenleme yapılması lazım, düzenleme yapılmazsa bu yolların, demir yollarının, hava yollarının çoğu durmuş olacak veya gelecekte hiçbirisiyle ilgili bir ödeme yapılamayacak; biri bu.

Bir diğeri; Sayın Bakan, bakın, diyorsunuz ki: "Denetleniyor; Sayıştay raporları falan..." Ben bir soru sormuştum İstanbul Havalimanıyla ilgili. Yapan firma Gayrettepe'de bir işlem yapacaktı 8 milyon euroluk. Soruya şöyle bir yanıt geldi: "Evet, yapılmamış. Şu anda bu firma, yapan firma yürütüyor. Bununla ilgili işlemler takip ediliyor." Bu basına düştü, firma bana haber gönderdi "Yatırdık." diye, önceki gün sizden de geldi "İşlem yapılmıştır, alınmıştır." diye ama bu arada yapılması gerekeni o firma yapacaktı, o firma yapmamış, diğer firma yapmış, para Bakanlıktan ödenmiş, daha sonra o para, şu anda 7,5 milyon ödenmiş; sizden de yazı geldi, Bakanlıktan iki gün önce yazı geldi sizin imzanızla.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Evet, biliyoruz, bekletildi.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Yani bekletilmişse bile bunu kendileri yapmadılar, taahhüt ettikleri hâlde yapmamışlar, firma yapmış.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Süreci biz belirliyoruz.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ama onların yapmaları lazım, diğer firmaya devretmişler. Bu şeyi gösteriyor Sayın Bakan: Bu gruplar istedikleri zaman kalem oynatıyor. Aslında bir kurum, bir bakanlık bir şey dediğinde sizden çekinmesi lazım; yirmi gün önce bir şey teslim etmesi lazım.

Bir diğer konu: Biz bölgeler arası eşitsizlikten söz ediyoruz. Bu bölgeler arası eşitsizlik aslında Türkiye'nin en önemli problemlerinden biri. Neden? Çünkü bir taraftan ülkenin kalkınması, biraz önce söylediğimiz krizlerin önlenmesi... Bu kriz sadece ekonomik değil; her açıdan krizin önlenmesi lazım. Şimdi arkadaşlarımız kimi zaman iktidardan söz ettiklerinde “Ülke geliyor.” diyor. Ülkenin gelişmesi bölgeler arası eşitsizliği gidermiyor, aynı düzeyde gelişmiyor. Bakın, sizin sunumunuzdan bazı örnekler söyleyeceğim ve sonra devam edeceğim: Demir yolu ağı, burada harita var, paylaşmışlar; tümüyle 2023'ten -2035- sonrası; Erzurum'dan aşağıya kadar yok hiçbir plan yok, Erzurum'dan aşağıya kadar. Bir tek kırmızı olan yer var Sayın Bakan, bir tek kırmızı olan yer var: Mazıdağı (Mardin) demir yolu; Cengiz Holding. Çünkü orada entegre tesisin sahibi, ihaleyi yapan da, o işi yapan da yine Cengiz Holding. Yani bizim “5” dediğimiz de, “taahhüt firmaları” dediğimiz de bu. Koskoca Erzurum'dan, hatta Sivas'tan bu yana aldığımızda, bütün hepsi 2023 sonrasına... Peki, buraların turizmi, hayvancılığı, tarımı nasıl kalkınacak, nasıl düzelecek?

Şimdi “Kurtalan Ekspresi” dediğinizde şarkılar düzenleniyordu, gruplar düzenleniyordu. Biz geçen yıl da dedik ya “Mezopotamya ekspresi” diyelim, “turizm” diyelim, “inanç turizmi” diyelim, birçok şeyi geliştirelim. Yirmi dört saatte Kurtalan'a gidiyor, yirmi dört saatte. Peki, yurttaş nasıl gidecek? Ki bu pandemi süreçlerinde bayağı kısıtlamalar da oluyordu. Niçin bu programa alınmıyor? Yok. Bakın “Mazıdağı Mardin” dedim; Mazıdağı'yla Mardin arasında düzenleme yapılıyor, Mardin ile Diyarbakır arasında demir yolu yok. Antep-Urfa-Habur; Türkiye ciddi bir ihracat yapıyor, Kürdistan Bölge Yönetimi ciddi bir ihracat yapıyor. Cevdet Bey biliyor, kaç sefer gitti; muhtemelen belki de siz de gitmişsinizdir. Niçin oraya demir yolu döşenmiyor? Urfa'dan, Antep'ten, Diyarbakır'dan oraya demir yoluyla lojistik destek sağlansın, transfer yapılsın. O da yok ama bütün her şeye, bölgeler arası eşitsizliğe baktığımızda, Erzurum'dan aşağıya kadar oraya ciddi bir yatırım yapmadığımızda hayvancılık bitiyor, tarım bitiyor, turizm gelişmemiş oluyor ve yoksulluk artıyor, işsizlik artıyor. Ama özel sektör olunca, bir gübre fabrikası için, bir entegre tesis için yapınca onu da Diyarbakır kent merkezinin içinden götürüyorsunuz. Normalde çevre yolundan yapılması lazım, geçen yıl da söyledik. Yani firma zaten ihaleyi almış, günde 750 ton gübre üretecek, bir özel şirket üretiyor, bunun hepsini bir büyükşehirin içinden taşıyacak. Niçin büyükşehirin içinden taşıyor? Oraya da bir raybüs yapın, raylı bir sistem kurun; Antep'e kadar gelmişsiniz.

Yine, İbrahim Aydemir burada dinlesin, Erzurum'dan aşağıya kadar bir tane kent içi raylı sistem yok; Van'da yok, Erzurum'da yok, hiçbir ilde yok, büyükşehirlerde yok. Diyarbakır kent merkezinde zaten demir yolu var; biliyorsunuz siz, tekstili biliyorsunuz, organize sanayiye biliyorsunuz, hastaneleri biliyorsunuz, kentin içinde bir banliyörlü sisteme dönüşün, o da yapılmıyor. Böyle yapıldığı sürece direkt gerileme oluyor.

Bir diğeri; biz bazen gezdiğimizde diyoruz ki: “Uçuyoruz... Uçuyoruz... Uçuyoruz...” İnanın, doğuda, güneydoğuda insanlar uçamıyor; zaten yoksul, işsiz. Niçin uçamıyor? Uçak seferlerinde 800-900 lira bilet. Batman'dan Ankara'ya tek bir sefer var ve sefer sayıları artmıyor. Bakın, Diyarbakır bölgenin en önemli kentlerinden bir tanesi; Diyarbakır'dan Bursa'ya sefer vardı, Bursa seferi durduruldu, Trabzon'a sefer konuldu; Vali Trabzonlu. Olsun, Trabzon'a da olsun, Bursa'ya da olsun. Ya, Kıbrıs'a da koyun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Düzeltelim de Vali Rizeli.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Neyse, düzelttiniz. Biraz önce Garo “Rizeli” deyince karşı çıkıyorduk.

Yani, olsun, Trabzon’a da olsun, Bursa’ya da olsun, Kıbrıs’a da olsun. Erbil, Bağdat... Erbil’e ciddi bir ihracat yapılıyor, daha önce vardı seferler, durduruldu; niçin konulmuyor? Niçin Kıbrıs’a konulmuyor, Türkiye’nin farklı yerlerine konulmuyor? Yani Bursa seferi niye durduruldu? Sefer sayıları niye artırılmıyor? Niye fiyatlar yüksek? Fiyatlar düşsün. Bununla ilgili Batman’da niye yapılmıyor, İzmir’e... Avrupa’ya, Almanya’ya uçak gidiyor Düsseldorf’a; her gün yurttaşlar arıyor, Amsterdam’a uçsun, Stockholm’e uçsun, gümrük geliştirilsin orada. Bunlarla ilgili düzenleme... Her söylememize rağmen bunlar yerine getirilmiyor. Ama diğer şeyler, güvenlikle ilgili bir problem öne alındığında hemen işleme konuluyordu; artık onlar da durdu, onlar da yapılmıyor ne yolda ne ulaşım, hiçbir şeyde. Bu, giderek bölgedeki eşitsizliği daha da artırmış oluyor.

Batman-Diyarbakır kara yolu, inanın -sizden önce de- her zaman onarımda. Her kaza sonrası can kaybı olduğunda bir hareketlilik başlıyor altı yedi ay, ondan sonra duruyor. Çift şerittir, daha, sağlıklı olarak o yolda tek şeritte baştan sona kadar gidememişsiniz ama kimi zaman istenildiğinde kırk sekiz saatte bazı işlemler yapılabilir, ihaleler yapılabilir; uzattıkça uzat. Bunların tümünün düzeltilmesi lazım.

Şimdi, arkadaşlarımız konuştu Sayın Bakanım -siz de sabah söylediniz- Tokat’ta 2 milyon yolcu garantisi veriliyor sizin konuşmanızda var.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Necdet Bey, son cümlelerinizi alalım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Devlet yapıyor, ne garantisi?

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Pardon “garanti” demeyeyim, 2 milyon yolcu taşınmalı... Tokat’ın nüfusu kaç? 500 bin mi?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Garanti yok, takılmışsınız bir garantiye.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ama siz yılda 2 milyon demişsiniz, siz demişsiniz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Necdet Bey, süreniz dolmuştur, son konu olsun bu lütfen.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Tokat’tan yılda 2 milyon yolcu uçacaksa eyvallah -ki nüfusu azalan bir il- Ya, demek ki Tokat’ta doğan bir bebek de yılda 4 sefer uçacak. Şimdi, Sayın Bakan, bu para, devlet de yapsa, garanti de olsa hepimizin cebinden gidiyor. Amasya’da havaalanı var, Ordu-Giresun’da var, Samsun’da var.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Van’da var, Diyarbakır’da var, Batman’da var, Şırnak’ta var.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Bu para kimden gidiyor? Bakın “planlama” denilen bir şey var Sayın Bakan, her yere yapılmaz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sürenizi aştınız; teşekkür ediyorum Necdet Bey, sağ olun.

Değerli arkadaşlar, şimdi CHP Grubundan Sayın Abdüllatif Şener’e söz veriyorum.

Buyurun Sayın Şener.

Süreniz sekiz dakikadır.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basın mensupları; hepinizi sevgiyle, saygıyla selamlıyorum.

Bütçeler temel mantığı itibarıyla gelecek bir yılla ilgili devlet gelirlerinin toplanmasına ve harcamaların yapılmasına Meclis tarafından yetki ve izin verilen metinlerdir, klasik tanımı budur. Dolayısıyla bir yıl içerisinde yürütme organı ve diğer erkler ne kadar para harcayacak, idare hangi kaynaklardan ne kadar vergi toplayacak buna parlamentolar karar verir ve bu kararın olduğu dokümanlar, belgeler de bütçeyi oluştururlar. Bu nedenle, bütçelerde bazı özelliklerin ve müzakerelerde de bazı kuralların olması lazım. Bunların içerisinde en önemlisi bütçelerin şeffaf olmasıdır, açık, anlaşılır olmasıdır. Bütçesini savunan kurumların, bakanların parlamentoya bütçeyle ilgili bilgileri açık seçik, net bir şekilde bildirmesi gerekir. Hatta, gelirlerin arkasına giderler, giderlerin arkasına gelirler gizleyerek bütçe getirilmez ve bütçeler böyle bir özelliğe sahip olmaz yani şeffaftır. Baktığınız zaman, nereye ne harcanmış, ne harcanacak, hangi hizmet kaç mal oluyor, kamuya maliyeti ne, vatandaşa maliyeti ne; bunların açık ve net olarak bilinmesi lazım. Ancak beni en fazla üzen konulardan biri şu: Mevcut Hükümet gizliliği çok seviyor, anlaşılmasını istiyor, gizlediği bazı hususları anlamak için, kamuoyuna mal etmek için uğraşan gazeteciler, politikacılar, aydınlar en ağır şekilde, en ağır yaptırımlarla karşı karşıya kalıyorlar. Ama en kötü tarafı, burada bütçeyle ilgili gelen bakanların açık ve net, anlaşılır şeyler söylememeleridir. Hâlbuki burada karar verilecek, bilgilerin net olması lazım. Onun için bu kamu-özel iş birliği işleri çok tartışılıyor, sürekli konuşuluyor ve her sene bununla ilgili pek çok şey söylendiği hâlde, hatta itham niteliğinde şeyler söylendiği hâlde ve pek çok soru yöneltildiği hâlde, konunun anlaşılır hâle gelmesi için Hükümetin, ilgili bakanlığın hiç çaba harcamadığını da net bir şekilde görüyoruz. Yani nedir, kime hangi ihaleyi kaçtan verdiniz, bunlar kredileri nereden aldılar, teminatları devletten midir, devlet gücünden midir, yaptıkları masraf nedir, bu masraflar, yatırım masrafları denetleniyor mu yoksa rastgele “Bu kadar maliyetim oldu.” diyor, ona göre mi sözleşme yapıyorsunuz; bunların hiçbirini belli değil. Bu garantilerin ne anlam ifade ettiğini çözümlemek için bile zaman zaman farklı olayların ve farklı bilgilerin sızmasını beklemek zorunda kalıyoruz. Sonra, bu garantiler neden dolar cinsinden veriliyor, döviz cinsinden garanti veriliyor? Millî paramız Türk lirasıdır, Türk lirası cinsinden neden garanti verilmiyor? Bu işi yapan müteahhitler, iş adamları krediyi mi döviz cinsinden alıyorlar; yurt dışından mı alıyorlar, içeriden mi alıyorlar veya yaparken kullandıkları malzemelerin büyük bir kısmı dövizle dayalı da onun için mi döviz cinsinden garanti veriyorsunuz; bunların hiçbirine açık, net cevap verilmiyor. Ama gördüğümüz olay o ki emme basma tulumba gibi bu garantili işler memleketi soyup soğana çeviriyor. İşte, 2022 bütçesinde 42 milyar Türk lirası ödeme garantisi var, o da neyle ilgili? Şehir hastaneleri, otoyollar, köprüler; ibaret olduğu şey de bu. Havaalanlarındaki ödeme garantileri ne? Daha önce havaalanları işletmesinde devletin aldığı şeyler neydi, bunlar bu işletmecilere devredildiyse bunların miktarı ne; bunlarla ilgili hiç ayrıntılı bilgi yok. Bütçede de havaalanlarının ödeme garantileriyle ilgili ben bir rakam bulamadım, onu nasıl, nereden alacağımızı da bilmiyorum.

42 milyar lira dedik, bugün kur gelmiş 11 liraya, bir baktım, yeni bir hesap yaptım, bu 42 milyar Türk lirası tam 8 milyar lira arttı, birkaç hafta içerisinde 8 milyar lira arttı. 8 lira civarında ortalama bir kur öngörmüşler, önümüzdeki yıl eğer kur ortalaması 11 lira olarak kalırsa 8 milyar lira şehir hastanelerine, otoyollara ve köprülere daha fazla para ödeyeceğiz yani bütçenin rakamları daha şimdiden bozulmuş vaziyettedir. O bakımdan, bunların net, anlaşılır bir şekilde cevaplandırılması lazım. Yani Sayın Bakan ve Bakanlığın bürokratları kendilerinden eminlerse şema hâlinde, tablolar hâlinde ne yapıldı, nasıl oldu, kredi nereden alındı, sözleşmeler nedir, bunların garantileri hangi anlama geliyor; bunu net bir şekilde, açık seçik, doküman hâlinde Komisyon üyelerine burada dağıtması lazım ama bir ton doküman var elimizde, hepsi propagandaya yönelik, bilgilendirilmeye yönelik değil; bu böyle olmaz.

Bakın, Osmangazi Köprüsü, her geçen otomobilin ödediği para 147 lira, 2 kat da galiba Hazine'den veriliyor, demek ki 450 lira civarında bir otomobilin geçerken bu yüklenicilere ödediği para miktarı. Böyle mi, değil mi? Veya kur artışı için bu söylediklerim de mi küçük kaldı? Bunların açık seçik, net olarak bilgilendirilmesi lazım; yok. Ama 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden 13 liraya geçiyorsunuz, Osmangazi Köprüsü'nden 450 liraya geçiyorsunuz. Verdiğim bilgi böyle değilse açıklayacaklarını zannediyorum. Sonra, bu demir yolu yatırımları, gerçekten çok pahalı yatırımlar...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son konu olursa sevinirim, süreniz dolmak üzere.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – ...cumhuriyetin ilk yıllarında yapılanın yarısı kadar yapılmış henüz. O dönemde millî gelir düşük, bu düşük millî gelirin yüzde 7'si, 8'i civarında vergi toplanmış, üstelik Osmanlı'nın borçları ödenmiş, buna rağmen bu yirmi yıllık demir yolu yapımının 2 katı uzunluğunda demir yolu yapılmış cumhuriyetin ilk yıllarında. Bir de üstelik, bir o kadar da yabancılara ait demir yollarını satın almışlar yani bu dönemde yapılanın 4 katı, demir yolu satın alınanlar ve yapılanlarla birlikte. O kadar düşük kaynaklarla, finansmanla, bu kadar iş yapılmışken... Ben bazen gazetelerde falan yapılan bir hattın maliyetiyle ilgili haberleri okuyorum, milyarlarca para.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Şener, süreniz doldu.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Evet, şu son cümlemi de söyleyeyim Sayın Başkan.

Yani niye şeffaf değilsiniz? Korktuğunuz bir şey mi var, endişe duyduğunuz bir şey mi var? Şeffaflığın olmadığı yerde hukuksuzluk vardır, kanunsuzluk vardır, yolsuzluk vardır, her türlü şey vardır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

ABDÜLLATİF ŞENER (Konya) – Onun için, şeffaflık bekliyoruz üzerinizdeki zanları kaldırmamız için.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – AK PARTİ Grubundan Komisyon üyemiz Sayın Ahmet Kılıç.

Süreysi tasarruflu kullanabilerseniz seviniriz, çok sayıda talep var.

Buyurun.

AHMET KILIÇ (Bursa) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Çok değerli milletvekillerimiz, Sayın Bakanım, çok değerli Bakan Yardımcılarımız ve değerli bürokratlarımız; tekrar hoş geldiniz.

Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde, Cumhuriyet İttifakı olarak birçok hususu bu milletin gündeminden çıkardık. Nedir gündemden düşenler? İlkel yollar sebebiyle zorlukla ulaşılan Anadolu şehirlerini milletimizin gündeminden çıkardık. “Hava yolunu sadece zenginler kullanır.” algısını yıktık, açılan yeni havaalanları ve millî hava yolu firmalarımızla hava yolu ulaşımını halkımız için karşılanabilir bir seviyeye getirdik. Demir yollarımızın kalitesini arttırdık ve Türkiye'yi yüksek hızlı trenle tanıştırdık, trenlerle hızlı ve modern ulaşım imkânını vatandaşımızın hizmetine sunduk.

Her fırsatta Sayın Cumhurbaşkanımızın kullandığı bir ifade var: “Yol medeniyettir.” Gelişmiş ülkeler kategorisinde kendimize yer arıyorsak, ticaretimiz artsın istiyorsak, turizmde bir gelişmeden bahsediyorsak ulaşım imkânlarımızın kalitesini ve çeşitliliğini arttırmak zorundayız.

Kamu hizmetlerinin yurdun her tarafına eşit ve etkin dağıtılması, güvenlik, sağlık, eğitim gibi en temel hizmetlerin sağlanabilmesi düzgün bir ulaşım altyapısıyla mümkündür. AK PARTİ olarak bunun her zaman bilincinde olduk ve ulaşım meselesini gündemimizin hep en önemli maddelerinden biri

yaptık. Geldiğimiz noktada, gurur duyulacak yüzlerce, binlerce eser ortaya koymanın mutluluğunu yaşıyoruz. Bugün bu Komisyon'da aleyhimize konuşan birçok milletvekili arkadaşımız da eminim ki günlük olarak bu hizmetlerden yararlanıyor ve diliyle söylemese de kalbinden bizleri takdir ediyordur.

Türkiye, geçtiğimiz on dokuz yıllık süreçte yollardaki araç sayısını 3'e katlamıştır. Bunun getirdiği yoğun trafik yüküne rağmen, trafik kazalarında ölen veya yaralanan vatandaşlarımızın oranı 2002 yılına nazaran çok fazla bir şekilde düşmüştür. Yeni ve kaliteli yollar yapmak sadece hizmet götürmek demek değil, aynı zamanda vatandaşımızın mal ve can güvenliğini sağlamak anlamına geliyor. Biliyorsunuz, 2002 yılı öncesi mevcut 6 bin kilometre uzunluğundaki bölünmüş yol ağımla sadece 6 ilimiz birbirine bağlıyken 2003 yılından itibaren 22.183 kilometre yol yaparak bölünmüş yol ağımla 2021 Eylül ayı sonu itibarıyla 28.339 kilometreye ulaştırmış bulunuyoruz ve böylece 77 ilimizin birbiriyle bağlantısını sağlamış bulunuyoruz. Bölünmüş yollar sayesinde 7,7 milyar TL akaryakıt tasarrufu, 12,9 milyar TL iş gücü tasarrufu olmak üzere yıllık toplamda 20 milyar TL tasarruf sağlanmıştır.

Yine, 2002 yılında 26 olan aktif havalimanının sayısını 2021 yılı Ağustos ayı itibarıyla 56'ya çıkardık. Hava yolu bağlantılarının sayılarını 5 kattan fazla arttırdık. 2002 yılında 50 ülkede 60 ayrı noktaya uçuş imkânı varken bugün 127 ülkede 333 noktaya hava yolu bağlantımız bulunmakta. Hava yollarında ortaya koyduğumuz başarılarından biri de hava yolu kargo taşımacılığının yük kapasitesindeki artışıdır. 2002 yılında 303 ton olan hava yolu filomuzdaki uçakların kargo kapasitesi, 2020 yılında yüzde 775 artışla 2.500 tona yükselmiştir. Yine, hava yollarımızda yolcu kapasitelerinde de ciddi bir artış olduğunu görüyoruz. Hava yolu sektörünün cirosu da buna paralel olarak 2002 yılında 2,2 milyar dolarken 2020 yılı sonunda 27,1 milyar dolara ulaşmıştır.

Sayın Bakanım, ayrıca 2002 yılında demir yoluyla taşınan yolcu sayısı 77 milyondan yüzde 93 artışla 2020 yılı sonu itibarıyla 148 milyona, yük taşınmasıyla da 16 milyon tondan yüzde 116 artışla 2020 yılı sonu itibarıyla 34,5 milyon tona yükselmiştir.

Sayın Bakanım, öncelikle, şimdi, şehrim Bursa'da, son on sekiz yılda, on dokuz yılda 43 ayrı yol inşası ve ulaştırma projesi Karayollarımız tarafından tamamlanmış bulunmaktadır. Bundan dolayı sizlere teşekkür ediyoruz ve bu 43 proje 10 milyar 500 milyon TL tutarındadır. Bursalılar olarak bir kez daha huzurlarınızda sizlere teşekkür ediyoruz.

Aynı şekilde internet altyapımızda da son dönemde yaptığınız ciddi atılımlarla Bursa'mızdaki fiber optik dönüşümü en üst seviyeye getirdik ve mobil altyapımızda da güzel işler başardık. Bursa'mızın dört bir köşesinde artık insanların birbirine iletişimde en ufak bir sorun, en ufak bir kusur kalmamış vaziyette. İnşallah Bursa ilimizde bugün itibarıyla devam eden projelerimizin sayısı 20'dir. Bu projelerin toplam proje tutarı ise 2 milyar 600 milyon TL olup bu projeler için şimdiye kadar yapılan toplam harcama tutarı da 1 milyar 369 milyon TL'dir. Söz konusu projelerle, Bursa ilimiz sınırları içerisindeki yolların kalitesinin artırılması ve ulaşım standartlarının yükseltilmesi amaçlanmaktadır. İnşallah, bu projelerin açılışlarını da hep beraber gerçekleştireceğiz diyorum.

2022 yılının Bakanlık bütçesi tekrardan hayırlı uğurlu olsun diyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi, İYİ Parti Grubundan Sayın Durmuş Yılmaz, hazırsanız size söz vereceğim.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Hazırım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Değerli hazırun, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Benden önce konuşan arkadaşımız dedi ki: “Bu yaptığımız hizmetlerden bizi eleştiren arkadaşlarımız da mutlaka yararlanıyorlar.” Çok doğru söylüyor. Ben İstanbul-İzmir yolunu kullandım, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nden de geçtim. Dolayısıyla, vergi mükellefi olan bir Türk yurttaşı olarak, Türk vatandaşı olarak bu hizmetlerden yararlanmak benim hakkım. Bu, sizin bize sunduğunuz bir atıfet değil. Demokrasilerde siyasi iradenin yaptığı şey, benim paramla yurttaşa hizmettir. Dolayısıyla, seçmenin siyasetçe bizlere, siyasetçilere minnet borcu yoktur, olmamalıdır; nezaketen teşekkür borcu vardır.

AHMET KILIÇ (Bursa) – Daha önce bu hizmet yapılmıyordu.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – “Kullandım.” dedim. Siz bu cümleyi kurdunuz, ben de “Kullandım.” dedim.

AHMET KILIÇ (Bursa) – Ben de onun için söyledim.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Bu kadar, fazla bir şey söylemedim yani.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Herkes kendi fikrini ifade ediyor.

Buyurun.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Dolayısıyla, demokrasilerde seçmenin, siyasetçiye verdiği hizmetten dolayı minnet borcu yoktur, olmamalıdır, sadece nezaketen teşekkür eder. Yurttaşın ödevi, kendi parasıyla kendisine hizmet etmek üzere seçilen siyasi kadroya verdiği verginin nasıl harcandığı konusunda soru sormaktır, irdelemektir, hesap sormaktır. Dolayısıyla, bizim şu anda yaptığımız eleştiri köprüye karşı olmak, yola karşı olmak, vesaireye karşı olmak değil; biz, bu köprüleri, bu yolları, bu tünelleri yaparken “Nasıl yaptınız? Kaça yaptınız? Kaynaklarımızı etkin bir şekilde kullandınız mı? Daha ucuza yapabilir miydiniz? Daha iyisini yapabilir miydiniz?” sorularını soruyoruz, sizin bize vermeniz gereken cevap bu. Dolayısıyla, iktidar olarak bizim size tahsis ettiğimiz -günün birinde biz iktidar olursak siz de bize tahsis edeceksiniz- kaynağı kullanarak yaptığınız 18 sayfalık bir icraat var ama bunun içinde hesap vermek yok. Bizim size sorduğumuz soru, hesap sor... Arkadaşımız, burada, Osmangazi Köprüsü’yle ilgili bir iddiada bulundu, bir açıklamada bulundu. Neyin, niçin, nerede, nasıl yapıldığını sordu; bir maliyet ortaya çıkardı. Bizim sizden beklediğimiz, bu konuda açık, net bir şekilde bize hesap vermeniz, verdiğiniz hesabın da kamuoyunda yayınlanması, eğer sizin dediğiniz doğruysa bizim bu iddiamızdan vazgeçmemiz, eğer bizim iddiamız doğruysa sizin de yanışınızı kabul edip milletten özür dilemeniz, başka yapılacak bir şey yok. Dolayısıyla “Ona karşıyım, buna karşıyım.” diye bir şey söz konusu değil. Siz, bu millete, milletin parasıyla hizmet etmek üzere seçilmiş bir kadrosunuz ve dolayısıyla siyasi tercihleriniz var, o siyasi tercihlerinizi yapmakta da haklısınız. Dolayısıyla kamu-özel iş birliğini bir finansman modeli olarak kullanıyorsunuz. “O finansman modelini kullanırken uyguladığınız usul ve yöntemlerde yanlışlıklar var.” diyoruz “Şuralarda hata yaptınız.” diyoruz.

“Milleti zarara soktunuz.” diyoruz. Dolayısıyla, bize şurada 18 sayfa “Şunu yaptım, bunu yaptım.” yerine bunun cevabını vermeniz lazım, bunun hesabını vermeniz lazım Sayın Bakanım. Evet, bunun hesabını vermeniz lazım, eğer bunu vermiyorsanız, bunların... Elbette yani sokaktaki adamların cebine para koysan “Şu hizmeti yap.” desen iyi veya kötü bunu yapar. 1 kilometre bölünmüş yolu kaça yapıyorsunuz? Daha ucuza yapılabilir miydi? 1 kilometre hızlı tren yolu kaça yapılıyor? Bu daha ucuza yapılabilir miydi? İhale yöntemleriniz neydi? Sabahki oturumda bir arkadaşımızın söylediği sözden dolayı bir kargaşa ortaya çıktı ve onun sonucunda dediniz ki: “Somut bir şey söyleyin, cevap verelim.”

Sayın Bakanım, Sayıştay raporunda somut bu kadar bulgu var, siz bunlara yanıt verin. Buradaki hizmetleri biz zaten görüyoruz, yaptığınız yolun üstünden geçiyoruz, yaptığınız trene biniyoruz, seyahat ediyoruz. Bunlar bizim gördüğümüz şeyler, inkâr edilecek tarafı yok bunun. Fakat siz, bunu yaparken

bizim kaynaklarımızı etkin kullandınız mı, kullanmadınız mı? Devletin otoritesi, kurumu diyor ki: “Bazı yerlerde yanlış yaptın. Kaynağı etkin kullanmadın, usulsüzlük var.” Sizin yapmanız gereken 18 sayfayı okumak değil, bunların cevabını vermek. Bunun cevabını...

AHMET KILIÇ (Bursa) – Yapılanları anlatmasın mı?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Verdim cevabını.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Hayır, vermediniz, arkadaşımız burada, arkadaşımız da orada sorular sordu vermedi cevabını. Bunun cevabını...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

(Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arkadaşlar...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Hayır, hiçbir...

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Kesin hesaplama ilgili ne söyledin?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Bakan en sonda yine bir cevap verecektir.

DURMUŞ YILMAZ (Ankara) – Tamam, o zaman bunun cevabını verin.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Daha cevap için söz vermedik Sayın Bakana. En sonda cevapları için söz vereceğiz elbette.

Teşekkür ediyorum Sayın Yılmaz.

Şimdi, Cumhuriyet Halk Partisindeki listeyi okuyacağım, burada olana söz verip böyle devam edeceğim, AK PARTİ’ye gidip geleceğim, bu şekilde artık çünkü başka partilerde kalmadı ama CHP’de epeyce arkadaşımız var, AK PARTİ’de yine var, gidip geleceğim partiler arasında.

Mürsel Alban Bey burada mı acaba? Yok.

Ulaş Karasu Bey...

Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

Buyurun lütfen.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmama, yılan hikâyesine dönen Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı’yla başlamak istiyorum. 2008 yılında ihalesi yapılan, 2014 yılında bitirileceği açıklanan hat on üç yıldır bitirilmeyi bekliyor. 2019 yılı Şubat ayında Sivas’a gelen Recep Tayyip Erdoğan, hattın 2019 Ramazan Bayramı’nda tamamlanacağını söylemişti ama aradan geçen iki yılda hat açılmadı. Şu anda hattın hangi yıl biteceği, ne zaman açılacağı konusunda net bir tarih veremiyor musunuz Sayın Bakan? Cumhuriyetin ilk demir yolu projesi olan Ankara-Sivas Demiryolu Projesi o dönem teknolojiyle beş yılda tamamlanmıştır. Kara tren Sivas’a beş yılda geldi ama hızlı tren on üç yıldır gelememi. Sayenizde Sivaslılar artık “Kara tren gecikir belki hiç gelmez.” türküsünü “YHT gecikir belki hiç gelmez.” diye söylüyor.

Bakın, bu fotoğraf 4 Eylül 2021 tarihinde çekildi, Yıldızeli ilçesinde 25 kilometre mesafedeki köprü burası, dolguda oluşan çökmelerden dolayı fore kazık ve jet grout yapılıyor.

Sayın Bakan, sekiz yıl önce yapılmış köprüde ve dolgularda oluşan bu çökmelerin nedeni sıkıştırılmaların tam olarak yapılmaması mıdır? 5 metrelik dolgular 3 seferde doldurulup sıkıştırılırsa, standartlara uygun yapılmazsa, işin finalinde bu manzarayla karşılaşırız ne yazık ki. Hat açıldığında vatandaşlarımızın can güvenliğine kefil misiniz? Bu işin ilk ihalesini alıp yıllardır bir fiyaskoya imza atan firmalara karşı ne tür cezai işlemler uygulandı?

Verdiğiniz kitapçıkta yaptığımız projelerin bitiş tarihini yazmışsınız, Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın bitiş tarihini neden vermediniz? Sadece Sivaslılar değil, Yozgatlılar da Kırıkkaleliler de Ankaralılar da bu hattın hangi tarihte biteceğini merak ediyor. Ayrıca, geçen sene hattın yüzde 95'inin tamamlandığını söylemişsiniz, bu sene de Ankara-Kırıkkale arasının yüzde 95 hazır olduğunu söylediniz. Yani Bakanlık 95 rakamını seviyor ama 100 rakamıyla arası bozuk sanırım, bir türlü yüzde 100 olmadı hat. Hattın maliyeti de ayrı bir bilmece. 9 milyar TL'yle başladık, 2020 Şubat ayında Sivas Milletvekili İsmet Yılmaz 16 milyar TL olarak açıklamıştı, şimdi, 20 milyar TL'ler konuşulmaya başlandı. Bu işin tam maliyeti nedir Sayın Bakan? Tabii, diğer taraftan, maliyeti hesaplayamamanız da normal. Dövizin, her türlü müteahhitlik maliyetinin zirve yaptığı dönemde YHT de kara delik gibi bütçeden para tüketmeye devam ediyor. İlerleyen maliyetlerle Ankara-Sivas hattı 3 kez yapıldı noktasına geleceğiz, bu da yirmi yıllık iktidarınızın eseri olacak.

Bir diğer önemli konu ise Sivas'taki yolların durumu. Önce 2 tane geçitten bahsetmek istiyorum. Geminbeli ve Yağdonduran tünelleri. Biri 2013 yılında, diğeri ise 2016 yılında başladı, hâlâ bitirilemedi. 2019 yılında verdiğim soru önergesine, dönemin Bakanı, Geminbeli için 2021 sonunda, Yağdonduran için de 2020 sonunda bitirilecek demişti. 2020'yi geride bıraktık, bir buçuk ay sonra 2021 yılını da geride bırakıyoruz, tüneller hâlâ bitirilemedi. Sivas-Malatya duble yol çalışması yıllardır devam ediyor, ödenek olmadığı için bir türlü bitirilemedi. Suşehri-Şebinkarahisar yolu için defalarca ihale yapıldı ama bir sonuç alınmadı; yol hâlâ bozuk, yol hâlâ güvenli değil. Bu hat, Sivas'ın Karadeniz'e, Şebinkarahisar'ın ise Ankara ve İstanbul'a açılan kapısı durumunda. Deliktaş-Kangal arasında yapılmayı bekleyen bir yolumuz var, buranın Karayollarının güzergâhına alınması gerekiyor. Bu yol, aynı zamanda tarihi İpek Yolu ve Sivas ile Kangal arasındaki yolu da 6 kilometre kısaltıyor. Altınyayla ve Şarkışla arasında 37 kilometrelik yol ödenek olmadığı için yıllardır tamamlanamıyor. Şarkışla Kaymakamlığı yolun 2019 yılında bitirileceğini açıklamıştı ancak aradan geçen iki yılda da yol tamamlanamadı ne yazık ki.

Suşehri-İmranlı kara yolunun hâlini görüyorsunuz. Bu kara yolları yolu, ne yazık ki bu görünen manzara. 2 ilçeyi birbirine bağlayan yol böyle mi olmalı? Bu yol ne zaman günümüz koşullarına uygun hâle getirilecek?

Kitapçığınıza Kovalı kavşağının fotoğraflarını koymuşsunuz, siz o yoldan hiç geçtiniz mi? Araçlar virajı alamadıkları için onlarca kaza meydana geliyor, sizler de bununla ne yazık ki övünüyorsunuz. Odama gittiğimde Altınyayla ilçemizden Bayındır köyünün muhtarı aradı. Köyde 9 tane çocuk var, internet yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz dolmuştur, son cümlenizi alayım.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Ne yazık ki Sivas'ın yüzlerce köyünde hâlâ çocuklar internete ulaşamıyorlar, internet altyapısı yetersiz, TÜRK TELEKOM kadrosu yetersiz.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

AK PARTİ Grubundan Sayın Yaşar Kırkpınar, buyurun lütfen.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, çok kıymetli Bakanım, değerli Bakan Yardımcılarımız, kıymetli bürokratlarımız, basınımızın değerli mensupları; ben de herkese hayırlı akşamlar diliyorum.

Sayın Bakanım, bütçenizin hayırlı, bereketli, uğurlu olmasını ben temenni ediyorum. Tabii, konuşmacılar bizim yapmış olduğumuz hizmetleri anlatmamızdan rahatsızlar ama bizler de bunları anlatmak zorundayız. Çünkü, o kadar çok şey yaptık ki yaptığımız şeyler sadece 18 sayfadan ibaret değil, ciltler dolusu yaptığımız şeyler var ama bunlar bile bizim yaptığımız şeyleri anlatmaya yetmez. Kusura bakmayın, biz bunları anlatmak zorundayız.

Sayın Bakanım, tabii, “Bütçe hakkı kutsaldır.” diyor bizim buradaki muhalefet milletvekillerimiz hep. Tabii ki sadece size değil, biz de öyle görüyoruz, bu hak milletvekilleri olarak bizim de hakkımız. Tabii, burada muhalefet partisi milletvekilleri konuşurken hem de çok ağır eleştirilerde bulunurken biz çıt çıkarmadan arkadaşlarımızı dinliyoruz, tahammül ediyoruz ama bizim arkadaşlarımız, bizim yaptığımız hizmetleri, on dokuz yılda yaptıklarımızı sadece bire bir anlatırken karşıdan, muhalefet partisi milletvekilli arkadaşlarımız çok ciddi anlamda tepki gösteriyorlar. Hatta konuşulanları anlamadan bile, maalesef, tepki gösterdiklerine şahit oluyorum. Ben, buradan, bunun doğru olmadığını ifade etmek istiyorum.

Bir de başka bir konuya değinmek istiyorum. Buraya gelen Sayın Bakanlarımız saat 10.00’da geliyorlar, saat 22.00’ye kadar burada bizi dinliyorlar. Onlar da insan, onlar da bizim gibi, ihtiyaçları oluyor...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Siz her gün geliyorsunuz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Evet. Telefonlarına bakıyorlar, işte, dışarı çıkıyorlar, içeri geliyorlar. Yani, onlara burada mahalle baskısı uygulayıp ya da orantısız güç kullanıp “Bizi devamlı dinlemek zorundasınız, bizimle göz göze gelmek zorundasınız.” gibi baskılara maruz bırakılıyorlar. Ben, bunun da çok fazla doğru olmadığını ifade etmek istiyorum, hiç doğru değil.

Değerli arkadaşlar, bizler burada milletvekilleri olarak bütçe hakkını kullanmaya çalışıyoruz; hesap soruyoruz ya da burada müzakere ediyoruz, sizler de Sayın Bakanım, yürütme olarak bizim yapmış olduğumuz eleştirilere ya da sorulara cevap veriyorsunuz, geleceğe yönelik beklentilerinizi ifade ediyorsunuz. Tabii, Ulaştırma Bakanlığımız çok önemli bir Bakanlık, on dokuz yıldan beri çok şey yapıldı. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nden Osmangazi’ye, Çanakkale’den Marmaray’a, tüneller, yollar, havalimanları, demir yolları, bilgi iletişim sistemleri gibi o kadar çok şey var ki yapılan şeyler...

Şimdi, ben, burada, son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım’dan başlamak üzere Sayın Adil Karaismailoğlu’na kadar ve hizmet eden bütün ekiplerinize teşekkür ediyorum, şükranlarımı sunuyorum. Ebediyete irtihal edenlere Allah rahmet etsin diyorum, onları da burada rahmetle anıyorum.

Şimdi, burada, yine muhalefet milletvekillerimizin söyledikleri gibi yapmak istiyorum aslında; soru sormak istiyorum ve soruların cevabını da zamanın yettiği süre içerisinde cevaplandırmak istiyorum. Mesela, hesap soruyoruz size, hava ulaşımıyla ilgili bugüne kadar neler yaptınız? Neler yapıldı? 2003 yılında aktif havalimanı sayısı -arkadaşlar da değindi- 26 iken bugün 2021 yılı itibarıyla bu sayı 56’ya yükselmiştir. Yine, ülkemizin, 2003 yılında 50 ülke ve 60 noktaya hava yolu bağlantısı bulunurken 2021 yılı itibarıyla 127 ülke ve 333 noktaya hava yolu bağlantısı gerçekleştirilmiş. Maşallah, süphanallah diyorum, bunu nasıl yaptınız? Nasıl yapıldı? Bununla birlikte toplam yolcu sayısı 2003 yılında 34,4 milyon kişiye bugünkü, 2021 yılı itibarıyla 66,4 milyon kişiye ulaşmış. Bu sayede sektör cirosunu -az önce arkadaşımız ifade etti- 27 milyara çıkarmış 2 milyardan.

Yine, demir yoluyla ilgili mesela ne yaptınız? Onunla ilgili, 2003 yılı itibarıyla 10.959 kilometre demir yolu varken bugün itibarıyla 13 bin kilometreye ulaşmış durumda. Bunun içerisinde yüksek hızlı tren, sinyalizasyon gibi onlarca yapmış olduğunuz hizmetler söz konusu. Bunlar nasıl yapıldı? İşte, bunlar AK PARTİ'nin hizmetlerinin, AK PARTİ'nin icraatlarının birer eseri. Ayrıca, 2023 yılında demir yoluyla taşınan yolcu sayısı 77 milyondan, bugün itibarıyla yüzde 116 artışla bunun kat kat üzerine çıkmış durumda.

Yine, deniz yoluyla ilgili, deniz yollarıyla ilgili ne yaptınız? 2003 yılında uluslararası liman sayımız 150 iken, bu sayı 2021 yılı Ağustos ayı itibarıyla yüzde 23 oranında artışla 184'e çıkmış durumda. Limanlarımızdan gidenlerle ilgili, özellikle miktar olarak, ben, bunu söylüyorum, 2003 yılında 189,9 milyon ton iken 2021 yılı itibarıyla bu rakam 344,9 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu da deniz yollarıyla ilgili. Aslında o kadar çok yapılan şeyler var ki zamanımız olmadığı için bunların hepsine burada değinmiyorum.

Yine, yollarla ilgili o kadar çok şey yapılmış ki. Burada, tabii, Cumhuriyet Halk Partili milletvekillerimiz haklı olarak onlar da talepte bulunuyorlar. İnşallah, 2023'e kadar yapacaklarımızı yapalım, 2023'ten sonra da bu hizmetlerimize hiç merak etmeyin, devam edeceğiz.

Yine, 2003 yılında yapımına başlanan bölünmüş yol projeleriyle, özellikle 2003 yılı öncesi mevcut 6.101 kilometre uzunluğundaki bölünmüş yol ağımla sadece 6 ilimiz birbirine bağlıken 2003 yılından itibaren 22.183 kilometre yol yapılarak, bölünmüş yol ağımla 2021 yılı itibarıyla, yine 28.339 kilometreye ulaşmış ve 77 ilimizin de birbiriyle bağlantısı bu şekilde sağlanmıştır. Bölünmüş yollar sayesinde 7,7 milyar lira akaryakıt tasarrufu, bunların ayrıntısı ve özellikle ölümlü kazaların azalmış olması...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Toparlayabilirsek.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Toparlıyorum Sayın Başkanım.

Bilgi ve iletişim teknolojileriyle ilgili çok ciddi anlamda yapılan hizmetlerimiz var. Bunların hepsi özellikle AK PARTİ döneminde yapılan 5G'yle ilgili yapılan hizmetler, internet altyapısıyla ilgili yapmış olduğumuz çalışmalar. Ben, bunlar için, Sayın Bakanım sizlere, ekibinize gerçekten teşekkür ediyorum.

Özellikle, ilim olan İzmir'imiz için, tabii, İzmir'imizin çok ciddi anlamda sorunları var. Bugün İzmir 3'üncü büyük ilimiz. Şu an İzmir'in en büyük sorunu, onlarca sorunu var ama en büyük sorunu, maalesef, trafik sorunu, altyapı sorunu -körfezde işin içinden çıkılmıyor- körfez sorunu; yaz mevsiminde özellikle, İzmir'in her tarafı kokuyla kaplanıyor.

Ben, size, yapmış olduğunuz hizmetlerden dolayı, İzmir-İstanbul Otoyolu'ndan dolayı teşekkür ediyorum, Konak Tüneli için size teşekkür ediyorum, İZBAN için size teşekkür ediyoruz, Sabuncubeli için size teşekkür ediyoruz, Çevre ve bağlantı yolları için sizlere teşekkür ediyoruz. İnşallah, darısı İzmir Büyükşehir Belediyesinin de başına diyorum, onlar da inşallah beklediğimiz hizmetleri yaparlar ve İzmir'in bu trafik sorununu bir an önce çözmüş olurlar diyor, sizleri ve hazırunu saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi CHP Grubundan Sayın Deniz Yavuz Yılmaz'a söz vereceğim, ardından AK PARTİ Grubundan Sayın Semih Ekinçi'ye söz vereceğim.

Buyurun lütfen Deniz Bey.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Bakan, değerli bürokratlar; Komisyona hoş geldiniz.

Biz yatırıma karşı değiliz, hizmete karşı değiliz ama yolsuzluğa, usulsüzlüğe ve kamu zararına karşıyız, söylediğimiz de bu. Şimdi konuşalım ama belgelerle konuşalım. Bakın, bu elimde gördüğünüz Karayolları Genel Müdürlüğünün Sayıştay Raporu ancak yayınlanan rapor değil yani sansürlenmiş rapor değil, Sayıştay denetçilerinin tüm tespitlerinin yer aldığı resmî taslak rapor.

Bakın, ne diyor: “Yap-işlet-devlet modeliyle yaptırılan otoyol projelerinde sözleşme hükümleri değiştirildiği için devlet zarar ettirildi.” Hangi projeler? Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprülerinin dâhil olduğu projeler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Deniz Bey, sürenizi durduracağım ama usule ilişkin olduğu için bir şey söylemek zorundayım. Biz burada Sayıştayın taslak raporlarını değil, nihai raporlarını değerlendiriyoruz.

AYSU BANKOĞLU (Bartın) – İstedğini konuşur, siz niye cevap veriyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Taslak raporlar idarelere gönderilir, idarenin görüşü sorulur.

AYSU BANKOĞLU (Bartın) – Bakan mısınız?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İdarenin görüşüne göre Sayıştay o taslak raporlarda ihtiyaç duyduğunda düzeltmeler yapar ve sonra nihai raporunu hazırlar, o raporlar gelir bize. Taslak raporlar üzerinden tartışmalara girersek bu işin içinden çıkamayız.

Sürenizi olduğu yerden tekrar başlatıyorum.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Bu, usulle ilgili bir şey değil.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hayır, bu, usule ilişkin bir şey.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – İçeriğe müdahil olamazsınız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayıştay raporlarını değerlendiriyoruz. Sayıştay raporları derken bizim kastımız, burada, bu Komisyonun Sayıştay raporlarını görüşmekten kastı, taslak çalışmalar değil, nihai çalışmalardır. Bunu bir Komisyon Başkanı olarak söylemek zorundayım.

NİHAT YEŞİL (Ankara) – Yani Sayıştay yanlış bir bilgi mi veriyor?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – O ayrı tartışma, ona bir şey diyemem.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Teşekkür ediyorum.

Hazır siz de pası atmışken ben de şunu sorayım: Şimdi, taslak raporda geçen, bende belgeli olan bu konu doğru mu, değil mi; Sayın Bakana bunu soruyorum. Kendisi konuşmasında doğru olup olmadığını söyler.

Bu taslak raporda diyor ki: “Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprülerinin dâhil olduğu projelerin, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu Projesi’nin işinin sözleşmesinde değişiklik yapıldı. Yapılan değişiklikler şunlar: Bir, garanti ödemesi her yıl için 1 defayken 2’ye çıkarılarak ödeme tarihleri erkene çekilmiştir.”

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Uyarmanız bir şey ifade etmiyor Başkanım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “İki, garanti ödemesine esas geçiş ücreti ve kur güncellemesi her yıl için 1 defadan 2’ye çıkarılmıştır.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Hazırlanan taslak ne oluyor, nereye gidiyor?

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Dinleyin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “Üç, görevli şirket lehine yapılan bu değişikliklere karşılık olarak işletme süresi kısaltılmıştır ancak buna rağmen kamu zararı doğmaktadır.”

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Boşuna gidiyor zamanımız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “Sayıştayın yaptığı hesaplamalara göre 2020 yılında -bakın, Sayıştay raporu söylüyor- 8,5 milyar liralık garanti ödemeleri, bu 3 projede yapılan sözleşmedeki değişiklik nedeniyle ortalama on ay erken ödenmiştir görevli şirketlere.

İki, 2020 yılında, bu görevli şirketler, bu sözleşme değişiklikleri nedeniyle 884 milyon 931 bin lira daha fazla gelir elde etmiştir ve aynı zamanda yapılan bu değişikliklere karşılık olarak kamuya devir tarihleri kısmen geriye çekilmiş olsa da 2019 ve 2020 yılı verileri dikkate alındığında, bu projeler kamuya devredilene kadar geçecek sürede şirketler 2 milyar 549 milyon 982 lira daha fazla gelir elde edecektir.”

Raporun son kısmında ifade ediliyor “Dolayısıyla, sözleşmenin söz konusu tadiller, esastan sözleşmeyi bozmaktadır; isteklilerin ihale aşamasında yarıştıkları koşulları değiştirmiştir. İstekliler arasında rekabet koşullarının sözleşme imzalandıktan sonra ortadan kalmasına sebep olmuştur, kamu yararının zedelenmesi sonucunu doğurmuştur.” diyor. Şimdi, bu, Sayıştayın yazdığı rapor, resmî rapor.

Geçelim ikinci konuya hemen. Bakın, bu elimde gördüğünüz Devlet Demiryolları Teftiş Kurulu Başkanlığı raporu. Rapor ne diyor? Rapor diyor ki: Ankara-İstanbul demir yolu hattı rehabilitasyon işinin 2’nci kesiminde 610 milyon dolara ihaleyi alan konsorsiyum -İC İçdaş, Cengiz ve 2 de Çinli firma var- yedi yüz otuz günde işi bitiremiyor, ilave süre olarak bin dokuz yüz yirmi iki gün daha alıyor; aynı zamanda da Bakanlar Kurulu kararıyla 244 milyon dolar ilave ödenek alıyor.”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Deniz Bey, son cümlelerinizi alalım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 854 milyon doların 847 milyon doları şirketlere ödeniyor ancak işi bitiremedikleri için ve bitirme şartıyla ilave ödenek aldıkları için, 200 milyon dolarlık iş kalemini projeden eksiltiyorlar ama paranın tümünü alıyorlar. Teftiş Kurulu Başkanlığı burada 200 milyon dolarlık yolsuzluğu bütün verileriyle, belgeleriyle açıklıyor, soruşturma açacak mısınız?

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – O raporlar buraya gelmez zaten. Deniz Bey, milleti yanıltıyorsunuz.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Bak, burada, burada, işte rapor burada.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Semiha Hanım, buyurun lütfen...

AYSU BANKOĞLU (Bartın) – Niye rahatsız oluyorsunuz ya?

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Bakan cevap verecek, Bakan, sen değil.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Nerede gördünüz böyle bir şey?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, Uğur Bey...

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Ben de doğru bilgi sahibi olmak istiyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Uğur Bey, Semiha Hanım’a söz verdim.

Semiha Hanım, sürenizi tekrar başlatıyorum...

Değerli arkadaşlar, Semiha Hanım’a söz verdim, lütfen sükûneti sağlayalım. Zaten geç bir saatteyiz, bakın, daha epeyce konuşmalar var, sonrasında soru-cevap işlemimiz var, daha sonra Sayın Bakanın ve BTK’nin cevapları olacak, sonra oylamalar, önergeler olacak. Daha önümüzde epeyce bir yol var, hepiniz lütfen yardımcı olun, yarın da başka bir bakanlığı görüşeceğiz. Biz de insanız, etten, tırnaktan, kemikteniz, lütfen yardımcı olun, sükûnet içinde tamamlayalım bugünkü çalışmamızı.

Şimdi, Semiha Hanım’a söz veriyorum.

Buyurun Semiha Hanım.

SEMİHA EKİNCİ (Sivas) – Kıymetli Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, kıymetli milletvekillerimiz, Bakan Yardımcılarımız, kıymetli bürokratlarımız; hepinizi saygı, sevgi, muhabbetle selamlıyorum.

Tabii ki ulaştırma ve altyapı alanında son on dokuz yılda yapılan çalışmalardan ve ülkemizin geldiği noktalardan sultan şehrimiz Sivas da birçok alanda faydalanmıştır.

Burada, Sivas-Samsun demir yolu hattımızda 431 kilometrelik hattımız yenilenerek geçen yıl kasım ayında tekrar hizmete alınmıştır. Ben, bu yatırım için Kıymetli Bakanımıza ve Bakanlık bürokratlarımıza teşekkür ediyorum.

Doğu Ekspresi pandemiden dolayı seferlerine ara vermişti; inşallah, 15 Aralıktan itibaren tekrar seferlerine başlayacak. Hem Sivas merkezde hem de Divriği ilçemizde mola vererek Doğu Ekspresi’yle yolculuk yapma keyfini yaşayanlara, sultan şehrimizin hem merkezindeki tarihî, kültürel yerlerimizi hem de dünyaca ünlü Divriği ilçemizdeki Ulu Camimizi, Divriği Konaklarımızı ve Divriği’nin güzelliklerini yaşamaya ben buradan davet ediyorum.

Evet, Şarkışla-Altınyayla yolumuzun ihalesi yapıldı; ben Kıymetli Bakanımıza teşekkür ediyorum. Tabii ki Sivas’ta gece ve gündüz hava sıcaklığının farklı olmasından dolayı yol çalışmaları, inşallah gelecek yıl bitecektir. Biz de ziyaret ettik, müteahhit firmamızla da görüştük. Sayın Bakanım, ben, tekrar Altınyayla-Sivas yolunun ihalesi için de teşekkürlerimi sunuyorum.

Hızlı tren yüzde 95’in üzerinde gerçekleşti. Cidden, biraz önce, burada birçok milletvekilini, özellikle Kayseri Milletvekilimizi dinlerken... Kıymetli Başkanım, Kayseri ile Sivas arasında da özellikle ticaret alanında tatlı bir rekabet vardır; hep Sivaslılar “Kayseri gibi olsak.” diye bir ifade kullanırlar. Ama biz Allah’a hamdolsun diyoruz ki hızlı trende, Kayseri’nin projesi yapıldı, inşallah Kayseri’ye de tabii ki hızlı tren yapacaktır Hükümetimiz ama Sivas’ımız yüzde 95’in üzerine çıktı.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Ne zaman yapıldı?

SEMİHA EKİNCİ (Sivas) - Ulaş Vekilim, merak etmeyin, hızlı trene birlikte bineceğiz, en kısa zamanda yolculuk yapacağız. Yani belki siz hizmet yapmaya çok alışmadığınız için, muhalefet sizin göreviniz, orada çok fazla bir şey söylemiyorum.

Nuri Demirağ Havaalanı: Nuri Demirağ’ı hepimiz tanıyoruz; yatırımcımız, zamanında fabrikaları kapatıldı, uçak yapması engellendi ama biz onun ismini Sivas Havaalanı’mıza verdik ve şu anda da Sivas Havaalanı’mız yolcu taşımaya...

Kıymetli Başkanım, ben, 2004 yılında Ticaret ve Sanayi Odası Meclis üyesiydim. O zaman Ticaret ve Sanayi Odasında şöyle bir karar almıştık: “İş insanlarımız uçtuğu zaman bileti getirdiğinde yarı parasını Ticaret Odasından ödeyelim.” diye çünkü o zaman uçağımız yoktu, Kayseri’den uçuyorduk ama şu anda, Allah razı olsun, Nuri Demirağ Havaalanı’mızda her gün uçak seferlerimiz var.

Ayrıca, Sivas-Divriği arasındaki raybüsümüz de yine hizmet veriyor.

24 kilometre olan bölünmüş yolumuz şu anda 800 kilometre.

Tabii ki beş dakikada hem ulaştırmada hem haberleşmede ilimize ve ülkemize yapılan hizmetleri burada anlatmamız mümkün değil. Bunu on dokuz yıldır vatandaşımız görüyor ve sandığa geldiği zaman da gereken cevabı veriyor.

Ben, buradan, tekrar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum. Bugüne kadarki çalışmalarından dolayı, başta Kıymetli Bakanımız olmak üzere, Bakanlık çalışanlarımıza teşekkür ediyor, yapılacak yeni hizmetlere hep birlikte sultan şehrimizi kavuşturmak için de gece gündüz durmadan çalışmaya devam edeceğimizi ifade ediyor, sizi de saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Semiha Hanım.

Şimdi Nurhayat Altaca Kayışoğlu, buyurun lütfen.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, Bursa'nın Bakanlığınızla ilgili o kadar çok sorunu var ki ben de yüksek hızlı trenle başlamak istiyorum. Malum, 2012 yılında 4 bakan huzurunda temeli atıldı. “2016’da bitecek.” denildi. 2015’ten beri milletvekiliyim, defalarca sordum, her defasında farklı yanıtlar aldım. Şimdi, önce şunu göstereyim yani hızlı trenin maketini yapmışsınız ama gerçeğini yapamadınız, gerçeğini biz yapacağız ancak siz maketini yaparsınız, öyle anlaşıyor.

Şimdi sıralıyorum, tarih tarih anlatıyorum: Bakın, bu dönemdeki önergelerimden örnek vereceğim. Şimdi, Temmuz 2018’de sormuşum: Bu tren ne zaman bitecek? Ne kadarı gerçekleşti? Ne kadar para harcandı? O zamanki Bakan demiş ki “Güzergâhta şöyle hatalar çıktı, orada meyve bahçeleri vardı, seralardan geçecekti, göletler hasar görecekti, proje güzergâhı yanlıştı, yeniden yapıyoruz, sil baştan.” Sonunda da “2020 yılı son çeyreğinde tamamlanması ve 2021 yılında işletmeye alınması planlanmaktadır.” demiş 2018’de ama yıl 2021; 2021 bitti, hâlâ bitmedi.

Yine, ben hızlı trenle ilgili Ekim 2018’de sormuşum, demişim ki: “Özellikle kur baskısıyla ilgili, nedir?” Ki o zamanki Vali demişti ki: “400 milyon çöpe gitti, proje yanlış.” O zamanki ihale bedelinin tamamı ödenmesine rağmen bitmemişti. Yine, o zaman, 2018’de verilen cevapta “Yüzde 56’sı bitti. Proje 2021 yılında tamamlanacak. TL üzerinden sözleşme yapıldığı için herhangi bir sorun olmayacak.” deniliyor.

Ekim 2019’da bir daha sormuşum ve o zaman da yine: “Projenin ne kadarı gerçekleşti, ne zaman bitecek artık? Gerçekten Bursalılar hızlı treni beklemekten bıktı.” demişim. O zaman Bakan yine cevap veriyor, diyor ki “Yüzde 72’si tamamlandı.” Bazı oranlar veriyor falan ama Sayıştayın rakamlarıyla, o gerçekleştirme oranlarıyla da çelişen bir cevaptı.

2020 yılının Şubat ayında yine sormuşum ve o zaman da sizsiniz Bakan. Bugünkü sunumunuzda “yüksek hızlı tren” diye bahsettiniz Bursa’daki trenden, “Yüzde 82 tamamlandı.” dediniz ve özellikle adına ben dikkat ettim. Bana verdiğiniz cevapta dediniz ki “Zeminle ilgili şöyle sorunlar var, böyle var, adı ‘yüksek standartlı demir yolu’ olarak tanımlandı.” adını revize etmişsiniz, siz daha bu trenin adına karar verememişsiniz, o zaman öyle diyorsunuz, bugün diyorsunuz ki tekrar “yüksek hızlı tren.” Adı nedir, onu öğrenelim bari Allah aşkına!

Daha sonra, Temmuz 2020’de bir daha sormuşum, ondan sonra 4-5 tane soru sormuşum, siz yine cevap vermişsiniz, demişsiniz ki “2021 yılı sonunda tamamlanması planlanmaktadır.” “2023 yılı içerisinde altyapı işleri tamamlanacak.” “Yüksek hızlı tren projesi de 2023 yılı içerisinde tamamlanacak.” demişsiniz ama hâlâ bugün yüzde 82’den bahsediyorsunuz. Biraz önce Deniz Vekilimin söylediği Sayıştay raporlarında da daha önce 2025 yılından bahsediliyordu. Bu hızlı tren kısmı. Dediğim gibi sizden umudu kestik, onu biz yapacağız, inşallah, Cumhuriyet Halk Partisi Millet İttifakı iktidarında.

Yine, Bursa’da Şehir Hastanesi şehrin o kadar dışına yapıldı ki sizin eski Bakanınız Sayın Faruk Çelik bile artık dayanamadı, açıklama yaptı. 1 milyarlık hastane için 2 milyar... Dinliyorsunuz değil mi Sayın Bakan? Gülüyorsunuz orada ama kendi vekilinizle sohbet edip yani bu da Bursa’yı ilgilendiriyor, Bursa’yı bu kadar sahipsiz bırakmayın, Bursa hep size oy veriyor, bu sefer vermeyecek ama bari dinleyin.

2 milyarlık yol yapıyorsunuz. Bu yol nasıl yapıldı, biliyor musunuz? Önce, Büyükşehir “İhale 600 milyona bitecek.” dedi, ihale yapıldı, iptal edildi, bir daha ihaleye gidildi, aynı firmaya 1.600’e, bir daha iptal edildi, bu sefer 1.900’e verildi, 2 milyara çıktı, bir daha durduruldu, durdurulduğu hâlde işler devam ediyor yani “Hukuk arkadan gelsin.” mantığıyla işlem yapıyorsunuz, Bursalıların parası da böyle çarçur ediliyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Bitmeyen projelerle Bursa proje çöplüğüne dönmüş durumda.

Gelelim Bursa’nın havaalanına.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu son konu olsun lütfen.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Sayın Bakanım, Bursa’ya nasıl geliyorsunuz? Uçakla değil tabii ki. Bursa 4’üncü büyükşehir, 3’üncü büyük ekonomi; havaalanı işlemiyor. Bursalılar İstanbul’a gitmek zorunda kalıyorlar. Herkes bir uçak parası verirken Bursalılar Osmangazi’den, otoyoldan geçerken bir uçak parası daha veriyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum Nurhayat Hanım.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Bursalı iş insanları bütün dünyaya ihracat yapıyor, kendi ülkesindeki bir başka şehre uçakla gidemiyor diyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkürler, sağ olun.

Şimdi AK PARTİ Grubundan İbrahim Aydın.

Buyurun İbrahim Bey.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

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

Evet, gün boyu arkadaşlarımız ve Bakanımız güzel bir sunum yaptılar. Özellikle Uğur Aydemir arkadaşımız güzel bir sunum yaptı, her konuyu anlattı fakat denizcilik biraz az anlatıldığı için ben denizcilik üzerine konuşmamı yapacağım.

Hepimizin bildiği gibi, ülkemiz tarih boyu doğu ve batı arasında âdeta bir köprü konumunda olmuş, kuzeyden güneye doğru olan ticari ve ekonomik akışın da deyim yerindeyse tam ortasında bulunmuştur ve bulunmaya da devam edecektir.

Gelişmiş ülkelerin ortak özelliği, denizci kimliklerinin etkin olmasıdır. Dünyanın yüzde 71’i denizlerle kaplıdır ve tüm ülkelerin kombine ulaşımına bağlantısını temin eden en önemli unsurdur. Denizcilik sektörü uluslararası ticari taşımacılıkta en büyük paya sahip olan sektördür ve ticari faaliyetler giderek daha fazla denizlere bağımlı hâle gelmektedir.

Ülkemizin üzerinde bulunduğu özel coğrafi konumu küresel anlamda denizcilik faaliyetleri açısından avantaja çevirmek oldukça mümkündür. AK PARTİ hükümetleri olarak bunun son derece bilincinde olduk ve göreve geldiğimiz günden itibaren bu avantajı fırsata çevirme yolunda elimizden gelen azami çabayı sarf ettik ve etmeye de devam edeceğiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; deniz yolu sektörünün gerek ekonomik gerekse ticari yönden faydaları saymakla bitmez. Bunlardan çok az bir kısmını özetlemek gerekirse, sunduğu taşıma maliyetleri ekonomiktir, daha az enerji tüketir, çevreyi daha az kirletir; yük ve yolcu taşımacılığının yanı sıra sunduğu diğer hizmet kollarıyla başta gemi inşa sanayi olmak üzere yeni endüstrilere kapı aralar, böylece istihdama da katkı sağlar. Bunun en bariz örneklerinden biri de denizcilik eğitimini veren 100 kurumdan yetişen yaklaşık 155.500 fiili gemi adamıyla ülkemizin önemli istihdam yaratan alanlarından biri olmasıdır. Yetkili deniz taşımacılığı politikaları yalnızca ticari değil, kültürel zenginliğin de önünü açar, turizme de katkıda bulunur.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin 3 denizine 3 büyük liman yapılması denizci ülke kimliğimizi ön plana çıkarmaktadır. Bu limanlar Zonguldak'ta Filyos, İzmir Çandarlı ve Mersin konteyner limanlarıdır. Dünyanın kalbi olarak nitelendirilebilecek bir bölgede olması hasebiyle ülkemiz askerî, siyasi, ekonomik yönden güçlü bir ülke olmak durumundadır. 37'den 84'e çıkan tersane sayısı Türkiye'yi hem gemi yapımında hem de gemi sökümünde dünyanın etkin ülkelerinden biri olarak ön plana çıkarmaktadır.

Yat yapımındaki imkânlarımızın yanında, bağlama kapasitesinin artırılması da deniz turizmini geliştirmektedir. Dünyanın en kaliteli mega yatlarını inşa edebilen gemi inşa sanayimiz ulaştığı modern imkânlar sayesinde dünyada söz sahibidirler.

Ülkemiz Avrupa, Asya, Kafkasya ve Orta Doğu'yla olan eşsiz bağlantısı ve Afrika'ya komşu coğrafyasıyla kıtaların, ticaret ve enerji yollarının kültürel etkinleşmelerinin kavşağında olan bir ülkedir. Ülkemizin bu coğrafi avantajlarının en etkin şekilde kullanılması ve dünya ticaretinde büyük önem taşıyan denizciliğin geliştirilmesi ülkemizin gelişmesi ve kalkınması açısından büyük önem arz etmektedir. Bu bilinçle, son on dokuz yılda yürütülen çalışmaların temelinde denizci millet kimliğimizi ön plana çıkarmak bir strateji olarak benimsenmiştir. Bu kapsamda, denizcilik eğitim ve sertifikasyon programları yaygınlaştırılmıştır, ÖTV desteğiyle denizcilerimiz desteklenmiştir. Denetimler sıklaştırılarak Türk bayraklı gemilerin tutulma oranı azaltılmış ve beyaz listeye geçiş sağlanarak ülkemizin denizciliğiyle ilgili olumsuz algıların dağıtılması sağlanmıştır. Son on dokuz yılda yürütülen çalışmalar sayesinde tersane sayımız 37'den 84'e, sektöre yapılan ÖTV desteği 8,9 milyar TL'ye, Türk sahipli gemi filomuz 571'den 1.492'ye, limanlarımızda elleçleme yük miktarı 213 milyon tondan yaklaşık 497 milyon tona ulaşmıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; ülkemiz yalnızca deniz ticaretinde değil deniz turizminde de stratejik öneme sahiptir. Bakınız, bugün Akdeniz çanağının marina kapsamında yüzde 85'ini oluşturan Fransa, İspanya ve İtalya önemlerini yitirmektedir. Bunun nedeni, bu ülkelerdeki kısıtlı yatırım alanları, Batı Akdeniz'in kirlenmesi ve işletme ücretlerinin artmasıdır. Bu da Doğu Akdeniz ülkelerini daha cazip hâle getirmektedir. Bunu ülkemiz açısından avantaja çevirmek yat limanı kapasitelerinin artırılması ve yeni yat limanlarının hizmete açılmasıyla mümkün olacaktır. Bu doğrultuda gerçekleştirilen çalışmalarla yat bağlama kapasitemiz 8.500'den 18.545'e çıkarılmıştır.

Türk denizciliği son dönemde uygulanan politikalarla 2023 hedeflerine hızla yaklaşmaktadır. 2004 yılında başlatılan ÖTV'siz yakıt uygulaması atılan adımlardan ilkidir. Böylece kabotaj taşımacılığı canlandırılmıştır. Bugüne kadar sektöre toplamda yaklaşık 8 milyar 900 milyon TL destek sağlanmıştır. "Denizci millet" sloganımızın bir uygulaması olarak toplumda deniz sevgisini yerleştirmek, deniz

kültürünü yaygınlaştırmak için yurt genelinde amatör denizcilğe özendirici çalışmalar yapılmaktadır. 2003 yılında sahip olunan amatör denizcilik belgesi sayısı 74 bin iken 2021 yılı Kasım ayı itibarıyla bu sayı 885.284'e yükselmiştir, 2023 hedefimiz ise 1 milyondur.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım... Sayın Bakanım, 28 Temmuzda başlayan cumhuriyet tarihimizin en büyük orman yangınlarında yangının ilk günlerinden sönünceye kadar ekibinizle beraber yangın mahallinde bulundunuz. Özellikle Karayolları Genel Müdürlüğüyle beraber o yöredeki kara yolları şantiyelerinin hepsini bu yangın söndürmede seferber ettiniz. Yangın emniyet şeritleri, yolları açtınız ve özel sektördeki tüm imkânları da seferber ettiniz. Özellikle mobil verici istasyonlarıyla iletişime katkınız oldu, hava araçlarının yurt dışından hızla gelmesi için çok büyük katkılarınız oldu, bundan dolayı Antalyalı, Manavgatlı hemşehrilerim adına size teşekkür ediyorum.

Aynı zamanda, gerçekten, özellikle İç Anadolu'yu Antalya'ya, sahile bağlayan belli yollarımız var. Bahsettiğimiz gibi, Konya-Hadim-Taşkent -Kuş Yuvası yolu dediğimiz- zor bir yol. Orası da şantiye şeklinde, yatırıma alınmış, ihalesinin yapılmasıyla ilgili desteklerinizi bekliyoruz. Yine, aynı şekilde, Konya'dan Seydişehir-Alacabel yolumuz var. Burada Alacabel Tüneli 7.500 metre. Bu yolda da inşaatımız hızla devam ediyor. Burası Türkiye'nin en yoğun yollarından biri, oradaki çalışmalarınızdan dolayı da size çok teşekkür ediyoruz.

Yine, aynı şekilde, Konya-Beyşehir, Demirkapı dediğimiz, İbradı'dan geçen o yolumuz... O yolda da hızlı bir şekilde çalışılıyor, en kısa sürede bitireceğinize inancımız tam, inşallah 2022'nin sonunda o da bitecek. Yine, sahil yolumuz olarak yapılan Akdeniz sahil yolu... Malum, işte, biliyorsunuz Mersin çok zor bir yol. Şu anda herhâlde son ihalelerimiz de bitti, inşallah kısa sürede orası da yapılacak. Bu D400 yolumuz çok yoğun bir yol, bu yolla ilgili inşallah Antalya-Alanya otoyolunun ihalesi de yakın zamanda yapılar ve tamamlamış olursunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İbrahim Bey, toparlarsanız...

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Evet, Kaş gerçekten dünyanın en güzel yerlerinden biri fakat ulaşım konusunda biraz sıkıntılarımız var. Bu konuda özellikle Burdur Bucak'tan gelen yol, Kızılkaya-Korkuteli-Elmalı-Akçay, Sinekçi Beli'den Kasaba-Kaş yolunun da ihale organizasyonu yapılacak, bundan dolayı çok teşekkür ederim.

Ben bu duygu ve düşüncelerle, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2022 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum. Yüce heyetinizi saygılarımla selamlıyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Sibel Hanım, buyurun lütfen.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

İyi akşamlar diliyorum, görüşmeler de oldukça yoğun ve yorucu oldu. Birkaç konuda ben de görüşlerimi paylaşacağım.

Evet, aslında, baktığımız zaman, günün ilk saatlerinden itibaren ve genel olarak da bütçe tartışmalarındaki en tartışmalı Bakanlık bütçesini görüşüyoruz. Çünkü baktığımız zaman gerek KÖİ yatırımlarını gerekse önemli projeleri -bugün de bütün konuşmalarda dile getirildi- çok yüksek maliyetli, kamuya maliyeti açısından, halka maliyeti, yükü açısından en yüksek maliyetli projeleri tartışıyoruz. Bunların şeffaflığı, maliyeti gerçekten... Siz bugün tasarruf oranlarından sunumunuzda bahsettiniz, özellikle dikkatimi çekti ama maliyeti noktasında, özellikle döviz kurunun kontrol edilemez yükselişi karşısında bu projelerin kamuya maliyeti ne olacak, halka yükü ne kadar olacak? Ve yapılan çalışmalar elbette... Burada sanki muhalefetin bu projelere, bu çalışmalara, bu yollara, bu köprülere bir karşı

duruşu gibi bir süreç, sanki böyle bir algı var; böyle bir durum yok. Bu çalışmalar... “İşte, o kadar çok yapmışız ki.” dedi bir milletvekilimiz, iktidar partisinden; evet, bunlar yapılmış ama bunlarla ilgili bir hesap verilmesi gerekiyor, bunların maliyetinin sorgulanması gerekiyor.

Geçiş ücretleri var Sayın Bakan, vatandaşların, halkın en çok itiraz ettiği konu bu konu. Ya bunlar neden bu kadar yüksek maliyetli? 2024 yılında başa baş noktası ve 2025’ten sonra da bir gelir süreci olduğunu söylediniz. Peki, bundan sonra bu geçiş ücretleri ne olacak, bir güncelleme olacak mı, düşecek mi, sıfırlanacak mı? Neticede bunlar halkın yüklendiği, borçlandığı, devletin çok yüksek mali yük altına girdiği... Ki bu döviz kurunu düşündüğümüz zaman Sayın Yavuzylmaz, birçok hatip bugün muazzam rakamlar telaffuz ettiler. Türkiye’nin içinde bulunduğu ekonomik koşulları dikkate alırsak bu süreçte ne öngörüyorsunuz? 2024 sonrası bu geçiş ücretlerine ne olacak?

Bir İstanbul Milletvekili ve bir akademisyen olarak da Kanal İstanbul Projesi’ne değinmek istiyorum. Çünkü siz bugün bu projenin akademik anlamda da değerlendirildiğini ve birçok akademisyenin burada olumlu görüşünü söylediniz. Yalnız, bu projeyi ilk biz 2011 yılında duyduk ve o dönemin Başbakanı “Biz bu şehre ihanet ettik, bundan sonra sorumluyum.” diyen bir Başbakan ve bir çılgın proje açıkladı ama baktığımız zaman, bu projenin... Ve akademik bir çalışma, bir çalıştay yapıldı. Ben de dikkatlice o çalışmaya gidip takip ettim; akademisyen grubu vardı, yine orada da akademisyenler tartıştı ve bu projenin yapılacağı alanda, İstanbul’da ciddi su kaynakları, orman alanları, meralar, tarım alanları, yeşil alanlar, deprem riski, doğal kaynaklar, denizler, ulusal stratejik güvenlik, trafik sorunu, nüfus hareketliliği ve küresel ısınma sorunu karşısında gerçekten ciddi riskler olduğunu bilimsel olarak bize açıkladılar ve biz bunları dikkatle dinledik. Özellikle tatlı su kaynakları, Trakya’ya kadar; tarım alanları konusunda ciddi bir süreç, nüfus yoğunluğu... İstanbul’da şu an en ciddi sorun Sayın Bakan, nüfus yoğunluğu ve artan trafik keşmekeşi. Bunlara baktığımız zaman, projenin maliyetinin 20 milyar doları aştığı söyleniyor. Bu ekonomik koşullarda bu nasıl olacak? Bu projenin çevresel maliyetleri; ekonomik maliyeti, bir de çevresel, sosyal ve toplumsal maliyeti ne olacak? Bir ÇED raporu var. Bu proje sadece bir ÇED raporuna indirgenebilir mi? Ki ÇED raporu olumlu bir süreçten bahsediyor ama bunun gerçekten ciddi değerlendirilmesi gerekir. Bir deprem sorunu ve deprem riski varken ve bizim bu milyar dolarları, bugün telaffuz edilen muazzam derecedeki rakamları... İstanbul açısından, sadece İstanbul açısından söylüyorum: Gerçekten kentin depreme hazırlığı noktasında ciddi kaynak ayırmamız gerekirken bu proje bizim şimdi temel önceliğimiz mi, bunu ben sormak istiyorum.

Özellikle de gemi trafiğinden bugün bahsettiniz, özellikle siz verilerinizden bahsettiniz ama şöyle bir veri de var yani ne diyorsunuz? Bu gemi trafiğinde bir düşüş oldu yani 2018 yılında bir düşüş; 2016-2018 yılları arasında yıllık gemi sayısında yüzde 24 bir azalmadan da bahsediliyor. Yani gerçek anlamda nedir bu durum ya da tek gerekçesi bu mu? Buradaki gemi sayısının trafik yoğunluğu mu tek gerekçe?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sibel Hanım, son cümlelerinizi alalım.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Biliyorum, evet, tamamlayacağım.

UKOME sorunu var. Sayın Bakan, yani bu nasıl bir durumdur? Bir yerel yönetim ile bir kamu otoritesi halka hizmet noktasında bu kadar çatışabilir mi, bir rakip olarak görebilir mi? Bir harfe takılıyorsunuz, işte, bir UKOME’de yapı değiştiriliyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz dolmuştur, son cümlelerinizi alayım.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Daha ciddi... Yerel yönetimlerin halka hizmet etmesi noktasında yasalar değiştiriliyor, yönetmelik değiştiriliyor; bunu dikkatinize sunmak istiyorum ben. Ortak aklı geliştirmemiz gerekiyor.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Şimdi AK PARTİ Grubundan Sayın Salih Cora'ya söz veriyorum.

Buyurun Sayın Cora.

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Değerli Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, çok kıymetli bürokratlarımız, Komisyonumuzun değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün hakikaten Plan ve Bütçe Komisyonunda çok yoğun bir günü yaşıyoruz. Yaklaşık yedi yıldır Plan ve Bütçe Komisyonu üyesiyim, gördüğüm en kalabalık oturumlardan biriydi. Bunun da esasında AK PARTİ'nin, Ulaştırma Bakanlığımızın cumhuriyet tarihindeki “en”leri ve “ilk”leri gerçekleştirmesi, tarihî yatırımları yapması, büyük projeleri hayata geçirmesinin oluşturduğu bir teveccühten kaynaklandığını düşünüyorum. Ayrıca, Sayın Bakanımıza da son bir yıl içerisinde çok yoğun programlarından, açılışlarından, yatırımlarından, temel atma törenlerinden dolayı özel bir ilgi gösteriyorsunuz, bunun için özellikle sizlere teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, şunu ifade etmek isteriz ki AK PARTİ, Marmaray'ı yaptı, Avrasya'yı yaptı; havalimanları yaptı, 56'ya çıkardık havalimanlarını; hızlı tren hatları yaptık, Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren hatlarını tamamladık; 1915 Çanakkale Köprüsü'nü, Osmangazi Köprüsü'nü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü, yine aynı şekilde Kömürhan Köprüsü'nü ve yine baktığımızda, ilk iktidara geldiğimiz yıllarda Bolu Tüneli'ni açtık, Çankırı Ilgaz Tüneli'ni, Malatya Erkenek Tüneli'ni, Artvin Cankurtaran Tüneli'ni, Rize Ovit, İzmir Sabuncubeli Tüneli'ni tamamladık, Zigana Tüneli'ni yapıyoruz şu anda, açılmak üzeredir; 6 bin kilometre duble yolu 28 bin kilometre duble yola çıkardık, İzmir-İstanbul Otoyolu'nu, Karadeniz Sahil Yolu'nu, bunlar hep bizim dönemimizde yapıldı; yine Adıyaman Nissibi Köprüsü'nü, Elâzığ Ağın Karamağara Köprüsü'nü hakikaten semboliklik, fotoğraflık yatırımlar olarak değerlendiriyoruz. Bu modern bölünmüş yolları, demir yollarının yenilenmesini tabii ki bütün vatandaşlarımız görüyor, çok yakın bir şekilde bu hizmetlerden istifade ediyor.

Değerli arkadaşlar, dünyanın 3'üncü deniz dolgulu havalimanını, Ordu-Giresun Havalimanı'nı yaptık, aynı şekilde şimdi Rize-Artvin Havalimanı tamamlanmak üzere.

Tabii, biz bunları yaparken bunların hepsine sizler sözde karşı çıkmadınız, tam da karşısında durdunuz, bu yatırımların hepsinin karşısına dikildiniz, eylemler yaptınız, davalar açtınız, itiraz ettiniz ama durduramadınız. AK PARTİ döneminde “Herkes konuşur, AK PARTİ yapar.” misali AK PARTİ bunları yaptı, milletimizin emrine amade eyledi. Tabii, sizin bunlara çok fazla itiraz etme sebebinizi ben çok iyi anlıyorum. Şimdi, tabii, Anadolu'da siyasetçi olarak sürekli sizler de bizler gibi dolaşıyorsunuz, seçmenin karşısına çıkıyorsunuz, AK PARTİ yirmi yıldır iktidarda, AK PARTİ'nin yirmi yılda her yıl bir hatasını söylemeniz 20 hatası olur, 20 hatayı yirmi dakikada konuşursunuz, vatandaş iktidarı zannedersiniz. Vatandaş size der ki “Ya, tamam ama bunlar Avrasya Tüneli'ni yaptı, şu köprüyü yaptı, şu havalimanını yaptı.” işte siz orada donakalırsınız. İşte, bakın, böyle bir durumda sizin buraya bugün bu kadar teveccüh göstermeniz sebebi, seçmenin size bu şekilde yaklaşımına cevap veremiyorsunuz, çaresiz kalıyorsunuz, acaba Ulaştırma Bakanlığının bu kadar güzel yatırımlarını vatandaşın bu kadar hüsnükabul gösterdiği, teveccüh gösterdiği bu yatırımlara nasıl kara çalarız, nasıl bunların üzerinde seçmenin kafasında bir algı oluştururuz da bu yatırımlarla ilgili kanaatleri değiştiririz. İşte bugün genelde yaptığınız konuşmaların özetinde KÖİ yatırımları, kamu-özel iş birliği yatırımları üzerinden bu projelerin marka değerini, kalitesini, bu projelerin albenisini, bu projelerin Türkiye'nin geleceğinde

oluşturduğu katma değeri ortadan kaldırmaya yönelik bir çalışma içerisindeyiz ama bunların hiçbirinin hiçbir temeli yoktur, dayanağı yoktur. Bakanımız çok kapsamlı bir sunum yaptı, çok etkileyici bir sunum yaptı, görsellerin hepsinde bu kamu-özel iş birliği yatırımlarını gelecek nesillerimize esasında miras olarak bıraktığımızı, Türkiye'nin geleceğine çok önemli bir değer kattığımızı, özellikle 2024 yılından sonra bu projelerin sayesinde Türkiye'nin herhangi bir yerinde ulaştırma aksında bir yatırım talebi olduğunda bu projelerden elde edilen gelirlerle beraber o yatırımları da yapabilecek ve merkezî bütçeye yük olmayacak bir Bakanlık yapısının oluşturulacağını çok net bir şekilde görüyoruz. Elbet bundan rahatsızsınız çünkü AK PARTİ olarak bizim yaptırmış olduğumuz anketlerde -değerli arkadaşlar, bakın, bunu sizlerle burada paylaşıyorum, muhalefet bunu iyi bir dinlesin, belki siz de araştırıyorsunuz- AK PARTİ'yi tercih eden seçmenlerin yüzde 30'u AK PARTİ'nin ulaştırma yatırımlarındaki başarısındaki memnuniyetinden dolayı tercih ediyor. Elbette bundan rahatsız olursunuz, bu nedenle sizi çok iyi anlıyoruz ama şunu söyleyeyim: Vatandaş da sizi çok iyi tanıyor, iş bilen, kılıç kuşananındır; bunları kimin yapacağını, kimin yapamayacağını çok iyi değerlendiriyor, bunun için yirmi yıldır AK PARTİ'yi iktidarda tutuyor. Bugün biz 20'nci bütçemizi yapıyoruz, kesintisiz bir şekilde 20'nci bütçesini yapan başka bir iktidar yoktur.

BAŞKAN – Toparlayabilirsek.

CAVİT ARI (Antalya) – Son bütçen olacak.

SALİH CORA (Trabzon) – Dolayısıyla, biz inşallah bu yatırımlarımıza devam edeceğiz. Bunları kıskansanız da yapacağız, itiraz etseniz de yapacağız, çatlasınız da patlasınız da bu yatırımları yapmaya devam edeceğiz.

Ben bütçenin hayırlı olmasını diliyorum.

Sizlere de Allah kolaylık versin, ne diyeyim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Salih Bey, vallahi hiçbir gayret olmadan ikinci defadır 61'inci konuşmacı olarak size söz veriyorum, Trabzon'la aranızda özel bir ilişki var galiba.

Şimdi, CHP Grubundan Mürsel Bey, buyurun lütfen, size söz veriyorum.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Komisyonun değerli üyeleri; Muğla ilimizin Fethiye, Seydikemer ilçelerimizi Antalya ve Burdur illerine bağlayan D-350 Kara Yolu üzerinde bulunan Karabel mevkisinde yapılan Karabel Tüneli ve bu kara yolu uzun yıllar önce ihale edilmiş ve ihale edilmesine rağmen zaman zaman birer ikişer kamyon hafriyat, birer kepçe çalışıyor, bir türlü bitirilemedi. Bu yol neden açılmıyor? Turizmle ilgili, bu yolların açılması gerekiyor, neden açılmadı; bunu gerçekten merak ediyoruz. Burdur'dan Antalya üzeri gelen kara yoluyla turistler buradan geçmekte sıkıntı yaşıyor ve ciddi kazalar oluyor. Seydikemer ve Fethiye'de yaşayan halkımız başta olmak üzere tüm Muğla halkı adına soruyorum: 2022 yılı bütçesinde tünelin yapımı için ne kadar bütçe ayıracaksınız? Yoksa 2022 yılında da bu yol yine tamamlanmayacak, kaderine mi terk edilecek?

Yine aynı şekilde Muğla'da Denizli kara yolu... Aşağı yukarı AKP iktidara geldiğinde bu yolun yapımına başlandı, Denizli-Muğla arasındaki yolda hâlâ çalışılıyor, hâlâ şantiyesi devam ediyor, bir türlü bitirilemedi. Bu yol neden bitirilemiyor, niye bitirilmiyor; bunu gerçekten merak ediyoruz Sayın Bakan.

Türk Hava Yollarında ciddi sıkıntılar var Sayın Bakan. Türk Hava Yolları şirketi olarak ne kadar borcu vardır? Her sene artan bu borç sürdürülebilir mi? Şirket hâlihazırda batık durumda. Bu sene kullanılan kredi ne amaçla alınmıştır ve çoğunluğu kamu malı olan şirketin sürdürülemeyen bu borçtan kurtulabilmesi için bir planınız var mıdır, yapılıyor mu Bakanlık olarak? Türk Hava Yollarının kargo

bölümünün satılacağıyla ilgili kamuoyu aydınlatılmadı, bu yapılan açıklamalarla da duyurulmamıştır. Şirketin yüzde 8’inde oluşturulan kargo bölümü, şirket kârının yüzde 40’ının elden gitmesi demektir. Türk Hava Yollarının en kârlı bölümünün ayrılarak ayrı şirketler olarak yapılandırılmasının amacı nedir? Bu konuda hazırlanmış teknik bir analiz var mıdır? Ayrıntılarının nasıl olacağı konusunda bir teknik analiz neden duyurulmuyor? Bunlar hep konuşuluyor ve kamuoyu zarara uğratılıyor. Türk Hava Yollarının çoğunluk hisseleri kamuya aittir. Yangından mal kaçırır gibi kargonun apar topar ayrılmasındaki amaç yüksek kâra sahip olan bu bölümün yandaşlara satılmış mıdır, satılma amacıyla mı ayrılmıştır? Bunu gerçekten merak ediyoruz Sayın Bakan.

Yatağan’da yapılan bulvar da... Orası geçen yıl da aynıydı, bu ay da söyledik “Bu bulvar ölüm yolu olacak.” dedik. Bu kara yoluyla şehrin iki yakasında ayrı ayrı kentler yarattınız, asfalt döktünüz, iki ay sonra asfalt kazıldı, tekrar yeniden yapıldı, hızlıca geçen bir kara yolu trafiği oluştu, ne alt geçidi var ne üst geçidi var, burada trafik kazaları oluyor ve insanlar orada yaralanıyor ve bir genç çocuk da trafik kazasında öldü. Yatağan’ı ikiye ayıran bu yolun alt geçidi veya üst geçidi olacak mı, yoksa yol bu hâliyle kalacak mı? Yatağan’da bu bulvar “ölüm yolu” olarak anılacak mı? Bakanlık olarak siz geçen yıl “Biz halka sorduk, halk ne istediye onu yaptık.” dediniz ama halkın hiç haberi olmadan bu yol yapıldı. Sadece Yatağan’da siyasetçiler ne istediye o yapıldı ve o yol şu an Yatağan’da “ölüm yolu” olarak anılıyor. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır, çalışmalarınızı burada yine halkla mı paylaşacaksınız, Yatağan’daki siyasetçilerinizle mi paylaşacaksınız? Bunu merak ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

MÜRSEL ALBAN (Muğla) – Karabel Tüneli çok önemli, Burdur- Seydikemer kara yolu çok önemli, Denizli yolu çok önemli, AKP iktidarından beri çalışmalar devam ediyor -bakın ihalelerinize, göreceksiniz- niye bitirilemedi gerçekten merak ediyorum?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – AK Parti Grubundan Sayın Ekrem Çelebi, buyurun lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok Değerli Başkanım, çok Saygıdeğer Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, çok değerli basın mensupları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2022 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyor, bu vesileyle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, son on dokuz yılda AK Parti hükûmetleri her alanda olduğu gibi ulaştırma ve iletişim alanında da Türkiye’ye yepyeni bir vizyon kazandırdı. Tabii, özellikle Sayın Bakanımızın sabah burada yapmış olduğu -ve geçen sene de yine aynı şekilde- çok tafsılatlı ve özellikle sinevizyonda da yapmış olduğu gösteriden dolayı, sunuştan dolayı ben hakikaten kendilerine teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, sözlerime geçmeden önce de kendi ilimle ilgili bir teşekkürümü sunmak istiyorum. Özellikle bizim Hamur-Tutak-Patnos kara yolları arasındaki viyadüklere ve tamamlanan yola çıkarmış olduğunuz paradan dolayı ben şahsınıza da çok teşekkür ediyorum; burası müthiş bir yer oldu. İşin açıkçası, muhalefetteki bazı arkadaşlar özellikle bu konulara her ne kadar “Plansız, projesiz.” deseler de -biraz sonra oraya geleceğim- ama benim ilim açısından çok önemli bir lokasyonda, önemli bir çalışma olduğu için hassaten teşekkür ediyorum.

Yine, özellikle, makamınızda zatâlılerinize daha önce de arz etmiştim. Bizim Azerbaycan, Nahçıvan ve Dilucu Sınır Kapısı’nda inşallah oluşabilecek yeni bir kapı var. Burada ilimizin stratejik anlamda değerlendirilmesini istiyorum çünkü biz özellikle il bazında hem bir tarafta Kafkaslarla komşuyuz, çok yakın bir lokasyon içerisindeyiz, diğer taraftan, nüfus yoğunluğu bakımından hem İran, Irak ama aynı zamanda o lokasyon içerisinde ta Suriye’ye kadar o bölge üzerine ulaşabilme imkânımız

var. Dolayısıyla, sizlerden ricam, özellikle Ulaştırma Bakanlığının bu projeleri -ki daha önce yapılmıştı- tekrar yeniden yapılacağı zaman... Şu anda hızlı trenimiz yanlış hatırlamıyorsam belli bir noktaya kadar geldi ama demir yolları açısından...

(Uğultular)

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Arkadaşlar, sizlerden rica ediyorum, bakın, biz sizi dinledik, lütfen.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Evet, hatibin söylediklerini anlamamız gerekiyor, hepimizin dinlemesi gerekiyor. Bir sükûneti sağlayalım lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Dolayısıyla, Horasan’a kadar da gelen bir demir yolu ağıımız var. Tabii, ilimizin -özellikle stratejik anlamdaki -demin de arz ettim- o nüfus yoğunluğuyla birlikte ihracattaki demir yolu ağıının da gelişebilmesi için Horasan’dan, Ağrı üzerinden İran’a kadar bunu tekâmül etme imkânımız olabilir mi?

İkincisi de -demin de söyledim, yine devletin o bölgedeki stratejisi açısından- şimdi, Kars’a kadar gelen bir demir yolumuz var, Kafkaslara gidiyor ama mesela lojistik anlamında Ağrı’ya yine bir şey, bir yatırım yapılabilir mi? Bunlar ekmeği bizim o bölgede hani özellikle bölüştürmemiz açısından çok önemli bir nüans. Ben bunu takdirlerinize sunmak istiyorum. Bu konuda bize yardımcı olursanız sevinirim.

Değerli milletvekillerimiz, şimdi, tabii, ben her zaman için bunu söylüyorum: Burada çok önemli devlet adamlarımız var, elbette ki herkes kendi ilinin milletvekilidir ama Plan ve Bütçe Komisyonu çok nitelikli bir komisyondur. Ben iki dönemdir milletvekiliyim ama inanın daha önceki milletvekilliğinde de yine CHP’de -Allah gani gani rahmet eylesin- Mevlüt Ağabey vardı, HDP’de -ben, hani, isimleri tek tek zikretmeyeyim- milletvekillerimiz vardı, diğer partilerde milletvekilimiz vardı ama ben özellikle...

(Uğultular)

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Cahit Ağabey, bakın, bu dönem siz konuşursanız, ben konuşurum. İstirham ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Buyurun efendim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şöyle: Ben hiçbir dönem için Plan ve Bütçenin seviyesinin -çok özür diliyorum hepinizden- nitelikli konuşma seviyesinin bu kadar düştüğünü görmedim. Şöyle arz edeyim... Bakın, özür de diledim.

TÜRABİ KAYAN (Kırklareli) – Başkalarına söyle.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Değerli milletvekilim, bakın, ben özür de diledim, peşinen özür diledim. Şöyle: Ben bunu her zaman için söylüyorum. Bakın, biz milletvekiliyiz, buradaki Komisyonun asli üyesi olan hiçbir milletvekiliyle sıkıntımız yok. Bakın, sabahki buraya gelen -AK PARTİ’ye hücum edilen- Sayın Bakana söylenilen laf... Ya, nihayetinde, bakın, hepimiz milletvekiliyiz, hepimiz kendi ilimizin siyasi aktörleriyiz. Bizi beğenmeyebilirsiniz, biz sizi beğenmeyebiliriz, eleştirebiliriz, eleştirilebilirsiniz ama burası Türkiye Büyük Millet Meclisi. Yani solunuza baktığınızda Bakan görüyorsunuz, 3 Bakan Yardımcısı, sayın başkanlar, genel müdürler ama iki arka cepheye baktığınızda 100’ün üzerinde bürokrat var. Bu bürokratların hepsi aynı zamanda seçmen. Ya, bunlar buraya geldiklerinde şunu söylerler, çoğu nitelikli, hepsi uzman...

TÜRABİ KAYAN (Kırklareli) – Sayın Başkan, hatibi uyarır mısın? Konuyla ilgili konuşsun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ben konuyla ilgili konuşuyorum.

TÜRABİ KAYAN (Kırklareli) – Bize siyasi ahlak dersi vermeye kalkmasın.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Sana mı soracak?

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Senin yaşına başına benim hürmetim var, yoksa iki cümle söylerim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen, içeriğine müdahale etmiyoruz hakaret olmadığı sürece.

Türabi Bey, size de söz vereceğim, siz de fikirlerinizi söylersiniz.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bu insanların hepsi de seçmen ama şöyle: Bu insanlar buraya geldiği zaman bakın ne söylüyorsunuz? Ben birkaç tane cümle söyleyeyim: “Propaganda yapıyorsunuz.” Elbette ki hükümetler propagandalarını yapacaklar. Özellikle hani bir milletvekilimizin söylediği “çete”, kim çete olur burada ya? Ya, devlette böyle bir usul yok. Milletvekilinin devleti yaralayabilecek bir dili kullanmasını ben doğru bulmuyorum. Milletvekili kendi görüşünü, kendi donanımını bu Komisyonunda belirleyecek ki devletin arşivlerine sizin söyledikleriniz girsin. Yarın öbür gün bizler geliriz, sizler gelirsiniz. Kim gelirse gelsin ama şudur: Bu devlet ebet bir devlettir. Onun için benim hani hassaten sizlerden ricam ve istirhamım: Konuştuğunuz cümlelere, konuştuğunuz dile, herkesin bir ailesinin olduğuna ve herkesin bir seçmenin olduğuna ve herkesin alınabileceğine, herkesin bir nefsinin olduğunu düşünerek dikkat edilmesini istiyorum. Dolayısıyla, burası Plan ve Bütçe, kültür bütçesi olan bir yerdir, devletin yetiştirdiği bir yerdir ama biz her seferinde bu şeyi söylersek doğru olmaz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Çelebi, toparlayabilirsek sevinirim.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Şimdi, hesap vermek... Elbette ki biz hesap veriyoruz. Sayın Bakan sabah geldi, kendi sunumuyla ilgili olarak çok da güzel bir sinevizyon sunumu yaptı, kitapçıklarını size dağıttı. Hesap verdi mi? Veriyor, vermeye de devam ediyor. Daha önceki hesabı kime verdi? Sayıştaya verdi. Sayıştay geldi, bütün kurumlarını denetledi mi? Denetledi. Cevabını yazdı mı? Yazdı. Dolayısıyla bu bir hesap verme yeri. “Şeffaf değilsiniz.” Ya bundan daha başka şeffaflık ne olacak? Sayıştay denetlemiş mi? Denetlemiş. Sayın Kuşoğlu sabah söyledi, her Bakanımıza da bunu söylüyor, ben devlet adamlığından dolayı da teşekkür ediyorum, nezaketli ve üsluplu, diyor ki: “Efendim, şunlar şunlar var, bunları ben açıklamak, öğrenmek istiyorum.” Doğru mu? Çok doğru.

Şimdi, kamu finansmanı ile ilgili -Sayın Başkanımız söyledi- elbette ki devlet bakar, kamu finansmanı ile ilgili bir sıkıntı varsa gidip Sayın Bakanımıza da ziyaret edebilirsiniz. Siz nihayetinde devlet adamısınız, bürokratsınız ve aynı şekilde Türkiye Büyük Millet Meclisinin milletvekilisiniz. Finansmanla ilgili ne zaman bir şey sordunuz da Sayın Bakan söylemedi? Yine...

DENİZ YAVUZ YILMAZ (Zonguldak) – Bunlar usulle ilgili değil mi? Böyle hitap şekli olur mu?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Hakaret etmediği sürece kimsenin içeriğine karışmam. Bir hakaret görmüyorum ben, fikrini ifade ediyor.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Yine, bir şey daha söyleyeyim: Bakın, şimdi, elbette ki bütçe milletin bütçesidir. Milletin bütçesi olduğu için milletin vekilleri zaten burada bu bütçeyi kabul ediyor veya reddediyor. Eğer millet size bu çoğunluğu verseydi siz burada bugün bu bütçeyi kabul etmezsiniz, parmak oynuyor burada. Dolayısıyla AK PARTİ on dokuz yıldır millete gidiyor ve milletin vermiş olduğu yetkiyle bu sıralarda oturuyor. Dolayısıyla bu bütçeyi de getirdiği zaman Türkiye’nin her metrekaresini... Ben biraz önce de Sayın Bakanımıza teşekkür ettim. Bakın, ben en uzak illerden birindeyim, inanın benim ilimin beldesine, köyüne kadar Ulaştırma Bakanlığının kendi uzmanları geliyor ve yerinelikten hepsini inceliyorlar. Dolayısıyla şunu arz edeyim: AK PARTİ’nin yapmış olduğu her yatırım, her milim hesap hesap hesap, kitap kitap şeklinde yapılıyor. Şimdi yine bir arkadaşımız söyledi: “Efendim, siz Yeşil Devrim...”

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Çelebi, toparlayalım, son bir dakikanız.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Dolayısıyla yani şunu arz edeyim Sayın Başkanım: AK PARTİ kadar ekolojik sisteme duyarlı hiçbir hükümet yok, bunu iddia ediyorum.

Yine, özellikle Yeşil Devrim’le ilgili... Bakın, ilk kez bunu bizim Çevre Şehircilik Bakanlığımız geçen gün açıkladı Sayın Cumhurbaşkanımızla birlikte. Dolayısıyla bunlar Türkiye’de bir devrimdir ve bu devrimlerin de ilk fişğini yakan AK PARTİ’dir. Bu anlamda Türkiye’deki ilk yatırıma dayalı olarak vizyonerliği getiren yine AK PARTİ’dir. Ben özellikle Sayın Bakanımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum ama AK PARTİ hükümetleri havaalanlarında, kara yollarında, deniz yollarında, Devlet Demiryollarında, özellikle pandemideki başarısından dolayı ve lojistik anlamında burada Sayın Bakanıma teşekkür ediyorum. Bunlar gerçekten bir devrimdir.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz tamamlanmıştır.

Teşekkür ediyorum Sayın Çelebi.

Son bir cümle lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ben 2022 yılı Ulaştırma Bakanlığımız bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum. Bu vesileyle hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, söz verirken bir süreyle söz veriyorum ama verdiğim süreler maksimum sürelerdir. Ne kadar tasarruf ederseniz o kadar verimli bir şekilde bugünü tamamlarız. Saat dokuza geliyor. Daha soru cevap kısmı var. Bakanın ve Sayın Kurum Başkanının sunumları var. Daha oylamalarımız, önergelerimiz var. O yüzden rica ediyorum, verimli kullanabilirsek -takdir sizin- çok sevinirim.

Türabi Kayan Bey’e söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

TÜRABİ KAYAN (Kırklareli) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan ve Ulaştırma Bakanlığının değerli bürokratları; hepinize merhaba, hepinize sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Sayın Bakan, Kapıkule-Halkalı Hızlı Tren Yolu malumunuz devam ediyor. Alpullu sel felaketi nedeniyle Alpullu’nun 280 tane evinin zemin katlarının tamamı sular altında kaldı. 22 Şubatta Kolin inşaatın bu derenin kenarındaki setleri yıkarak oraya bir servis yolu açması nedeniyle yağmurların hızlı bir şekilde gelmesinden kaynaklanan, derenin yatağındaki suyun dışarıya taşması sebebiyle 280 tane evin zemin katlarının tamamı su altında kaldı ve insanlarımız 20 milyon zarara uğradılar. Devlet kendi yaptığı hatadan dolayı vatandaşın bu zararını karşılamak zorunda Sayın Bakan. Kolin firmasının sizce bir şeyi var mıdır yok mudur o sizin bileceğiniz iş ama devletin bunu mutlaka üstlenmesi lazım ve insanlarımızın bu zararını tazmin etmesi lazım.

Kırklareli demir yolu hâlâ çalışmıyor Sayın Bakan. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır? Onu öğrenmek istiyorum.

Çorlu Havaalanı’ndan Türk Hava Yolları tamamen çekildi Sayın Bakan. Burasını Pegasus’a bıraktınız, Pegasus da hangi uçağı boşta kalırsa oraya gönderiyor, ne saati belli, ne zamanı belli, ne günü belli. Hâlbuki burada daha önceden Türk Hava Yolları her salı sabah erkenden geliyordu ve perşembe akşamı geç saatlerde dönüyordu, herkes ne yaptığını biliyordu, nasıl ulaşacağını da biliyordu; bu konuda da sizden bilgi istiyorum.

Yüksek Hızlı Tren; ulaşımın en kısa ve en hızlı olmadığı yere yatırım gitmez Sayın Bakan. Onun için, bizim doğu illerimize, güneydoğu illerimize, İç Anadolu illerimize ve Ege Bölgemiz’e, Akdeniz Bölgemiz’e hızlı trenin mutlaka gitmesi lazım, gitmesi lazım ki oradan Batı’ya olan göçlerin bir şekilde önlenmesi lazım. Erzurum bu konuda çok şikâyetçi, Sivas hakeza aynı şekilde “Bize hızlı tren lazım ama Konya’ya yapıyorlar.” diye şikâyetleri var Sayın Bakanım.

Değerli arkadaşlar, “250 kilometre sürat yapan yüksek hızlı trenimiz var.” diye övünüp duruyoruz. İngiltere, bugün, 1.050 kilometre sürat yapan çok hızlı treni Amerika Birleşik Devletleri Nevada şehrinde şu anda inşa ediyor. Uçaktan daha hızlı giden bir tren, biliyorsunuz, fanus içinde gidiyor Sayın Bakan, şu anda inşaat hâlinde. Onun için bu konuda da biraz dikkatli olmanızı sizden rica edeceğim.

En ucuz taşımacılığı bıraktık, Sayın Bakan, en ucuz taşımacılık olan demir yolları taşımacılığını, deniz yolları taşımacılığını bıraktık, kara yolları taşımacılığında biz liderlik yapıyoruz ama Antalya’dan 1,5 liraya alınan portakalı bizim mutfağımıza 10 liraya, 15 liraya getiriyoruz; bu konuda da dikkatli olmanızı ben özellikle rica edeceğim. Kamu-özel sektör konusunda arkadaşlarımız burada defalarca konuştular.

Değerli arkadaşlar, kamu-özel sektör veyahut da yap-işlet-devret modeline mal bulmuş mağribi gibi sarıldınız. Bunu Osmanlı daha önceden denedi, Hicaz demir yolunu böyle yaptı. Osmanlı, bu demir yolları gibi, füzuli harcamalarla, kendisini sürekli olarak kemiren harcamalarla batmıştır. O demir yolundan gerek mal gönderen gerek insan gönderen firmalar veyahut da şahıslar sürekli olarak her metre gittiklerinde yabancılara para ödediler. Cumhuriyetten sonra bunların her birini kuruş kuruş parasını vererek ödedik, devletleştirdik ve vatandaşımızı yabancılara para ödemekten kurtardık, bunun gibi daha birçok konularımız var. Özellikle, kendi bölgemde D100, E5 Kara Yolu’nda Sayın Bakan, Çorlu ile Lüleburgaz arasındaki ulaşım bir işkence oldu. Özellikle, fabrikaların servis anlamında sürekli olarak kazalar, sürekli olarak sıkışıp beklemeler...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

TÜRABİ KAYAN (Kırklareli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Bitiriyorum.

Ayrıca, Lüleburgaz, Hayrabolu, Keşan yolu tekil bir yol, bu yolun mutlaka duble yola çevrilmesi lazım. Çünkü bu yol sürekli olarak inişli yokuşlu olduğundan dolayı, köy yolları da buraya girdiğinden dolayı hiç fark etmeden kaza oluyor Sayın Bakanım. Onun için buraya da bir ay el atmanızı özellikle sizden rica ediyoruz.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Öznur Çalık, buyurun lütfen.

ÖZNUR ÇALIK (Malatya) – Kıymetli Başkanım, değerli Bakanım, çok kıymetli Plan ve Bütçe Komisyonu üyesi milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokratlarımız, çok kıymetli basın mensuplarımız; yaklaşık yirmi yıl önce biz yola çıkarken Sayın Cumhurbaşkanımızla “Hiçbir şey eskisi gibi olmayacak.” diye yola çıkmıştık ve çıktığımız o yolda “Yol medeniyettir.” diye emin adımlarla ilerledik. Havada, karada, denizde katetmiş olduğumuz yolu bulutta da iletişimi ve iletimi sağlayarak devam ettik. “Çok önemli yollar katettik.” derken... Özellikle biraz evvel Muğla Milletvekili konuşurken Türk Hava Yollarından bahsetti.

Kıymetli arkadaşlar, Türk Hava Yolları dünya markası oldu, sadece Türkiye'nin markası değil. Gittiğiniz her ülkeye Türk Hava Yollarıyla ulaşabiliyorsunuz. Önceden havada sadece kuşlar, böcekler uçardı, şimdi Türk Hava Yolları uçuyor ve şu anda hava yolu halkın yolu oldu. Hepiniz hatırlarsınız, yirmi yıl önce uçaklara nasıl binilirdi, kaç liraya binilirdi, nerelerden binilirdi? (CHP sıralarından gürültüler)

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Uçağı da AKP bulmuş!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, müdahale etme hakkınız yok. Rica ediyorum. Sıra geldiğinde fikrinizi söyleyin, size de gelecek sıra.

ÖZNUR ÇALIK (Malatya) – Hava yolu halkın yolu oldu ve köylüsü, işçisi, çiftçisi, memuru, emeklisi, bizim zamanımızda hemen herkes uçağı bindi ve hava yolunu kullanır oldu. 26 olan havalimanı sayısını 56'ya çıkardık ve bunu yaparken şehrimize havaalanı terminal binasını kazandıran kıymetli Bakanım Adil Karaismailoğlu'na ve ekibine çok teşekkür ederiz.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Havaalanına gitmek için 500 TL harcıyoruz ya.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, size bir hakaret yok, bir eleştirisi yok.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Başkanım, havaalanına gitmek için 500 lira veriyoruz...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Anlatmasın mı arkadaşlar yani böyle şey olabilir mi? Rica ediyorum.

ÖZNUR ÇALIK (Malatya) – Hanımefendi, Sayın Milletvekilim, sizi dinledim; lütfen. İsterseniz buradan Bursa'ya yapılanları da anlatabilirim ama müsaade ederseniz...

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Sevinirim.

ÖZNUR ÇALIK (Malatya) – Hızımıza yetişemezsiniz.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Diyorum ki: Havaalanına gitmek için 500 lira harcıyoruz...

ÖZNUR ÇALIK (Malatya) – Bizim yaptıklarımız, yapacaklarımızın teminatı ancak Sayın Bakanımın dün attığı “tweet”teki gibi takip edebilirsiniz, takip hızımıza bile yetişemezsiniz. Bizim yaptıklarımıza sizin hayalleriniz bile yetişemeyecek, bundan emin olabilirsiniz.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Hiç Bursa'ya geldiniz mi?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, dinler misiniz lütfen? Size de sıra geldiğinde siz de fikirlerinizi söylüyorsunuz.

Rica ediyorum.

ÖZNUR ÇALIK (Malatya) – Bütün demir yoluyla, hava yoluyla, kara yoluyla, deniz yoluyla Ulaştırma Bakanlığı Türkiye'de tarih yazdı. Biz de bu tarihi yazarken yazarlar içerisinde olmanın gururunu, haklı gururunu yaşadık.

Şehrim Malatya'da, toplamda, Ulaştırma Bakanlığımızın tam 8,9 milyarlık yatırımı var kıymetli arkadaşlar ve o yolları yaparken Malatya için bugüne kadar 8,9 milyarlık yatırım içerisinde, bölünmüş yollarımız yüz yılda 36 kilometre yapılırken, biz tam 451 kilometrelik bölünmüş yolu şehrimize kazandırdık. “Hava yolu halkın yolu olsun.” dedik, 89 bin olan yolcu trafiğini tam 1 milyona çıkardık ve yeni yapacağımız -nasip olursa- havaalanı terminal binamızda da vatandaşlarımızın konforunu bir kez daha sağlıklı hâle getirdik.

Elâzığ-Malatya yolu, Darende yolu, Gölbaşı yolu, havaalanı yolu, Yazıhan, Hekimhan, Balaban, Pütürge, Darende, Doğanşehir, Doğanıyol yollarımız dâhil olmak üzere, köprülerimiz dâhil olmak üzere Malatya'mıza yapmış olduğumuz 8,9 milyarlık yatırım için ben Sayın Bakanım ve ekibine çok teşekkür ediyorum.

Yıllardır Malatya'mız için çok önemli bir sorunumuz vardı ve bu sorunumuz Kuzey Çevre Yolu'ydu. Sayın Bakanım ben özel teşekkürlerimi iletiyorum. Toplamda 538 milyonluk yatırımdan 2021 yılı da dâhil olmak üzere 269 milyon bütçe ayrılarak Kuzey Çevre Yolu yapımı şu anda son sürat devam ediyor.

Sayın milletvekilleri, artık her ilin kendi bağlantı yolları, otoyolları, otobanları var ve bütün denizciliğiyle, havasıyla, karasıyla Türkiye'de Ulaştırma Bakanlığımızın izi var, AK PARTİ'nin izi var. Ben iz bırakarak yol kateden bütün Ulaştırma Bakanlığı ekibine, yirmi yıldır görev yapan bürokratlarımıza, bakanlarımıza ve bugün aslan yüreğiyle tüm Türkiye'yi karış karış gezerek köprülerimizi, en son Çanakkale Köprüsü'nün son tabyasını Sayın Cumhurbaşkanımızla koyarak tarihe imza atan kıymetli Bakanım Adil Karaismailoğlu'na çok teşekkür ediyorum.

Bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum.

Başkanım, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Turan Aydoğan, buyurun lütfen.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, hoş geldiniz.

Size şimdiye kadar daha çok yaptıklarınızdan kaynaklı hukuki ve fiili sorumluluklarınız hatırlatılmaya çalışıldı zannedersem. Ben onlarla ilgilenmeyeceğim; ben, daha çok yapmadığınızla ve yaptırmadıklarınızla ilgili sorumluluğunuzu hatırlatma yoluna gireceğim. Kanal İstanbul falan, ben İstanbul Milletvekiliyim, ona da girmeyeceğim çünkü o romantik projeniz sizin. Ne yapabilirsiniz ne yapmaya siyasi ömrünüz yeter, o yüzden onunla zaman kaybetmeyeceğim, arkadaşlarımız yeterince eleştirmişlerdir o konuyu.

Sayın Bakanım, 1998 yılında İstanbul'un nüfusunun ne kadar olduğunu bilirsiniz. İstanbul Büyükşehir Belediyesinde, bürokraside görevler yaptınız. 1998 yılındaki İstanbul nüfusuna esaslı taksi sayısı kadar taksile İstanbul'u bir rezilliğe muhatap ediyorsunuz. Nüfusu 2 katını geçti, neredeyse sizin yanlış politikalarınızla 20 milyonu bulacak İstanbul'un nüfusu. O sayıdaki taksi sayısı ile beraber İstanbul'a, İstanbul halkına bir kepezeliği yaşıyorsunuz. Kişi başına düşen taksi sayısı dünyanın bütün metropollerinin altında; bekleme süreleri oluşturuyorsunuz, bölgesel yoğunlaşmaya neden oluyorsunuz, işletme verimsizliğine neden oluyorsunuz. Belli saatlerde taksi bulamayan İstanbul halkının herhâlde bedduasını alıyorsunuzdur, bilmiyorum, Allah kimseye beddua ettirmesin ama... Dünyanın birçok şehrinde taksi işletmeleri o şehrin otoritesi tarafından belirleniyor. Sizin İBB'de bürokrat olarak...

Sayın Bakanım, dinleyecek misiniz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Dinliyorum.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Dinleyin lütfen.

İBB'de bürokrat olarak çalıştığınız dönemde de otorite sizdiniz. Ne zaman ki İstanbul'dan eliniz teğiniz çektilirdi, ne zaman ki İstanbul'u yeni bir otorite idare etme durumuna geldi başka yollara sapmaya başladınız. Var olan yönetmeliği, 2006'dan beri geçerli olan yönetmeliği 2020 yılı başında değiştirdiniz, içine birtakım isimler yerleştirdiniz, alakasız; 4 tane bakanlığın, TCDD'nin, şunun bunun,

Afet Koordinasyon falanın görevlilerini. Niye? İstanbul Büyükşehir Belediyesi doğru kararlar alamasın diye. Ne yapıyorsunuz bununla beraber? Orada robot elleriniz var Sayın Bakan, onların başına da bir tane bürokrat tayin ettiniz. Daha önce İstanbul Büyükşehir Belediyesinde çalışan bir insanı aldınız Bakanlığınızın bünyesine, nefreti, kini kussun diye, orada o tetikçi elleri kaldıracak şekilde, orada erkete gibi elini göstereceğini diye yerleştirdiniz. Bu insanlar İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanımızın 10'uncu kezdir getirdiği taksi artırma talebini reddediyor. İstanbul halkını bir şekilde, öyle bir yaşam biçimine mahkûm ediyorsunuz ki, tek nedeni İstanbul'a nefrettir, tek nedeni İstanbul'da taksi plakalarının rant çetesidir. Yaptığınız bu işle beraber taksi plakalarının olağanüstü fahiş fiyatlarla kiralanmasına neden oluyorsunuz, sigortasız ve iş güvencesiz şoförlerin çalıştırılmasına neden oluyorsunuz, İstanbul halkının risk altında, şoförlerin olumsuz davranışlarına muhatap olmasına neden oluyorsunuz, hem şoförleri hem İstanbul halkını kötü bir yaşamla baş başa bırakıyorsunuz. Ne hakkınız var buna sizin ya? Ne hakkınız var? Yerleştirdiğiniz çetenin buna ne hakkı var? İstanbul'u İstanbullular yönetecek. Boş verin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen temiz bir dil kullanınız, haklı Bakan bey.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Böyle bir hakkınız yok. İstanbul'u İstanbullular yönetecek.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Orada seçilmiş insanlar var, rica ediyorum.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Seçilmiş benim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir belediye meclisi var, belediye meclisinin kararları var.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) - İstanbul'u İstanbullular yönetecek, elinizi çekin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Siz seçilmişsiniz, onlar da seçilmiş.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) - Oynatma ellerini, elini çek! İstanbul'dan elini çek!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Terbiyesiz!

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Terbiyesiz sensin! İade ediyorum sana. Burnunu sokma İstanbul'a!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu üslubunuz doğru değil.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Sokamazsın! Elini kırarız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bu üslubunuz doğru değil.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Doğru mu değil mi göstereceğim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sizi bu üslubu düzeltmeye davet ediyorum. Kullandığınız kelimeler çok yanlış. İstanbul meclisi seçilmiş bir meclistir. Onları çete diye nitelendiremezsiniz. Bu yaptığınız çok yanlış bir yaklaşım. Sizi düzgün bir dil kullanmaya davet ediyorum. Yanlış yapıyorsunuz.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı

bu sorunu çözümsüz bırakanlardan hesap soracağını söyledi. İstanbul Milletvekili olarak bu hesabı ben de soracağım.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, az önce seçilmiş bir milletvekilinin...

(Gürültüler)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Terbiyesiz. Çete sensin, en büyük çete sensin.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Terbiyesiz sensin! Ben İstanbul'dan seçilip geldim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bir saniye... Oturur musunuz. Lütfen yerinize oturur musunuz. Değerli arkadaşlar... Siz az önce seçilmiş insanlara “çete” dediniz.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Kime dedim?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – “Belediye meclisine.” dediniz.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Bürokratlarına dedim, bürokratlarına dedim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Belediye meclisine söylediniz, olur mu öyle şey, karar organı nedir orada? Nedir karar organı? İstanbul’un karar organı nedir, meclisi değil midir?

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Meclisin değildir oradaki, bilmiyorsunuz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – İstanbul belediyesindeki meclise söylemiyor musunuz?

Olamaz böyle bir şey, bürokratlara da diyemezsiniz, o ayrı bir şey.

(Gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Arkadaşlar, bir saniye, bir oturur musunuz?

Değerli arkadaşlar, eğer doğruysa... Ben o arada üzücü bir haber aldığım için de tam takip edemedim. Kahramanmaraş Milletvekilimiz İmran Kılıç Bey’in vefat ettiğine dair bir haber var, doğru mu, teyit etmemiz lazım.

Doğruysa Allah rahmet eylesin.

Ben o haberle ilgilendiğim için çok da takip edemedim.

Değerli arkadaşlar, geçici bir dünyadayız, hepimizin birtakım sorumlulukları var. Elbette fikirlerimizi söyleyeceğiz fakat hiçbir şey karşımızdaki insanı rencide etmeye değmez. Bunu yapmayalım. Kullandığımız dile, kullandığımız kelimelere dikkat edelim.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Kayıtlara bakın, bana “Terbiyesiz!” dedi Sayın Bakan!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ - Tutanakları çıkaracağım, sizin kelimelerinize de her şeye de baktıracam.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – “Terbiyesiz!” dedi bana, bunun hesabını soracağım!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Sayın Başkanım, burada olmayan herhangi birisi için “çete” kelimesi kullanılmaz veya herhangi bir başka kelime kullanılmaz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Cevap veremeyecek insanlar için kesinlikle kullanılmaz, onu ben defalarca aynı şekilde söyledim.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

4.- Komisyon Başkanı Cevdet Yılmaz’ın, vefat eden Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç’a Komisyon adına rahmet dilediğine ilişkin açıklaması

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Ben İmran Bey’e, Değerli Vekilimize Allah’tan rahmet diliyorum Komisyonumuz adına, mekânı cennet olsun diyorum.

TURAN AYDOĞAN (İstanbul) – Allah rahmet eylesin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bütün Meclisimizin başı sağ olsun diyorum, Kahramanmaraş’a da taziyelerimizi iletiyorum.

Bir Fatiha okuyacağım, iştirak etmek isteyenler buyursunlar.

El Fatiha.

(Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç’ın ruhuna Fatiha okunması)

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ve 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ile 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)

c)Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

ç)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Şimdi, devam edeceğiz çalışmamıza.

İbrahim Bey, size söz veriyorum.

Buyurun lütfen.

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

Saygıdeğer Bakanım, şahsınızda bütün heyete saygı sunuyorum.

Evet, ölümlü dünya... İmran ağabeyle yaklaşık yedi yıldır beraber çalıştık. Gördüğüm kadarıyla Mecliste muhalefet milletvekilleri de dâhil, Grup Başkan Vekilleri ona hep saygıyla yaklaştılar, hep hakkını teslim ettiler. Mühim olan, aramızdan ayrıldıktan sonra yüreğimizde bir iz bırakabilmesidir; o bıraktı, öyle gitti. Keşke hepimiz o kıvamda olsak, ona göre hareket etsek. Burada da tavrımız buna göre olmalı. Ara ara sinirlerimiz çok gergin hâle geliyor, bunu yapmamak lazım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Başkanım, Komisyona bir beş dakika ara verilmesi çok daha iyi olmaz mı duygusal açıdan? Şu anda Meclisin bir vefatı var.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ben tamamlayayım, şey yaparız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Rica ediyorum, bu Komisyonu ben yönetiyorum; siz “Başkan olacağım.” diyorsanız, buyurun gelin oturun siz yönetin yani lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben iyi niyetle söylüyorum yani üzücü bir haber üzerine birdenbire tekrar Komisyonun teknik konulara dönmesi...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ben konuşayım, sonra şey yaparız.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çalışmaya devam edeceğiz, biz görevimizi yapmaya devam edeceğiz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Her şeyi yanlış anlamayın ya!

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Değerli Bakanım, Sayın Cumhurbaşkanımız her konuşmasında, her vesileyle bir şeyin altını çiziyor: Biz oy peşinde koşan bir kadro değiliz; bunun için yatırım yapmıyoruz, bunun için hizmet yapmıyoruz, icraat yapmıyoruz; bizim bütün yöneldiğimiz Cenab-ı Hakk’ın rızasıdır, insanların “Allah razı olsun.” nidasıdır, bunun için yürütürüz biz ve sizin Bakanlığınız bugüne kadar, şu on dokuz yıllık serencamda insanların en çok “Allah razı olsun.” nidalarını yönelttiği Bakanlık olmuştur.

Katkınız büyük, bütün ekibiniz öyle, siz öyle; Bakan Yardımcılarımız, vazife alan kim varsa, burada olan, olmayan herkese minnettarız biz. Elbette ki insanlarımız taleplerini dilendirecekler. Burada bir arkadaşımız ara ara gelip yapıyor ve yüreğimizde de özel bir yer buluyor. Kim bu? CHP’li Elâzığ Milletvekili Gürsel Erol. Size önce teşekkür etti, yaptıklarınıza teşekkür etti, ardından bir talepte bulundu. Bu o kadar mübarek bir tavır ki o kadar güzel bir tavır ki bereket yoneltiyor bu.

Dolayısıyla, bu hâl üzere olmak, sırrı çözmek demek, kozmik sırrı çözmek demek, bereketin size gelmesini sağlamak demek. Ben görüyorum, burada tabii ki arkadaşlarımız var, hem bizim içimizde hem muhalefette bu kıvamda olanlar var ama zihnini bütün bütün yokluğa teksif etmiş “yok” kavramıyla düşünenler maalesef çoğunlukta; öyle olunca da burada gergin bir hava oluşuyor. Buna gerek yok, kendimizi ara ara karşı tarafın da yerine koymak durumundayız.

Ben biliyorum ki Değerli Bakanım, siz çok yoğun mesai sarf ediyorsunuz ekibinizle beraber. Bu kanun yapma süreçlerinde ekibinizle birlikte oluyoruz, oradaki hâli görüyorum. Dolayısıyla da size dönük biraz daha müşfik yaklaşmak gerekir diye arkadaşlarımıza altını çizerek söylüyorum.

Elbette ki şimdi, Sayın Kuşoğlu bana bakıyor, biz burada size dönük tenkitler getireceğiz, yapılan bütçeye dönük taleplerimizi dile getireceğiz; tabii ki bunlar yapılacak ama yaparken bir ölçü üzere olmak lazım. Onu da zaten Sayın Kuşoğlu buraya yansıtıyor; o tavır çok saygın bir tavır, böyle olmak lazım.

Bakın, ben hep söylüyorum: Arkadaşlar, talebimiz olacak. İşte, ben şimdi söyleyeceğim: Dallıkavak’ta güzel çalışmalar yapılıyor şu anda Değerli Bakanım; Allah sizden razı olsun. Ovit’i fonksiyonel kılacak bir tünel burası. Ama onun yanında Kırık’la ilgili talebimiz var; çalışılsın orası da, oraya dönük de mutlaka bir müzaheret talebimiz var.

Efendim, bizim Narman, Tortum tarafında Kireçli Tüneli var. Bunun yatırım programının içerisine alınmasını talep ediyoruz. Arkadaşım, bunu niye söylüyorum ben? Bakın, biz de milleti temsil ediyoruz, Bakanlığımıza yöneliyoruz, talepte bulunuyoruz. Böyle olduğu zaman elbette ki Bakanlık imkânları ölçüsünde bize onlar da yöneliyor. “Efendim, iktidar milletvekillerinin talebidir, öyleyse karşılık verelim, muhalefete kulak tıkayalım.” Böyle bir şey olabilir mi? Biz ülkemizin her zerresine hizmet yapmıyız, her noktasına.

Şimdi, Necdet Bey, eskiyle kıyas ettiğinizde, ehlicdan olarak elinizi vicdanınıza koyup ifade ettiğiniz zaman eskiden makûs talih içerisine giren Batman ile şimdiki Batman bir mi? “Makûs talihini değiştireceğiz.” derlerdi eskiden; bizim Erzurum için de bu söylenirdi, bizim o bölge için de. İşte, Bingöl Milletvekilimiz, Değerli Başkanımız, oralar için hep bu söylenirdi. Şimdi, batı ile buraların zerre kadar farkı kalmadı, hizmetler gani bir hâlde. Kim yaptı? Biz yaptık, bu kadrolar yaptı. Yeter mi? Yetmez, noksanlarımız var. Tabii ki talep edeceğiz arkadaşlar, bunları elbette ki isteyeceğiz işte şimdi istediğimiz gibi.

Ve arkadaşlar, şunu yapmak lazım, her vesile söylüyoruz biz: Yapılana dönük müspet bir bakış açısı koyma. İzmir Milletvekili Yaşar kardeşim, biraz önce Cemal Bey bana söyledi; İZBAN diye bir şirket üzerinden İzmir’de yapılan çalışmalar var, Bakanlığımız yapmış. Selçuk ile Bergama arasında banliyö treni, bütünüyle Bakanlığımız ihdas ediyor ama Büyükşehir Belediyesini yüzde 50 ortak yapıyor. Böyle bir yaklaşımımız var. “Efendim, İzmir Belediyesi CHP’nin, öyleyse onu dışlayalım.” gibi bir tarzımız hiç olmadı ki bizim. Olmadığı için Cenab-ı Hakk’ın inayetine mazhar oluyoruz, onun için milletimizin desteğiyle kuşanıyoruz.

Değerli arkadaşlarım, özellikle ara ara söylüyorum, ben biliyorum ki kulak tırmalayıcı da oluyor ama bir kardeş olarak söylüyorum, kardeşane bir tespit ve teklif. Nedir o? Bizim yöneldiğimiz şekilde bir bakın –“taklit” dediğimde şimdi Garo kızacak ama- onu takip edin. Onu takip ettiğinizde samimi söylüyorum ki güzel bir hâl çıkacak inşallah.

Ben, Ulaştırma Bakanlığı bağlamında yapılan tenkitleri talepler noktasında düşünüyorum ama “Yapılanlar kötüdür.” diyen bir milletvekili varsa onun da kötü niyetli olduğunu burada kayda geçiyorum.

Güzel Bakanım, burada, tabii, hep sizden bahsettik. Bilgi Teknolojileri Kurumumuz var -çok nitelikli bir kardeşimiz bu işin başında- orada da çok ciddi çalışmalar yapılıyor. Mesela, İçişleri Bakanlığıyla özellikle bu dijital imzayla ilgili özel bir çalışma yapılmış. Bundan sonra nüfus cüzdanları o imzayı da havi olacak. Öyle miydi Başkanım? Her alanda güzel işler yapıyoruz. Bakanlığınızın farklı kurumlarında da bunlar yapılıyor. Bundan dolayı da minnettarlığımız var.

Şimdi, Durmuş Yılmaz Beyefendi “Biz tabii ki teşekkür ederiz ama minnet duymayız.” gibi bir şey söyledi. Eyvallah, ben ona katılıyorum. Bu kurum yani şu an Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı kurumları millete hizmet için vazife yapıyor. Bir minnettarlık filan anlamında değil ama hak teslimi anlamında Cenab-ı Hakk’ın inayetine mazhar olabilme anlamında teşekkür etmek lazım; bunu söylüyoruz biz. Yani Durmuş Yılmaz Bey öyle söyledi ya, biz hiçbir zaman “Minnet duyun.” filan, hayır... Biz milletimize medyunuşukranız; tam tersi, milletimize ne yapsak azdır diyoruz. Sevgili Bakanım da bunu söylüyor, sunumunda da bunu havi kayıtlar vardı “Noksanları izale edeceğiz.” dedi. Dolayısıyla da bu hâli devam ettireceğiz Güzel Bakanım. Yani kıvamınızı biliyorum, niteliğinizi biliyorum, yüreğinizin temizliğini ben biliyorum. Bütün ekibiniz öyle; işte Enver Bey öyle, Selim Bey’le biz zaten beraber çalıştık, Fatih Bey çıktı. Arkadaşlarımızın hepsine ama hepsine çok teşekkür ediyoruz.

Güzel Bakanım, bizim Erzurum’a dönük müzaheretinizi hususen talep ediyoruz. Bu Narman-Oltu arasındaki Kireçli Tüneli çok çok önemli, yatırım programı içerisine alınırsa Değerli Bakanım, ona da ayrıca medyunuşukran kalırız.

Bütçemiz hayır uğur getirsin inşallah.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum İbrahim Bey.

Sayın Ali Şeker, buyurun.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Öncelikle, İmran Kılıç arkadaşımıza Allah’tan rahmet diliyorum, ailesine ve AK PARTİ camiasına başsağlığı diliyorum.

Sayın Bakanım, malumunuz, Ulaştırma Bakanlığında alınan ihaleler bir seferde bitmiyor, Bursa’da da bunu gördük, daha önce Sirkeci-Halkalı hattındaki ihalede de bunu gördük. Önce ihale 863 milyona veriliyor, bitmiyor, bir kısım işler yapılıyor, bu sefer 1 milyon 40 bin lira gibi bir rakama ihale ediliyor, yine bitmiyor, sonrasında 1 milyar 394 milyon 460 bin 173 euroya iş bitiriliyor. Yani burada da işi bitiren ihaleye daha fazla teklif verdiği için elenen Cengiz İnşaat yani işi yabancı firma da alsa, başkası da alsa alt taşeron vasfıyla yine Cengiz İnşaat işi yapmış oluyor. Bunu nereden öğrendik? Bir gün kaza oldu Florya’da, gittik baktık, Florya’da kaza, ihaleyi alan başka bir firma, işi yapan Cengiz, Kolin, Kalyon her zaman olduğu gibi. Arada çıkan farkta 352 milyon euro yani 4 milyar 430 milyon lira bugünün parasıyla. Yani bu ihalelerin defalarca tekrarlanması ve euro bazında her seferinde artması üstesinden gelmeniz gereken bir sorun.

Yine, bir başka sorun var, Sabiha Gökçen Havalimanı metro inşaatıyla ilgili olarak, orada NATM tünel kazısı ve Umbrella Arch yapılmasıyla ilgili bir iş var. Bu işte 3,04 birim fiyatla verilen şey 3.380 birim fiyatla bitmiş durumda yani 1.111 katına bitmiş, toplamda ne rakam olarak? 114 milyon 75 bin liraya bitmiş yani bu kadar, 1.111 kat fark olacak kadar hesapsız mıdır bu ihaleyi yapanlar, bu kadar ek ödeme nasıl çıkıyor? 2,3 milyara mal olan Osmangazi Köprüsü, 13 milyar yani 6-7 kat bu milletin sırtına yük olacak yani gelecek kuşaklara bu kadar yük bırakacağız.

Biliyorsunuz, birinci Boğaziçi Köprüsü 21 milyon 774 bin 283 dolara mal olmuştu. Yani Osmangazi Köprüsü öyle, Yavuz Sultan Selim Köprüsü öyle ve bugün Osmangazi Köprüsü'nden bir ambulans 236 liraya geçiyor. Yani ambulanslardan dahi ücret alınmıyor çünkü kendi yurdunda yabancısın, senin değil orası deniyor. Sağlık Bakanlığı bir ara bunlarla ilgili HGS uygulaması başlattı ama bunda da sıkıntılar var, başka ambulanslar, belediye ambulansları, diğer ambulanslar buradan geçerken bu parayı ödemek zorunda kalıyorlar. Bu neye mal oluyor? Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçemediği için birinci, ikinci köprüden geçen... Bir hasta daha geçenlerde Kırklareli'nden Koşuyolu Hastanesine giderken 2-2.5 saat gecikti. Aort damarı parçalanmış, patlayan, “diseksiyon” dediğimiz hastalığa maruz kalan bir hasta 2-3 saat gecikmek durumunda kaldı. Yani ülkemizdeki kendi köprülerimizden ambulanslarımızı bile geçiremez olduk.

Deprem konusunda... İstanbul'da kanalla birlikte bir ada oluşuyor ve oraya ulaşım artık gittikçe zorlaşacak. İnsanların, bu adada kalanların yaşam standardı da bozulmuş olacak. Kanal İstanbul, Marmara Denizi'nin çürümesi demek, müsilaj bunun bir uyarısıydı, oranın çürük yumurta gibi kokması demek, buna engel olmak gerekiyor. Kanal İstanbul'a ne harcayacak paramız var ne de Marmara Denizi'ni katletmeye hakkımız var.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım lütfen.

ALİ ŞEKER (İstanbul) – Oğuz Arda Sel maalesef tren kazasında kaybettiğimiz bir evladımız ve orada gelen Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları çalışanları şunu dedi: “Yüzde 85'i oradaki menfezden daha kötü.” Bu menfezleri kontrol ediyor musunuz?

İstanbul'un taksi sorunu çok fazlasıyla artık insanların canını yaktırmaya başladı. Bu, bir İstanbullu olarak benim de bizzat yaşadığım bir sorun. Bu konu siyasi polemik konusu değil, artık bir eziyete dönüştü; bunun çözülmesi gerekiyor.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

AK PARTİ Grubundan Sayın Orhan Yegin.

Buyurun lütfen.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Değerli Başkanım, çok kıymetli milletvekilleri, Sayın Bakanım, çok kıymetli bürokratlar; ben de hepimize hoş geldiniz diyorum.

Çok kıymetli ağabeyimiz, hocamız, milletvekilimiz İmran Kılıç'a ve vatanı, milleti için koşturan, didinen, uğraşırken çeşitli vesilelerle Rahmetirahman'a kavuşan bütün vatandaşlarımıza Allah rahmet eylesin, mekânları cennet olsun inşallah. Halkımıza onun vesilesiyle de başsağlığı diliyorum.

Bakan Bey'e bir teşekkür etmek istiyorum. Ankara Milletvekiliyim, Bakan olduktan sonra Ankara'da hakikaten bizi gururlandıran işlere imza attı. Bekleyen birçok işimiz vardı, projelendirilmiş, hayata geçmesi için beklediğimiz yahut da daha proje aşamasına gelmemiş veya bizlerin kafasında fikir aşamasında olan işler vardı. Bu vesileyle hep beraber sabahın çok erken saatlerinde şantiyelere gidip işler ne aşamada, nasıl ilerliyor, ne oluyor; gün gün, haftalarca Ankara'nın çeşitli ilçelerinde

ekibiyle, çalışma arkadaşlarıyla, Bakan yardımcılılarıyla, kalabalık heyetlerle beraber -sağ olsun- bizim Ankara'daki birçok işimizi, yollarla ilgili birçok eksikimizi tamamlamaya çalıştı, hem vatandaşımızın hayatını kolaylaştırdı hem bütün siyasetler olarak, belki de parti ayrımı gözetmeksizin hepimizin sahaya gittiğinde vatandaşın dile getirdiği hususların en azından bu alanda azalmasına, minimize olmasına çok büyük bir emek verdi. Çok teşekkür ediyorum ve takip ediyoruz. Ülke çapında hem kara yolu hem deniz yolları hem haberleşme her alanda büyük bir gayret ortaya koyuyor ekibiyle beraber; sağ olsunlar, var olsunlar.

Bugün -konuşmalara şahit olduğum kısmıyla- birçok şey konuşuldu, beğeniler oldu, eleştiriler oldu; her zaman tabii ki bunlar oluyor, olabilir, üslubu, çerçevesi doğru konulduktan sonra hepsine saygımız olur, hepsini dinleriz, hepsini kıymetli görürüz ama onların dışına çıkan konuşmalar, o konuşmaların sahipleri de oldu. Genelde rakamlar, kilometreler, uzunluklar veyahut da bütçeler üzerinden konuşmalara tanık oldum.

Ben şunu ifade etmek istiyorum: Bugün bir ağaç yerinden edilmesin, yok edilmesin diye Yalova'da bir köşkün yerinden oynatılması talimatını veren bir kurucumuzun olduğu cumhuriyetin, yine aynı şuurla kuşların göç yolu üzerinde Nallıhan'da yapılacak bir yol çalışmasından o kuşlar rahatsız olur diye, göç yolu bundan etkilenir diye yolu kaydırarak tünellerle geçiş yapma kararı ve hassasiyeti ortaya koyan ve bunu uygulayan bir bakanlığın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini görüyoruz.

Çok işler yapıldı, iş bilen herkesin ayakta alkışlayacağı adımlar atıldı bu on dokuz yılda. Bakın, bu işler, bu kadar hizmet niye yapıldı? Bunlara sadece rakam olarak, uzunluklar olarak, maliyetler olarak bakarsak belki doğrudur ama eksik kalır. Bu işler bir ideali, bir hedefi gözeterek yapıldı. İlçelerimizi illere, illerimizi illere ve büyükşehirlere, insanlar sevdiklerine daha konforlu ulaşabilsinler diye; ölümlü ve ölümsüz kazalar azalsın, insanı yaşat ki devlet yaşasın diye; bu ülkenin insanının zamanı yollarda daha çok kaybolmasın diye; vatandaşımız metroyla daha konforlu ve daha vaktinde, daha güvenli şehir içi ulaşım imkânı bulsun, kazansın diye; hızlı trenlerle çok daha hızlı ve konforlu yolculuklar yapabilsin diye; yatırımlar patates depolarına dönüştürülmesin, on beş yirmi yılda bitirilemeyen köprüler amacına uygun kullanılsın ve bitirilemediği için yok olan millî servetler ülkemizin, insanımızın cebinde kalsın, insanımız zamanını yolda değil, varacağı yerde, sevdiklerinin yanında geçirsin diye; bir memur maaşı miktarınca ödemeye yurt içi uçuş yapılabilirken bu artık ortadan kalksın, hava yolu halkın yolu olsun diye; birilerinin parasını, kaynağını, projesini eline versen yapamayacağı işleri azmedip çalışırsan hem operasyonunu hem finansmanını hem inşasını hem de taahhüt ettiğin zamanda memlekete, millete, tüm engellemelere rağmen nasıl kazandırırın anlayışına onlarca örnek olsun diye; "Yapılamaz." denilen işler yapılsın, "Efendim, Avrupa'da yollar şöyle, köprüler böyle." diye artık hayıflanmalar olmasın, hızlı trenler bir tek Paris'te, metrolar sadece Moskova'da, Londra'da değil, bizde de olsun diye; insanlarımız kendi trenlerinin vagonlarına binsin, bu ülkenin insanların, mühendislerinin yaptığı vagonlarla taşımacılık yapılsın ve lojistikte de Asya-Avrupa arasında yeni bir link açılsın diye; uzayı, uyduyu, sinyali hep başka ülkelerin bayrağıyla uzaya fırlatılırken bu ülkenin insanları televizyonlardan izleyip "Ah,ah" diye iç geçirmesin, bu millet artık hayıflanmasın diye; bu ülkenin gençleri şehirlere, ülkelere, yeni ve farklı dünyalara, bu ülkenin öğrencileri, bilim adamları, akademisyenleri sempozyumlara, forumlara, okullara, üniversitelere, bu ülkenin anaları babaları evlatlarına hem de kendi ana babalarına, bu ülkenin çalışanları işlerine, evlerine, bu ülkenin gurbete gelmişleri, göç etmişleri sılayırahimlerine, bu ülkenin üretimi sınırlarının dışına ihracata, bu ülkenin tarımı, gıdası tekstili ve daha ürettiği binlerce şeyi pazarına, alıcısına, bu ülkenin tüm göç etmişleri asıl vatanlarına, ana vatanlarına, ata yurtlarına, bu ülkenin yeni nesilleri her karış tarih olan Anadolu'nun her bir noktasına, bu ülkenin tüm fertleri daha rahat, daha ucuz, daha tez sevdiğine, sevdiklerine, mirasına, kültürüne, rızına ulaşsın diye ortaya konular eserlerdir bunlar.

Bunlara sadece bitüm, sadece asfalt, sadece uçak, vagon, kablo, sinyal olarak bakarsak bunların hepsi eksik kalır. Bunlar bu aziz milletin hayatına dokunan, dün bir kısmı bu ülkede olmayan, olan da sadece büyükşehirlerde ve yüksek gelir gruplarının yararlanabildiği hizmetlerken bugün hamdolsun halkın standardı hâline getirilen hizmetlerdir, halkın standardı hâline getirilen işlerdir, eserlerdir. Bunlar on dokuz yılda, dünden bugüne AK PARTİ'nin ortaya koyduğu anlayışın, halkın iktidarı anlayışının, halkın iktidarının, yönetiminin ulaştırma, denizcilik ve haberleşme alanındaki nişaneleridir.

Bugün bu alanda bu anlayışı bu Bakanlıkta koordine eden Sayın Bakanımıza ve bugün yanında, arkasında onunla beraber bu bütçeye gelerek ona eşlik eden, sahada bu operasyonları beraber yürütüp hayata geçirdiği tüm ekibine, çalışma arkadaşlarına teşekkür ediyor, Allah yardımcıları olsun diyor ve bütçelerinin hayırlı hizmetlere vesile olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Orhan Bey, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, Cumhuriyet Halk Partisinden 4 arkadaşımıza söz vereyim ama rica ediyorum, şu anda saat 21.33, fikirlerimizi hemen, kısa kısa ifade edebilirsek... Sonra Bülent Kuşoğlu Bey... Başka partilerde konuşmacı kalmadı. Takdir sizin, yine kullanın, isteyen kullansın, ben sadece rica ediyorum, takdir sizin.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Sıralama nasıl olacak Sayın Başkan?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süleyman Bey, Fikret Bey, Aysu Hanım ve siz Ünal Bey. 4'ünüze söz vereceğim, sonra Bülent Bey'e son sözü vereceğim. Başka partilerde konuşmacı kalmadı.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Ben de varım o listede.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, bakın, arkadaşlarımız sabahtan beri bekledikleri için, normalde hiçbirisine...

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Ben de bekliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Siz de mi bekliyordunuz? Peki, size de söz vereyim, olur ama her şeyin bir haddi var, yarın da çalışmaya devam edeceğiz, bu takdiri de size bırakıyorum. Kısa kısa konuşabilirsiniz çok memnun olurum.

Buyurun Süleyman Bey.

SÜLEYMAN BÜLBÜL (Aydın) – Arkadaşlar, vefat eden Kahramanmaraş Milletvekilimiz İmran Kılıç'a Allah'tan rahmet diliyorum, mekânı cennet olsun; yakınlarına başsağlığı diliyorum.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan; genel bütçeyle yapılması gereken ama yap-işlet-devret modeliyle yapılması ve işletilmesi ihale edilen Aydın-Denizli Otoyolu bütçenin yeni bir kara deliği olma yolunda. Sayın Bakan, Aydın-Denizli Otoyolu'nda yapılan sözleşmenin ayrıntılarına, vermiş olduğumuz soru önergelerine cevap vermediğiniz için bizim de kendi çalışmalarımızla ulaştığımız veriler şunu gösteriyor: Günlük 35 bin araç garantisi veriliyor ama yolun en işlek bölümünden 22 bin araç geçiyor. Günde 22.500 araç, yılda 8 milyon 212 bin 500 araç yapar. Garanti edilen 35 bin araç ise 12 milyon 775 bin yapıyor. Bu hesaba göre, 4 milyon 562 bin 500 aracın parasını kim ödeyecek? Her yıl taahhüt edilen, kura bağlanan kısımları kim ödeyecek? Sayın Bakan, bugünlerde rekor kıran kurları da düşündüğümüzde Avrasya Tüneli ve Osmangazi Köprüsü için yaşananlar tekrar edecek, bu şartlarda yapılacak otoyolda yap-işlet-devret modeli yine de ne bir kamu yararı ne de bir kamu hizmeti içermeyecek. Müteahhitler zengin ediliyor, şirketlere peşkeş çekiliyor. Bu da yetmezmiş gibi, AKP'nin bu hesapsızlığının ve çıkarıcılığının ceremesi yine yurttaşın omzuna geliyor.

Ayrıca, Aydın-Denizli Otoyolu Projesi'nde Aydın, Dalaman, Yenipazar, Donduran, Nazilli, Pirlibey, Kuyucak ve Buharkent'te defalarca güzergâh proje değişikliği yapıldı. Güzergâh değişikliğiyle, arazilerini kurtarmak uğruna geçimini birkaç zeytin ağacıyla sağlayan vatandaşın arazisi yok edildi ve bu projeyle ilgili cevapsız birçok soru ortaya çıktı. Aydın-Denizli Otoyolu'nun sözleşmesinin ayrıntıları nedir? Kaç araç garantisi verildi? Geçiş ücreti ne olarak belirlendi? Kurdaki dengesizliğe karşı bir önlem var mı? Şirketin güzergâh değişikliği yetkisi var mı? Güzergâh değişikliğiyle siyasi yandaşlara çıkar mı sağlanıyor? Güzergâh değişikliğiyle vatandaşın birinci sınıf arazisi, sit alanları, tarihî alanlar niçin yok ediliyor? Soru önergelerine bu yanıtlar gelmediği için burada bunu soruyoruz.

Sayın Bakan, Beydağ-Ödemiş-Nazilli yolu, Büyük Menderes ve Küçük Menderes Ovalarında üretim ve ticaret yapan vatandaşların bu alanlara girmek, ürünlerini taşımak için kullandıkları yol Nazilli-Beydağ-Köşk-Ödemiş yollarıdır. Söz konusu yollarda ilgili dönemin Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Cahit Turhan'a vermiş olduğum soru önergesine gelen yanıtta "Ödemiş-Beydağ-Nazilli yolu 2019 yılı yatırım programında yer almaktadır. Yatırım programına göre projenin bitiş tarihi 2021 yılıdır. Köşk-Ödemiş yolu ise bütçe imkânları dâhilinde, yolun fiziki ve geometrik standartları yükseltilecek." diye cevap verildi. Sayın Bakan, 2021 yılı bir ay sonra bitiyor, yolla ilgili bir çivi dahi çakılmadı. Çakmadığınız gibi geçtiğimiz günlerde Adalet Bakanı Sayın Abdulhamit Gül Nazilli'ye gelerek bölgede vatandaşlara yolun genişletilmesiyle ilgili sözler verdi. Şimdi size sormak istiyorum: Bu yolu siz mi yapacaksınız yoksa Adalet Bakanlığı mı yapacak? Ya da daha açık sorayım: İktidar olarak bu yolu yapacak mısınız yoksa bu vaadiniz de tozlu raflarda kalmaya devam mı edecek?

Sayın Bakan, Aydın ili hiç havaalanı olmayan 3 büyükşehirden biri. En yakın havaalanı olan İzmir Adnan Menderes Havaalanı Aydın şehir merkezine yaklaşık 100 kilometre, Karacasu ilçemize ise yaklaşık 200 kilometre mesafede. Kütüğü Aydın olan vatandaşlarımızın yüzde 40'ı Aydın dışında. Yapılan bir araştırmaya göre, Aydın Ticaret Odasının, Kalkınma Ajansının katkılarıyla hazırlattığı rapora göre İzmir Adnan Menderes Havaalanı'na Aydın'ın plakası olan "09"la giriş yapan araç sayısı günlük ortalama 1.350. Yine, HAVAŞ Aydın'dan Adnan Menderes Havaalanı'na günlük 26 sefer yapılıyor, trenle gidenler eklendiğinde günlük 2.500-3.000 civarında kişi Adnan Menderes Havaalanı'na gidiyor. Bu rakamlara göre Aydın Türkiye'deki en aktif havaalanları arasında ilk 10'a ya da 15'e giriyor. Sizin Zafer Havaalanı'nı 2021'in ilk dokuz ayında 7.397 kişi kullanmış, Aydın o dokuz aylık sayıyı üç günde karşılayacak durumda. 2015'te AKP'li Aydın milletvekili "Çıldır Havaalanı'yla ilgili çalışmalarımız devam ediyor, ilimize bir havaalanı gerekiyor, 2019'dan önce Aydınlıların uçuş hayalini gerçekleştireceğiz." demişlerdi. 2021 yılının sonuna geldik, Sayın Bakan, Çıldır Havaalanı'nı sivil uçuşlara 2022 yılında açmayı planlıyor musunuz?

Nisan 2018'de Sayın Cumhurbaşkanı Aydın'da yaptığı konuşmada "Aydın hızlı tren hattını inşa ederek hizmete açacağız." demişti, hızlı tren vaadi diğer seçim vaatleriniz gibi suya mı düştü Sayın Bakan?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sayın Fikret Şahin, buyurun lütfen.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

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

Ben de Ulaştırma Bakanlığının 2022 yılı bütçesinin ülkemiz ve milletimiz için hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Konuşmama başlamadan önce Kahramanmaraş Milletvekilimiz İmran Kılıç ağabeyimize Allah'tan rahmet, aile ve yakınlarına, AK PARTİ Grubuna başsağlığı diliyorum; mekânı cennet olsun.

Sayın Bakanım, konuşmama başlamadan önce sabahki Sayıştay bulgularıyla ilgili tutanağı okuyorum size, şöyle diyorsunuz: “Sayıştay bir bulgudur, bulgular bize gelecek, bunlara cevabımızı vereceğiz, o zaman görüşürüz.” Şimdi konuşmaktansa daha sonra konuşmayı yeğliyorsunuz ama bakın, üslup açısından, sizden önceki Bakan Mehmet Cahit Turhan, 28 Kasım 2019’da yine Plan ve Bütçe Komisyonunda konuşmasına şöyle başlamıştı: “Hesap verebilir olmak ve şeffaflık, kamu hizmeti vermenin doğasında vardır.” diye bir açıklaması var sizden önceki Bakanın. Belki siz bundan çekiniyor olabilirsiniz şeffaf olabilmekten, hesap verebilir olmaktan çünkü Cahit Bey de bu açıklamayı yaptıktan üç ay sonra görevden alındı. Belki böyle bir endişenizden dolayı şeffaf olamıyor olabilirsiniz.

Efendim, şimdi, seçim bölgem Balıkesir’de 2019 yılında 76 milyon 521 bin lira harcanarak yapılan bir Merkez Havalimanı Terminali binası var. Gayet güzel bir bina olmuş, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. İbrahim Bey buradaysa, bakın, bir hak teslimi de yapıyoruz ama bir sorun var Sayın Bakan, 99 kişi çalışıyor bu havalimanında ama iki yıldır tek bir uçak dahi bu havalimanına inmedi Sayın Bakan, tek bir uçak bile ve 99 kişi orada bomboş duruyor, 76 milyon lira da evet, boşa giden bir yatırım olarak yerini orada alıyor ve köhneleşen bir havalimanıyla karşı karşıyayız. Balıkesir halkı adına buradan size sesleniyorum: Balıkesir’e hava yolu seferleri bekliyoruz. İki yıldır hava yolu terminaline tek bir uçak tekeri dahi temas etmemiştir. Geçen yıl da buradan söylemiştim, Balıkesir-Kepsut arası 18 kilometrelik bir yol ve tek şerit, devamlı suretle kazalar meydana geliyor ve buranın bölünmüş yol olarak yapılmasını talep etmiştik ve bize dediniz ki: “2021 yılı yatırım programına alınacak.” Ama herhangi bir şey yapılmadı. Yine bir hak teslimi daha yapayım, burada Ağrı Milletvekilimiz Ekrem Çelebi Beyefendi dünkü konuşmasında Ağrı iline 1.300 kilometrelik sıcak asfalt yaptırdığını söyledi. Ben Sayın Ekrem Bey’i tebrik ediyor ve kendisinden destek istiyorum. Bakın, tek bir AKP milletvekili kendi iline 1.300 kilometre asfalt yol yaptırırken, bizim Balıkesir’de 5 AKP milletvekili var, 18 kilometrelik yolu yaptıramadınız. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Değerli arkadaşlar, lütfen...

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Bağırmanın, yaptırın yolu. Yaptırın yolu, bağırmanın. Balıkesir halkı sizden hizmet bekliyor. Yaptırın, Kepsut yolunu çift yol yaptırın. Bağırmaya gerek yok, yol yaptırın. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Lütfen, herkes fikrini söylesin değerli arkadaşlar, rica ediyorum.

FİKRET ŞAHİN (Balıkesir) – Mutlu Hanım, Balıkesir halkı sizden Kepsut yolunun duble yol olmasını bekliyor ve Balıkesir halkı sizi takip ediyor şu anda Hanımefendi.

Yine, Sayın Bakanım, Balıkesir Üniversitesiyle ilgili, Balıkesir merkez ile üniversite arasında ulaşım problemi var. 35 bin öğrencimiz var ve “kampüse ulaşım sorunu çözülsün” diye bir platform oluşturmuşlar. Lütfen, bu konuya da eğilmenizi rica edeceğim çünkü hafif bir raylı sisteme ihtiyaç var görüldüğü kadarıyla. Bunu uzun yıllardır söylüyoruz ama ne Büyükşehir ne de mevcut AKP’li milletvekili arkadaşlar bu konuya özen göstermiyor, ilgilenmiyorlar; bu konuda ilgili göstermenizi rica edeceğim.

Yine uzun zamandır Balıkesir-Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı konusunda herhangi bir ilerleme olmuyor, bu konuda da sizin desteğinizi bekliyoruz.

Her şeyden önemlisi Balıkesir Merkez Havalimanı’na bir an önce uçak seferleri düzenlenmesini talep ediyor ve bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Aysu Hanım, buyurun.

AYSU BANKOĞLU (Bartın) – Teşekkür ederim.

Ben de Komisyonunda birlikte çalıştığım İmran Vekilime Allah'tan rahmet, yakınlarına ve tüm sevenlerine başsağlığı diliyorum.

Sayın Bakan, hoş geldiniz.

Bartın'dan bahsedeceğim. 3 Ekim 2021 tarihinde Bartın Esenyurt, Akmanlar mevkinde bir kaza oldu, Milliyetçi Hareket Partisi Bartın örgütünün içinde olduğu aracın kaza yapması sonucu araçta bulunan Belediye Başkan Yardımcısı Ahmet Kömeç'i ve Murat Sevilmiş'i maalesef kaybettik, birçok kişi de bu kazada yaralandı. "Kaza" diyorum ancak aynı yerde yaşanmış bu ne ilk ne de son olay; daha önce de aynı yerde, aynı güzergâhta komiser yardımcımızı ve eşini kaybetmiştik. Bu yoldaki sorunla ilgili zaten birçok şikâyet vardı ama Karayolları Genel Müdürlüğü işin ciddiyetini ancak bir kamyonun daha devrilmesinden sonra anlayabildi. Vatandaşların şikâyetlerine rağmen bu güzergâhta gerekli önlemler alınmadı. Aynı yerde bir hafta içinde üst üste kazalar oluyorsa ve bunun sonucunda insanlar ölüyorsa sorumlusu sizce kimdir Sayın Bakan? İlgililerin sorumluluğunu yerine getirmesi için illa insanlar mı ölmeli? Bakın, ancak bu kazalar olduktan sonra Karayolları güzergâha asfalt ve yol çalışması yapmaya tenezzül etti, bu ihmalin bedelini ise insanlar canlarıyla ödedi ne yazık ki. Bu konuda bir açıklamanız var mı? Defalarca uyarılmasına rağmen bölgede gerekli önlemleri almak için Karayolları neden bu kadar bekledi. İnsanların hayatları bu kadar ucuz olmamalı Sayın Bakan. Bu ve benzeri olayları bizler artık yaşamak istemiyoruz. Mesela şimdi oraya asfalt döküldü ama herhangi bir teknik inceleme yapıldı mı, yoksa bu da yarın başkalarının canına mal olabilecek bir günü kurtarma operasyonu muydu? Bu kara noktalar başka yerlerde de var. Buralarla ilgili acil ve kökten çözüm gerekiyor, çözüm bekleniyor. Geçici tedbirlerle ya da geciken önlemlerle devam ederseniz üzülen söyleyeyim ki bunlara kaza denilemez.

Bir başka konu, Kozcağız-Hasankadı ve Karabük yolu. Bu yolda da çok kaza oluyor, neredeyse tek şerit bile değil bu yol, biliyorsunuzdur belki, oldukça virajlı ve birçok heyelan noktasıyla dolu, kış aylarında sürekli don tehlikesiyle karşı karşıya. Şimdi, burayla ilgili de yıllardır bir projeden bahsediliyor. Yıl 2021, aylardan Kasım; bu proje ne oldu Sayın Bakan? İnsanlar hâlâ heyelan riskiyle karşı karşıya. Son yaşanan sel felaketinden sonra vatandaşlar oldukça zor durumda bu bölgede. Bakın, bu yol Hasankadı ve Kozcağız beldelerimiz için hayati bir öneme sahip. Bu yol ne zaman tamamlanacak Sayın Bakan?

Bir de çevre yolu meselesi var. Bartın küçük bir şehir ama yani kent içinde bir yerden bir yere ulaşmak o kadar zor hâle geldi ki, daha yeni geldiniz siz de, kendiniz de belki görmüşsünüzdür; organize sanayiden limana da, Ankara'ya da, İstanbul'a da aynı çevre yolundan gidiliyor ve üstelik bu çevre yolu şehrin tam göbeğinden geçiyor, her gün ortalama 300-400 tane tır, yüzlerce araba aynı yoldan bir yerlere ulaşmaya çalışıyor ve ulaşım neredeyse imkânsız hâle geldi, Bartın felç oldu; kaza riskleri, yaşanan kazalarsa cabası. Siz mevcut çevre yolunu rehabilite ederek trafiği rahatlatmaya çalışıyorsunuz ama olmuyor Sayın Bakan. Bartın'ın yeni bir çevre yoluna ihtiyacı var. Bunu da yıllardır söylüyor Bartınlılar. Mevcut çevre yolu hâliyle Bartın'ın trafik yükünü kaldıramıyor, çekemiyor. Yeni çevre yolu yapımına başlanacak mı? Güzergâhı ne olacak? Ve ne zaman tamamlanacak? Sayın Bakan, artık Bartın'ı çıkmaz sokak olmaktan kurtarın, kurtarmayı düşünüyor musunuz? Bu konularda bizi aydınlatırsanız çok sevinirim.

Son olarak benim de çok önemseydiğim bir konu, bisikletliler. Yani şimdi altyapı yetersizliğinden bisikletli cinayetlerinde ne yazık ki en yukarılardayız. Bu konuyla ilgili araştırma önergelerimiz reddediliyor. Hâlbuki bisikletli cinayetleri resmen kâbus gibi ve bunlara karşı önlem alınmıyor.

Bisikletlinin trafikte neredeyse hiçbir hükmü yok; yolları yok, hakları yok, aynadan bakan yok, kaza yaptıklarındaysa takip hiç yok. Hâlbuki bisiklet, dünyada kabul edilmiş bir ulaşım aracı, öyle salt spor olsun diye kullanılan bir şey değil yani, bir gelişmişlik ve medeniyet meselesi.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

AYSU BANKOĞLU (Bartın) - Bu konuda kara yollarına verilen önem kadar bisikletli haklarının tanınmasını, korunmasını, bisiklet yollarının yapılmasını ve bunun için bütçe ayırmanızı talep ediyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederim.

Sayın Ünal Demirtaş, buyurun lütfen.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Hazırunu saygılarımla selamlıyorum. Sayın Bakan, Bakanlığınızın 2022 yılı bütçesinin de hayırlı olmasını diliyorum.

Yaşamını yitiren Kahramanmaraş Milletvekilimiz Sayın İmran Kılıç Beyefendi'ye de Allah'tan rahmet diliyorum; yakınlarına, sevenlerine ve AK PARTİ camiasına da başsağlığı diliyorum.

Sayın Bakan, Filyos Vadisi Projesi sadece Zonguldak için değil, Türkiye ekonomisi açısından son derece önemli bir projedir. Millî bir projedir ve son kırk yıldır da bütün iktidarların bu projede katkısı vardır. Filyos Vadisi Projesi'nin kamulaştırma kararları rahmetli Bülent Ecevit döneminde alınmıştır. Biz de bu projenin ivedilikle faaliyete geçmesini istiyoruz Sayın Bakan.

Sayın Bakan, tabii, bütçe sunumunuzda Filyos Limanı'nı tamamlanan projeler arasında gösterdiniz ve Sayın Cumhurbaşkanınca açılışının yapıldığını ifade ettiniz. Oysa liman henüz tam anlamıyla tamamlanmadı, limanın sadece altyapı işleri tamamlandı; açılış yaptığınız yer de işin altyapı kısmıdır. Oysa limanın üstyapı işleri durmakta ve daha önemlisi Filyos Limanı'nı kimin işleteceği şu an kamuoyuna açıklanmamıştır.

Sayın Bakan, biz ülkemiz ekonomisine katkı sunacak, istihdam sağlayacak hiçbir yatırıma itiraz etmeyiz. AK PARTİ'li arkadaşlar “İşte, şunu yaptık, bunu yaptık.” diyorlar, memnunuz, sorun yok. Ancak, biz, bu işlerin yapılmasına değil; bu işler yapılırken tüyü bitmemiş yetimin hakkının gözetilmemesine, birilerini zenginleştirmek için bu projelerin maliyetlerinin şişirilmesine ve ülke kaynaklarının doğru şekilde kullanılmamasına itiraz ediyoruz.

Sayın Bakanım, Filyos Projesi'nde, maalesef, kamu kaynakları doğru kullanılmamış ve maliyetler şişirilmiştir. Bu Filyos Limanı, aslında, Türkiye'nin 3'üncü büyük limanıdır ve Karadeniz'in de en büyük limanıdır. Sayın Bakan, bizim bildiğimiz kadarıyla, 537 milyon liralık Filyos Limanı altyapı işleri ihale bedeli 4'e katlandı ve 2 milyon 126 milyon TL'ye çıktı. 4'e katlanan bu işten ise iki şirket kârlı çıktı. Bildiğimiz kadarıyla diyorum çünkü birçok bilgi kamuoyundan gizleniyor. Bu iki şirketten birincisi; Bayburt Grup, ikincisi ise Kolin İnşaat. Bakın, 4/12/2019 tarihinde “Filyos Limanı inşaatı, rıhtım ve geri saha inşaatı” adı altında yeni bir ihale yapıldı, bu ihale de 695 milyonluk bir ihale. Kolin İnşaat vermişsiniz. Peki, biz bunu bilmiyorduk, ne zaman öğrendik? Bakın, ihalenin yapılmasından tam dört yüz otuz dokuz gün sonra 1 Şubat 2021 tarihli Resmî Gazete'den öğrendik. Biz bu ihaleyi öğrenememiştik ve siz gizlemiştiniz bakın. Bütün büyük altyapı işleri gizli kapaklı yapılıyor, gizli kapaklı yapılan işlerin tamamı da 5'li çeteye gidiyor ve şimdi Filyos'ta 5'li çeteye 6'ncı üye mi eklenmektedir?

Bakın, Varlık Fonu Yöneticisi Fuat Tosyalı'nın sahip olduğu Tosyalı Holding... Bu Tosyalı Holding, Tank Palet Fabrikasını da ihalesiz olarak alan şirket. Bakın, Filyos Projesi'ndeki her taşın altından Tosyalı Holding çıkmaktadır. Tosyalı Holding önce altı günlük şirketiyle ihalesiz olarak Filyos

Endüstri Bölgesi'nin yönetici şirketi olarak atandı ve daha geçenlerde Zonguldak açıklarında çıkan doğal gazı Filyos'a taşıyacak 190 kilometrelik çelik boru yapım işi de Tosyalı Holdinge ihalesiz olarak verildi. Peki, Tosyalı bu boruları nerede üretecek? Tosyalının Zonguldak'ta üretim tesisi var mı? Yok. Borular İskenderun'da üretilecek ve oradan da 880 kilometre taşınacak ve Filyos açıklarında montajı yapılacak. Bu şekilde maliyet artmayacak mı? Öte yandan, bu boru yapımıyla ilgili neden serbest rekabet koşullarının sağlandığı bir ihale yapılmamıştır? Sayın Bakan, Filyos Projesi'nin etinden de, sütünden de, yününden de Tosyalı yararlanmaktadır. Size soru soruyoruz da cevaplamıyorsunuz. Biz bu soruları 83 milyon adına soruyoruz Sayın Bakan.

Sayın Bakan, Zonguldak'ta Filyos Limanı üstyapı işlerinin ve liman işletmesinin de Tosyalı Holdinge verileceği konuşulmaktadır. Zonguldak kamuoyu bu durumdan rahatsızdır. Şimdi, ben bir kez daha size soruyorum, Zonguldak adına sormuyorum sadece, 83 milyon adına soruyorum: Filyos Limanı'nı kamu mu işletecek özel sektör mü işletecek? Eğer özel sektöre verecekseniz üstyapı işleri ve işletmesi için serbest rekabet koşullarının oluştuğu, açık, şeffaf bir ihale mi yapacaksınız, yoksa Filyos Limanı üstyapı işlerini sarayın kapalı kapıları ardında gizli pazarlıklarla Tosyalı Holdinge mi vereceksiniz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Tamamlıyorum efendim.

Sizden bu sorunun cevabını bekliyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Süreniz bitti, rica ediyorum.

ÜNAL DEMİRTAŞ (Zonguldak) – Sayın Bakan, yoksa bu soruların cevabını siz de mi bilmiyorsunuz?

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Buyurun lütfen İsmail Atakan Bey.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakan; az önce vefat haberini aldığımız Kahramanmaraş Milletvekilimiz İmran Kılıç'a Allah'tan rahmet, ailesine, sevenlerine ve AK PARTİ Grubuna da başsağlığı dileklerimi iletiyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sunumunda 2002'den bu yana yapılanları, hatta yıllarca “Yol yaptık, yol!” diye anlatılanları dönmüş dönmüş bir daha anlatmış. Müflis tüccarın eski defterleri karıştırdığını hepimiz biliriz. Sermaye tükendi sanırım. Bakanlığın geleceğe yönelik ise 2023, 2053, 2071 yıllarına dair verdiği sözler, randevular var. İki ay sonrasını öngöremeyen bir Bakanlık, elli yıl sonrasına, otuz yıl sonrasına, hatta 2023 için, iki yıl sonrasına dair söylediklerine inanmamızı bekliyor. Bakanlığınızın vaatlerine inanmıyoruz Sayın Bakan. Mesela 2021 yılında Bakanlık olarak Karaman'da bitirdiğiniz proje yok. Bakanlık olarak ve Bakan olarak şahsen, Karaman'daki projelere ilişkin verdiğiniz hiçbir sözü tutmadınız. Zaman içinde inanırlılığınızı da kaybettiniz. Buyurun, hızlı tren meselesine birlikte bakalım. Hızlı tren hattıyla ilgili olarak Ağustos 2016'da TCDD Genel Müdürü İsa Apaydın gelecek yıl, Ekim 2017'de Başbakan Binali Yıldırım önümüzdeki yıl, Mart 2018'de Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan bu yıl sonunda, Haziran 2018'de Cumhurbaşkanı Erdoğan bu yıl sonunda açılacak dediler. Ocak 2019'da soru önergeye verilen cevapta “2019 yılının ikinci yarısında açılacak.” denildi. Bakanlığınızın 2019'da çıkardığı “Ulaşım ve İletişimde Karaman” kitapçığında ise 2020 yılının Mayıs ayında açılacağı bilgisi yer aldı. Mart 2020'de de siz göreve geldiniz. Mayıs 2020'de Karaman-Ulukışla Hattı'nı gezdiniz, yaptığınız açıklamada 2020 sonunda, Haziran 2020'deki soru önergeye verdiğiniz cevapta 2021 yılının ilk çeyreğinde, 29 Nisan 2021'de hatta test sürüşü yaptınız ve “Haziranda bu hatta

hızlı tren işletmeciliğine başlıyoruz.” dediniz. 2 Temmuz 2021’de “Kısa süre sonra Konya ve Karaman’ı hızlı trenle birbirine bağlıyoruz.” dediniz. Hiçbiri olmadı yani söylenen sözler yerine getirilmedi. Eylül 2021’deki soru önergeme bu sefer tarih vermeden cevap vermişsiniz.

Sayın Bakan, bu noktada, Bakanlığınızın yıllar içinde gösterdiği gelişmeyi takdir etmemek de elde değil. Son önergeme cevabınızda tarih vermemişsiniz, en azından tutamayacağımız tarihleri taahhüt etmemeyi öğrenmişsiniz. Gösterdiğiniz bu gelişmeyi de vatandaşlarımızın takdirine bırakıyorum. Bu proje başlamadan önce aynı hatta üç dört vagonla çalışan raybüsle Karamanlı hemşehrilerim Konya’ya ve demir yolu bağlantısı olan diğer illere ulaşabiliyorlardı. Gerek hastane için giden vatandaşlarımız, gerek eğitim için giden öğrencilerimiz daha ekonomik koşullarda ulaşım imkânına sahipti. Karaman halkı altı yıldır bundan mahrum ve birkaç saatte bir sefer yapan 45 kişilik bir otobüse mahkûm kaldı.

Sayın Bakan, merak etmeyin, bu sefer size “Konya-Karaman hızlı tren hattı ne zaman açılacak?” diye sormayacağım. TCDD Genel Müdürünüz birkaç gün önce Karaman’daymış. O bir tarih vermiştir umarım. Yoksa o da mı vermemiş? Ne kadar yazık? Sayın Genel Müdür “Karaman’ı yakın zamanda hızlı trenle buluşturmak için gün sayıyor olmaktan memnuniyetimi ifade etmek istiyorum.” diye açıklama yapmış. Sayın Bakan, bir zahmet Genel Müdürünüze hatırlatırsanız memnun olurum; Karamanlı hızlı tren için gün saya saya takvimde gün bırakmadı. Hızlı tren gelsin de Karamanlı da memnun olsun.

Bakanlığınızın bitiremediği projelerin yanında bir de unuttuğu projeler var. Karaman Havalimanı, Çamlıca Viyadüğü, bir de lojistik merkezi var. 2019’da soru önergesiyle durumunu sormuştum. Bakanlık “Ekim 2017’de ihalesi yapılmış olup ihale kararına yapılan itiraz değerlendiriliyor.” demişti. Dört yıl oldu, sanırım hâlâ değerlendiriyorsunuz.

Sözün sonunu şununla bağlayalım: Ulaştırma Bakanlığının İstanbul’da metronun girişine “M” ya da “U” harfi koymaktan ve vatandaşın sırtından 5’li çeteyi beslemekten daha önemli işleri olsa gerek. Yolun medeniyeti de getirdiğini düşündüğümüzde, Sayın Bakan, şahsen ve Bakanlık olarak siyasi çekişmelerle uğraşmak yerine esas görevinizi yapmanızı diliyorum.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Son cümlelerinizi alalım.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Karaman, on dokuz yılı AK PARTİ iktidarı olmak üzere otuz iki yıldır il. En büyük ilçesi Ermenek’le birlikte Taşeli yöremizdeki Başyayla ve Sarıveliler ilçesiyle doğrudan yol bağlantısı yok.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

İSMAİL ATAKAN ÜNVER (Karaman) – Ne zaman sağlanacağına dair bir ışık da yok. Bu büyük bir ayıp. Başta AK PARTİ olmak üzere bu dönemde iktidar olan tüm siyasi partiler de bu ayıba ortak.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, AK PARTİ Grubundan Balıkesir Milletvekili Pakize Mutlu Aydemir’in söz talebi var, kısa bir talep.

Buyurun lütfen.

PAKİZE MUTLU AYDEMİR (Balıkesir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; öncelikle İmran Kılıç Vekilimize Allah’tan rahmet diliyorum. Hepimizi çok üzdü. Kıymetli vekilimize rahmet, vekilimizin ailesine ve camiamıza başsağlığı diliyorum.

Balıkesir Milletvekili Fikret Şahin ismini zikrederek bir sataşmada bulundu konuşması sırasında. Ben Fikret Bey’le daha önceden tanışıyorum. Fikret Bey’in tavrı, tarzı biraz şeye yönelik, üç dört çalıştığı konu üzerinden Balıkesir’de siyaset yapmaya yönelik. Bunlardan biri de bu, Kepsut yolu ve

havaalanı. Her gün gazetelerde kendine göre bir siyaset güdüyor ama bir hizmet noktasında herhangi bir şeyini görmedik bugüne kadar. Tabii, en son ne zaman geldiğini de bilmiyorum Balıkesir’e ama ben, bu bahsettiği yol, Kepsut yolunun -Vefalı Yurt Kepsut diyoruz biz- planlamaya alındığını ve yapılacağını, diğer binlerce kilometre yol gibi yapılacağını özellikle belirtmek istiyorum. Ayrıca, kendisini de hep beraber Vefalı Yurt Kepsut’a davet ediyorum, orada yaptığımız hizmetleri beraber bir inceleyelim istiyorum, bir görsün istiyorum. Biz, yatırımlarımızı yaparken -İbrahim Aydemir Vekilimiz bahsetti-oradaki vekil sayısına, doğu, batı faktörlerine göre değil, hizmete göre ve ihtiyaca göre belirliyoruz ve bu noktada, orada 10 vekil var, 5 vekil var, hizmet var, yok gibi bir yaklaşım tamamen yanlış; yapılan hizmetin ötelenmesi ve yapılan hizmetin tamamen yok sayılması anlamına geliyor.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

PAKİZE MUTLU AYDEMİR (Balıkesir) – Kusura bakmayın, şunu da söylemek istiyorum: Biz Ulaştırma Bakanımıza Balıkesir için teşekkür ediyoruz, bize bugüne kadar her konuda yardımcı oldu, inşallah, havaalanı, hava yolu konusunda da en kısa zamanda çözümünü getiriyoruz.

Saygıyla selamlıyorum efendim, teşekkürler.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum.

Son söz olarak Bülent Kuşoğlu Bey’e söz veriyorum.

Buyurun lütfen Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli arkadaşlarım, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum. İmran Kılıç kardeşimiz için Türkiye Büyük Millet Meclisine, özellikle AK PARTİ Grubuna başsağlığı diliyorum. Allah sizlere uzun ömür versin, hepimize.

Çok uzatmak istemiyorum Sayın Bakanım ama şunu söyleyeyim: Sonuçta bu dönemde hakikaten Ulaştırma Bakanlığı yatırımlarıyla AK PARTİ dönemine damga vurmuştur, çok önemli yatırımlar yaptınız. Biz bu yatırımlarla ilgili olarak temelde 2 çeşit eleştiride bulunuyoruz. Bir tanesi, kaynakların daha rasyonel kullanılmasıyla ilgili, usulsüzlük ve yolsuzluk olduğuyla ilgili. Bir diğeri de alternatiflerinin olduğuyla ilgili, bunların da araştırılması gerektiğiyle ilgili. Şimdi, sabahleyin konuşurken Ekrem Bey de söyledi, biraz önce İbrahim Bey de söyledi. Siz bir soru sordunuz ya sunumunuzda... “Marmaray, Yavuz Sultan Selim, Avrasya Tüneli olmasa İstanbul’un trafiği ne olurdu?” Berbat olurdu, siz zaten cevabını veriyorsunuz, berbat olurdu. Ama bu 50 milyar dolarlık yatırım Anadolu’ya yapılsaydı İstanbul’un nüfusu 16 milyon olur muydu? Biz Anadolu’da tutar mıydık milleti, güvenlik açısından daha mı iyi olurdu? Bunlar da tartışılması gereken, net olarak, bilimsel olarak ortaya konması gereken konular.

Ayrıca, işin bir de şey tarafı var. Karayollarıyla ilgili şunu söyleyeyim: Benim Karayollarından müteahhit bir dostum vardı, eskiden Karayollarında çalışırdı. Dedi ki: “Ben Karayollarında çalışırken istediğimiz gibi bağ, bahçe, tarladan geçirirdik yolu, şikâyet edenlere de “Size yol yapıyoruz, bir de şikâyet ediyorsunuz.” diye kızardık; ya, aslında haksızlık yapıyormuşuz insana.” Siz de yapıyorsunuz, iyi işler yapıyorsunuz ama kızmayın lütfen çünkü bunun bir şeyi var, karşılığı da var, soracağız.

Şimdi Sayıştayla ilgili olarak bazı konular bizden önce, buraya gelmeden önce gazetelerde yayınlanıyor. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü olarak cevap vermişsiniz bazılarına; şimdi onlara cevap vermeye, basınla cevap vermeye gerek yok, burada cevap vereceksiniz. Bizim istediğimiz bu, burada bu konuları görüşeceğiz, tartışacağız.

Bu saatte çok uzatmayayım Sayın Başkanım. Tekrar tüm milletvekili arkadaşlarıma, Türkiye Büyük Millet Meclisine, AK PARTİ Grubuna özellikle başsağlığı diliyorum, sabırlar diliyorum.

Teşekkür ederim, sağ olun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyoruz.

Sayın Garo Paylan...

II.- AÇIKLAMALAR (Devam)

7.- Diyarbakır Milletvekili Garo Paylan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle HDP Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine ve bundan dolayı oturumu hızlı bir şekilde toparlamayı önerdiğine ilişkin açıklaması

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Sayın Başkan, milletvekili arkadaşımız İmran Kılıç'ı kaybetmenin üzüntüsünü taşıyoruz HDP Grubu olarak ve size, AK PARTİ Grubuna ve İmran Kılıç'ın ailesine ve sevenlerine başsağlığı diliyoruz.

Sayın Başkan, bugünkü oturumu da eğer uygun görürseniz bu üzüntüden dolayı hani olabildiğince hızlı bir şekilde toparlamayı öneriyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ederiz, sağ olun.

Sayın Erhan Usta...

8.- Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle İYİ Parti Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine ilişkin açıklaması

ERHAN USTA (Samsun) – Evet, teşekkür ederim Sayın Başkan.

Biz de İYİ Parti Grubu olarak İmran Kılıç Bey'e Allah'tan rahmet diliyoruz. Sevenlerine, ailesine, Meclisimize ve AK PARTİ camiasına da baş sağlığı diliyoruz. Allah rahmet eylesin.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyoruz.

Sayın Mustafa Kalaycı...

9.- Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı'nın, Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'ın vefatı nedeniyle MHP Grubu olarak AK PARTİ Grubuna ve yakınlarına başsağlığı dilediklerine ilişkin açıklaması

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkürler Sayın Başkan.

AK PARTİ Kahramanmaraş Milletvekili Değerli Hocamız İmran Kılıç Bey'in vefatını teessürle öğrendik. Milliyetçi Hareket Partisi Grubu olarak İmran Bey'e Cenab-ı Allah'tan rahmet diliyor, mekânı cennet olsun diyoruz. Ailesine, sevenlerine ve AK PARTİ camiasına başsağlığı ve sabır diliyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyoruz.

Cemal Bey, buyurun.

10.-Giresun Milletvekili Cemal Öztürk'ün, vefat eden Kahramanmaraş Milletvekili İmran Kılıç'a rahmet dilediğine ve acılarını paylaştan bütün gruplara teşekkür ettiğine ilişkin açıklaması

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Değerli arkadaşlar, İmran Bey kardeşimize ben de rahmet diliyorum ve acımızı paylaştığımız için bütün grup sözcüsü arkadaşlarıma, gruplara teşekkür ediyorum. Hüzünlüyüz tabii ama takdiriilahî ölüm hepimizin başında. Tekrar бүтүмүзün de hayırlı olmasını diliyorum ve İmran Bey'e rahmet ve bütün Meclisimize tekrar tekrar başsağlığı diliyorum ben de.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, ben de tüm gruplara teşekkür ediyorum. Tekraren İmran Bey’e rahmet diliyorum, ailesine, sevenlerine sabır diliyorum. Bu Gazi Meclisimize hizmet etmiş olan tüm ölmüşlerimize rahmet diliyorum. Şu anda görev yapanlara da sağlık, sıhhat, uzun ömürler diliyorum.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A)KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2022 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/283) ile 2020 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/282) ve Sayıştay tezkereleleri (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 – Bütün gruplarımızın uzlaşısıyla, Sayın Bakanım, soru-cevap kısmını yapmayalım, tutanaklar var. Orada bugün rekor sayıda zaten konuşma oldu. Çok geç saatlere de geldik. Rekor sayıda da bir konuşma oldu, 76 arkadaşımız söz aldı; görüşlerini, eleştirilerini, sorularını yöneltti. Bakanlık bürokrasimiz mutlaka tutanaklardan çıkarır soruları. Size bu sorulara bir hafta on gün içinde yazılı bir cevap vermenizi teklif ediyoruz. Bütün gruplarımızın ortak bir yaklaşımı olarak bunu ifade etmek istiyorum. Sizin de tabii, fikrinizi alarak sonuçlandırmak istiyorum.

Buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU – Ben de Sayın Vekilimize Allah’tan rahmet diliyorum, bütün arkadaşlarıma da sabırlar diliyorum.

Sayın Başkanımız, sabahtan beri notlarımızı aldık. Tabii ki her biri kıymetli, vekillerimizin soruları, talepleri bizim için çok değerli, kıymetli. Hepsıyla ilgili arkadaşlarımız burada da cevaplarımızı hazırlamıştı ama malum durumdan dolayı bizler de bunları yazılı vermek üzere teklifinizi ben de kabul ediyorum arkadaşlarım da, sayın vekillerim de kabul ederlerse.

Bir de şunu izah etmek istiyorum. Sayıştay raporları tabii ki bizim için çok kıymetli ve de çok önemli. Bunlara da gerekli cevabı vermek zorundayız. Bunlar titizlikle inceleniyor. Bundan kimsenin şüphesi olmasın. Bir de sabahtan beri belki bazı zamanlar gerginlik oldu burada ama onu da lütfen üzerimizdeki sorumluluğa verin yani çünkü devletin, milletin parasını kullanıyoruz. Sizlerin de bizi rencide edici ve bizim hak etmediğimiz sözlerinize karşı o gerginlik olmuştur. Ben haddimi aşmışsam ondan da özür diliyorum sizlerden. Tabii, 700 bin tane çalışma arkadaşımızın sorumluluğu da var üzerimizde. O yüzden yani iyi işler yaptığımıza ve devletin, milletin parasını inanın kendi paramız gibi koruduğumuza da buna lütfen inanın. Eğer daha ekstra talep etmek istediğiniz bilgi yani burada merak ettiğiniz... İnanın hiçbir gizli saklı bir şey yok. Ben ve ekip arkadaşlarım olarak sizlere büromuzda, ofisimizde de gerekli açıklamaları, izahatı her zaman yaparız.

Ben bugün için hepinize teşekkür ediyorum. Tekrar başımız sağ olsun.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Çok teşekkür ediyorum. Bütün arkadaşlarımıza, Bakan Yardımcılarımıza, bürokratlarımıza, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Böylece gündemimizdeki kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, oylamalara geçiyoruz.

Sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutacağım.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2022 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2020 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi okundu)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Oylamadan önce 2 adet önerge vardır.

1'inci önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

Kurum: Karayolları Genel Müdürlüğü

Yıl: 2022

Ödenek (A) Cetveli

Program	Kurumsal	Finansman	Ekonomik Kod	Düşürülen Miktar
42	51.34	02	05.04	20.000.000.000

Garo Paylan

Necdet İpekyüz

Erol Katırcıoğlu

Diyarbakır

Batman

İstanbul

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Garo Bey...

GARO PAYLAN (Diyarbakır) – Gerekçe...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinden köprü, otoyol projeleri için yandaş müteahhitlere ödenen garanti ödemelerinin durdurulmasını öneriyoruz.

Bu amaçla, Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin 20 milyar TL düşürülerek elde edilen kaynağın memleketin tüm köy yollarının yenilenmesi için kullanılmasını öneriyoruz.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

2'nci önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

Kurum: Karayolları Genel Müdürlüğü

Yıl: 2022

Ödenek (A) Cetveli

Program	Kurumsal	Finansman	Ekonomik Kod	Azaltılan Miktar
42	51.34	02	05.04	20.378.000.000

Durmuş Yılmaz

Erhan Usta

Ankara

Samsun

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Erhan Bey...

ERHAN USTA (Samsun) – Gerekçe...

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Yap-işlet-devret modeliyle işletilen otoyol, köprü ve havalimanları için yüklenici şirketlere garanti geçiş/yolcu sayısı üzerinden ödemeler yapılmaktadır. Bu ödemelerin kamuya yükü ve sözleşmelerin Hazineye maliyeti her geçen gün katlanarak artmaktadır. Dolar ve euro para birimleri üzerinden verilen garanti ödemeler doların 11,5 TL'ye, euronun 12,5 TL'ye ulaştığı bugünün ekonomik koşullarında bütçemize ağır bir yük oluşturmaktadır.

Emeklilikte yaşa takılan, 3600 ek gösterge bekleyen, düşük asgari ücretle ve emeklilik maaşlarıyla geçinmeye çalışan, doğal gaz, elektrik faturalarını ödemekte sıkıntılar yaşayan, bebeğine bebek bezi ve bebek maması almakta zorluk çeken, her gün yoksullaşan vatandaşlarımıza değil, yandaş müteahhitlere kaynak ayıran bir bütçe milletin bütçesi olarak kabul göremez. Kamu kaynaklarının 5 müteahhide aktarılması milletimizi rahatsız eden bir gerçektir. Bu projeler yapılırken milletimizin cebinden bir kuruş bile çıkmayacağı sözünü veren iktidar bugünün şartlarında bütçede 5 müteahhide verilen garanti sözler için toplam 42 milyar 500 milyon TL kaynak ayırmıştır. Bu kaynak, yandaş 5 müteahhit için değil, bütçenin gerçek sahibi milletimiz için kullanılmalıdır.

Bu doğrultuda, önergemizle, ilgili ödemelere dair Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde öngörülen 20 milyar 378 Milyon TL'lik miktar azaltılmaktadır.

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2022 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2020 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2022 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2020 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2022 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN CEVDET YILMAZ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2020 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

Değerli milletvekilleri, gündemimizdeki bütçe ve kesin hesaplar kabul edilmiştir, hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza, milletvekillerimize, bürokratlara ve bütün katılımcılara katkıları için çok teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, 19 Kasım 2021 Cuma günü saat 10.00'da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 22.15