

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

23 Kasım 2023 Perşembe
25'inci Toplantı

(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.)

İÇİNDEKİLER

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

Sayfa

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması

2.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Şırnak Milletvekili Mehmet Zeki İrmaz'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki ve geçmiş toplantılarda HEDEP milletvekillerinin yaptığı konuşmalardaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

3.- Oturum Başkanı Orhan Erdem'in, Van Milletvekili Gülcan Kaçmaz Sayyigit'in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

4.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Bitlis Milletvekili Hüseyin Olan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/276) ve 2022 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/274) ile Sayıştay tezkereleri

- a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- c) Karayolları Genel Müdürlüğü
- ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- d) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ)

IV. AÇIKLAMALAR

1.- Muş Milletvekili Sezai Temelli'nin, Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un Şırnak Milletvekili Mehmet Zeki İrmez'in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi üzerindeki konuşmasıyla ve geçmiş toplantılarda HEDEP milletvekillerinin yaptığı konuşmalarla ilgili açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

2.- İstanbul Milletvekili Selim Temurci'nin, eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Feridun Bilgin'in babasının cenazesi nedeniyle toplantının başına katılmadığına, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının faaliyetlerinde şeffaflığın öne çıktığı, buna Bakanın öncülük ettiği bir dönemin gerçekleşmesini ve bütçenin hayırlı olmasını temenni ettiğine ilişkin açıklaması



PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

25'inci Toplantı

23 Kasım 2023 Perşembe

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

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

Komisyon Başkanı Mehmet Muş,

Komisyonun bugünkü gündemine,

Şırnak Milletvekili Mehmet Zeki İrmez'in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki ve geçmiş toplantılarda HEDEP milletvekillerinin yaptığı konuşmalardaki bazı ifadelerine,

Bitlis Milletvekili Hüseyin Olan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine,

Oturum Başkanı Orhan Erdem, Van Milletvekili Gülcan Kaçmaz Sayyigit'in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine,

İlişkin açıklama yaptı.

2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/276) ve 2022 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/274) ile Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,

Karayolları Genel Müdürlüğünün,

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,

Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ'nin (HEAŞ),

Görüşmeleri tamamlanarak,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,

Karayolları Genel Müdürlüğünün,

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,

2024 yılı bütçeleri ve 2022 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Muş Milletvekili Sezai Temelli, Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un Şırnak Milletvekili Mehmet Zeki İrmez'in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi üzerindeki konuşmasıyla ve geçmiş toplantılarda HEDEP milletvekillerinin yaptığı konuşmalarla ilgili açıklamasındaki bazı ifadelerine,

İstanbul Milletvekili Selim Temurci, eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Feridun Bilgin'in babasının cenazesi nedeniyle toplantının başına katılmadığına, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının faaliyetlerinde şeffaflığın öne çıktığı, buna Bakanın öncülük ettiği bir dönemin gerçekleşmesini ve bütçenin hayırlı olmasını temenni ettiğine,

İlişkin açıklama yaptı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından, 2024 yılı bütçelerini ve kanun tekliflerinin maddelerini görüşmek için 24 Kasım 2023 Cuma günü saat 10.00'da toplanmak üzere toplantıya 21.13'te son verildi.



23 Kasım 2023 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.05

BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)

KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, Değerli Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli bürokratları, basınımızın kıymetli mensupları; Başkanlık Divanı adına sizleri saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 25'inci Birleşimini açıyorum.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması

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

Müzakerelere geçmeden önce, Bakan Yardımcılarımızdan başlamak üzere, kamu kurumlarımızın temsilcilerinin, bürokratlarımızın Komisyona kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

Buyurun lütfen.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, şimdi de konuşmasını yapmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na söz veriyorum.

Sayın Bakanım, süreniz otuz dakikadır.

Buyurun lütfen.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) KANUN TEKLİFLERİ

1.- 2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/276) ve 2022 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/274) ile Sayıştay tezkereleri ()*

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

c) Karayolları Genel Müdürlüğü

ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

d) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ)

**(1/276) ve (1/274) esas numaralı Kanun Teklifleri 20/10/2023 tarihli 4'üncü Toplantı Tutanağı'na ektir.*

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli basın mensupları; 2024 yılı bütçemizin görüşülmesi vesilesiyle şahsım ve çalışma arkadaşlarım adına sizleri saygıyla selamlıyorum.

Siz değerli Komisyon üyelerimizin yapacağı her türlü eleştiri, katkı ve değerlendirme için şimdiden teşekkür ediyorum.

Bakanlığımızın çalışmalarını 7 başlık altında paylaşacağım.

Bakanlığımız, 18'i genel müdürlük olmak üzere 32 birimden oluşmaktadır. Ülke genelinde 2.150 şantiyemizde toplam 224.000 istihdam sağlıyoruz. Tüm mesai arkadaşlarıma bu vesileyle teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; ülkemiz Asya, Avrupa, Afrika kıtalarının kesiştiği stratejik bir bölgede bulunuyor. Sadece dört saatlik uçuş süresiyle; yaklaşık 1,4 milyar insanın yaşadığı, 40 trilyon 400 milyar dolar gayrisafi millî hasılaya sahip 67 ülkenin merkezi konumundayız.

Ülkemizin dünyaya entegre olduğu uluslararası kara yolları koridorlarının ülkemizden geçen kesimi yaklaşık 13 bin kilometredir.

Bakü-Tiflis-Kars demir yoluyla Çin'den ülkemize ulaşan Yeni İpek Yolu'nu Marmara üzerinden Avrupa'ya bağlıyoruz.

Azerbaycan ile ülkemiz arasındaki mesafeleri kısaltacak olan Zengezur Koridoru'yla Bakü Limanı doğrudan ülkemize bağlanacaktır.

Hindistan, Doğu Asya ve Basra Körfezi üzerinden Irak'a gelecek yükleri Avrupa'ya ulaştıracak Kalkınma Yolu Projesi'nde çalışmalar devam etmektedir. Ülkemizden geçen 2.088 kilometre demir yolu bağlantısı için 615 kilometre yeni hat, 1.912 kilometre kara yolu koridoru içinse 320 kilometre yeni otoyol yatırımı planladık.

Sayın Başkan, kıymetli üyeler; 2053 vizyonumuz kapsamında hayata geçirdiğimiz ulaştırma ve lojistik sektörü projeksiyonlarıyla yatırımlarımızı planlıyoruz. Bakanlık olarak temel faaliyet alanımız insan, yük ve veri hareketliliğini sağlamaktır. Küresel eğilimleri dikkate alarak planladığımız ulaştırma politikalarımızı 9 başlıkta ele alıyoruz. “Türkiye Yüzyılı'nda insan ve çevre odaklı, akıllı ve güvenli entegre ulaştırma sistemleriyle, hızlı iletişim ağlarıyla dünyada öncü olmak” vizyonuyla çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Üniversitelerimizle yakın iş birliği içerisinde geleceğimizin teminatı gençlerimizle buluyoruz. Planladığımız karbon yönetim projesiyle yatırımlarımızı değere dönüştürerek alternatif kaynak oluşturmayı hedefliyoruz. 2053 net sıfır emisyon hedefimiz kapsamında kara yolunda yıllık yük taşımacılığı payını azaltarak demir yolu payını artıracamız. Geçtiğimiz yirmi bir yılda hayata geçirdiğimiz mega projelerle yaklaşık 25 milyon ton karbondioksit emisyonunda azalıma bağlı olarak toplam 204 milyar dolar fayda sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde ulaşım ve iletişim yatırımları başta olmak üzere her alanda hayata geçirdiğimiz hamlelerle Türkiye Yüzyılı'nın altyapısını oluşturuyoruz. AK PARTİ hükümetlerimiz döneminde, ulaştırma ve haberleşme alanında güncellenen emtia fiyatlarını dikkate aldığımızda, 250 milyar dolar yatırım yaptık. Bugüne kadar 42 milyar dolar tutarında kamu-özel iş birliği projesini hayata geçirdik, 6 milyar dolar tutarında projemizin de yapımı devam etmektedir. Demir yollarının 2013 yılında payı yüzde 33 iken On Birinci Kalkınma Planı döneminde bu oranı ortalama yüzde 45,2'ye yükselttik. 2023 yılında Bakanlığımız bünyesindeki tüm sektörlerde 192 milyar 795 milyon Türk lirası yatırım ödeneği ayrılmıştır. Önümüzdeki üç yıllık dönemi kapsayan orta vadeli plan hedeflerimiz doğrultusunda 2024 yılında demir

yolu yatırımlarının payı yüzde 49 olacaktır. Yatırım portföyümüzde 2.747 proje bulunmaktadır. Hayata geçirdiğimiz yatırımlarımızın ekonomiye olan etkileri yansıda özetlenmiştir. 2053 vizyonumuzla ülkemizin ihtiyaç duyduğu ulaştırma ve altyapı yatırımlarını önümüzdeki otuz yıl için planladık.

Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi, Türkiye Yüzyılı'yla yeni bir tarihi başlangıcı hazırlıyoruz. Sizlere, hayata geçirdiğimiz önemli demir yolu yatırımlarından bir kesiti sunmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Demir yolu sektörüne ilişkin ulaştığımız göstergeler ekranda görülmektedir. Demir yolu taşımacılık sektöründe serbestleşmeyi sağladık. Demir yolu sektöründe tüm raylı sistem araçlarının millî ve yerli imkânlarla tasarımı ve üretiminin gerçekleşmesine öncelik veriyoruz. Yüzde 70 yerlilik oranıyla üretilen millî, sürücüsüz metro aracımız Gebze-Darıca hattımızda raylara indirilmiştir. 2009 yılında dünyada hızlı tren işletmeciliğine geçen 8'inci ülke olarak Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya-Karaman ve Ankara-Sivas hatlarında hızlı tren işletmeciliği sunmaktayız. Toplam 80 milyon yolcu seyahat etmiştir. Demir yolu yatırımlarımız içinde kent içi raylı sistem projelerini de hayata geçiriyoruz. Ülkemiz genelinde mevcut 922 kilometrelik şehir içi raylı sistem hattının 395 kilometresi Bakanlığımızca yapılmıştır. Bakanlığımızca İstanbul, Kocaeli, Bursa ve Konya illerimizde yapımı devam eden 120 kilometre, planlama aşamasında ise 374 kilometre hattımız bulunmaktadır. Marmaray sayesinde Gebze'den Halkalı'ya kadar ulaşım sağlanabilmekte ve şehirler arası hızlı tren ve yük trenleri artık Avrupa yakasına geçiş yapabilmektedir. Bugüne kadar 1 milyarın üzerinde yolcu Marmaray'ı kullanmıştır. Başkentray günde 133 seferle ortalama 56.735 yolcuya, İZBAN günde 250 seferle ortalama 229 bin yolcuya, Gaziray günde ortalama 6.157 yolcuya hizmet vermektedir. Geçen yıl hizmete açtığımız Pendik-Sabiha Gökçen Havalimanı Metro su açıldığı günden bu zamana kadar yaklaşık 9 milyon İstanbulluya ulaşım imkânı sağlamıştır. Ocak ayında açtığımız İstanbul Havalimanı-Gayrettepe Metro su Hattı'nda on ayda 4,2 milyon yolcu seyahat etmiştir. Nisan ayında açtığımız Başakşehir Çam ve Sakura Hastanesi-Kayaşehir Metro Hattı'yla yaklaşık 2 milyon yolcu seyahat etmiştir. Nisan ayında hizmete açılan AKM-Gar-Kızılay Metro Hattı'nı bugüne kadar 653 bin yolcu kullanmıştır. Mart ayında hizmete sunduğumuz Kayseri-Anafartalar Tramvay Hattı'mızla bugüne kadar 1 milyon 218 bin yolcuya yerli ve millî araçlarımızla ulaşım sağlamaktayız. 13.919 kilometreye ulaştırdığımız demir yolu hat uzunluğumuzu 2028 yılında 17.011 kilometreye, 2053 yılında ise 28.600 kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz. 2028 yılına kadar mevcutta devam eden 3.092 kilometre hızlı tren hattımızı tamamlamayı planlıyoruz. Lojistik sektöründe demir yolu kullanımını arttırmak için 439 kilometre olan mevcut iltisak hatlarımızın uzunluğunu 2028 yılına kadar da 663 kilometreye çıkaracağız.

Sayın Başkan, değerli üyeler; devam eden önemli demir yolu projelerimize ilişkin bir kesiti sizlerle paylaşmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – 201 kilometre uzunluğunda Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli arasında Hızlı Tren Hattı çalışmaları devam etmektedir. Proje tamamlandığında Ankara-Bursa ve Bursa-İstanbul iki saat on beş dakika olacaktır. Ankara-İzmir mevcut demir yolu 824 kilometreden 624 kilometreye inerek seyahat süresi üç buçuk saate düşecektir. 313 kilometre uzunluğunda Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Hattı'yla Adana-Gaziantep arasında seyahat süresi iki saat on beş dakikaya inecektir. 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı'yla yolcu seyahat süresi bir buçuk saate, yük taşıma süresi ise iki buçuk

saate düşecektir, mevcut hat kapasitesi 4 kat artacaktır. Ankara-Sivas hızlı demir yoluyla entegre olan Yerköy-Kayseri Hızlı Tren Hattı'yla İstanbul-Kayseri arası ulaşım beş saat on beş dakika olacaktır, Ankara-Kayseri arasında ise ulaşım iki saate inecektir.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – On yıldır dinliyoruz biz bu hikâyeyi ya!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU – Konya-Karaman Hızlı Tren Projesi'nin devamı olan 135 kilometrelik Karaman-Ulukışla Hızlı Tren Projesi'nin yapımı hızla devam etmektedir, Karaman-Ulukışla seyahat süresi bir saat otuz beş dakikaya düşecektir.

İstanbul'da yapımını tamamlayıp halkımızın hizmetine sunduğumuz metro hatları toplamda 127,5 kilometredir. 56 kilometre uzunluğundaki 5 hatta yapım çalışmalarımız devam ediyor. İstanbul genelinde Bakırköy-Bahçelievler-Güngören-Bağcılar-Kirazlı Metro Hattı, Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy-İstanbul Havalimanı Metro Hattı, Sirkeci-Kazlıçeşme Kentsel Ulaşım ve Rekreasyon Odaklı Dönüşüm Projesi, Altunizade-Çamlıca-Bosna Bulvarı Metro Hatlarımızda çalışmalarımızı sürdürmekteyiz.

Diğer büyükşehirlerimizde de kent içi raylı sistem hatlarının yapımına devam etmekteyiz. Bu kapsamda, Kocaeli'de Kocaeli-Gebze-Sahil-Darıca- OSB Metrosu, Kocaeli Şehir Hastanesi Tramvay Hattı, Bursa'da Bursa-Emek YHT Şehir Hastanesi Metrosu, Konya'da Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi-Meram Belediyesi Hafif Raylı Sistem Hattı Projesi'nin yapımına devam ediyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; “Ana yurdumuzun demir ağlarla örülmesi” vizyonuyla yeni demir yolu projelerine hızla devam ediyoruz. Ankara-İstanbul Süper Hızlı Tren Projesi 344 kilometre olup saatte 350 kilometre hıza ulaşacak trenlerimizle seyahat süresini seksen dakikaya indireceğiz. Gebze-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-Çatalca Demir Yolu Hattı'nın yapılmasıyla Asya ile Avrupa arasında kesintisiz olarak yüksek kapasiteli yük ve yolcu taşınması yapılacaktır. Orta Koridor'un güzergâhlarından Zengezur Koridoru'ndan geçecek demir yolunun ülkemiz sınırlarındaki 224 kilometrelik bu kesiminin ihalesini yaptık. Ankara ile Karadeniz'i hızlı trenle buluşturacak olan Kırıkkale-Çorum-Samsun Hızlı Tren Hattı'mızın da planlama çalışmalarına devam ediyoruz. Aksaray-UIlukışla-Yenice Hızlı Tren Hattı'yla ana yük koridorunda kuzey-güney aksında ihtiyaç duyulan kapasite temin edilmiş olacak. Divriği-Kars-Hudut Demir Yolu Hattı rehabilitasyonu hat tamamen modernize edilecektir. Lojistik sektöründe demir yolu kullanımını artırma hedefimiz kapsamında Çukurova bölgesinde yer alan liman, sanayi ve serbest bölgelerin iltisak hattı bağlantılarını planladık.

Karadeniz doğal gazı rezerv alanına hizmet eden ve bölgenin kalkınmasında önemli rol oynayacak Filyos Limanı ve Filyos Endüstri Sanayi Bölgesi İltisak Hattı Bağlantısı Projemizin de planlama çalışmaları devam etmektedir. Dört Yol-Hassa Otoyolu ve Demir Yolu Bağlantısı Projesi'yle bölgenin ihtiyaçlarını karşılamayı hedefliyoruz. Karadeniz Sahil Demir Yolu Projesi'nin etüt proje çalışmalarını 2024 yılında başlatmayı planlıyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yük ve yolcu taşımacılığında sağladığı esneklikle ön plana çıkan kara yolları vazgeçilmez ulaşım modlarından biridir. Sizlere yapımını tamamladığımız kara yolu projelerimizden bazılarını sunmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU – Kara yolu sektörüne ilişkin ulaştığımız hedefler ve göstergeler ekranda görülmektedir.

Bölünmüş yollar ülkemizin yol ağının yüzde 43'ünü oluşturmasına rağmen bütün yol ağımızda hareket eden trafiğin yüzde 83'üne hizmet vermektedir. Bölünmüş yol yatırımlarımızla; 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. Tamamına yakını bölünmüş yol olan çevre yollarında son yirmi bir yılda 2.172 kilometrelik kesimi tamamladık, 736 kilometrede çalışmalarımız devam etmektedir. Ülkemizde taşıt sahipliğindeki artış nedeniyle hareketliliğin artması kara yollarındaki taşıt kullanımını yüzde 169 artırmıştır. Trafik kazalarında 100 milyon taşıt/kilometre başına düşen ölüm sayısında yirmi yılda yüzde 81'lik bir azalma olmuştur. Ülkemizde trafik akışının yoğunlaştığı doğu-batı ve kuzey-güney koridorlarını belirleyerek bu akslarda yol standartlarını yükseltiyoruz.

Köprülerde yirmi bir yılın sonunda yüzde 146'lık artış göstererek 765 kilometreye ulaştık, tünellerde de yirmi bir yılın sonunda yüzde 1.350 artış göstererek 725 kilometre uzunluğa ulaştık. Ülkemizin her bölgesinde ihtiyaçlar doğrultusunda bisiklet yollarının yapımını da gerçekleştiriyoruz. 2035 yılında her 2 araçtan birinin elektrikli olması ve paylaşımlı seyahat oranının yüzde 14 olması beklenmektedir. Hasdal-İstanbul Havalimanı arasında Kooperatif Akıllı Ulaşım Sistemi'yle araç-araç, araç-altyapı haberleşmesi gibi yenilikçi teknolojilerin uygulamasını gerçekleştireceğiz. Kara yollarımızda inşasını bitirdiğimiz 2.282 kilometre fiber optik kablo uzunluğunu 6.631 kilometreye yükselteceğiz.

Sayın Cumhurbaşkanımızın "Yol medeniyettir." diyerek bizlere açtığı müreffeh yolda yurdumuzun geleceğine ışık tutacak, ülkemizi yarınlara taşıyacak büyük kara yolu projelerimizle yolumuza devam ediyoruz. On İkinci Kalkınma Planı'mız doğrultusunda 2028 yılında bölünmüş yol ağıımızı 31.250 kilometreye, 2053 hedefimiz kapsamında ise 38.060 kilometreye yükseltmeyi planlıyoruz. 2028 yılına kadar da 1.006 kilometre yeni otoyol yatırımı gerçekleştireceğiz. 308 kilometre yeni otoyolun yapılmasıyla Marmara ringi 1.255 kilometre uzunluğa ulaşacaktır. Yüksek kalitede, konforlu, güvenli ve kesintisiz bir ulaşım sağlayan yol, tünel, viyadük ve köprü gibi önemli kara yolu projelerini 2023 yılı içerisinde tamamlayarak vatandaşımızın hizmetine sunduk. Elektronik Takip ve Denetim Sistemi'yle ülkemizde kara yolu taşıma faaliyetinde bulunan firmalar elektronik olarak takip edilerek kayıt altına alınmaktadır.

Sayın Başkan, kıymetli üyeler; yurdumuzun geleceğine ışık tutacak, ülkemizi yarınlara taşıyacak yatırımlarımızla yolumuza emin adımlarla devam ediyoruz. Sizlere devam eden kara yolu projelerinden bir kesiti de sunmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Otoyol hedeflerimiz kapsamında, 163 kilometre uzunluğundaki Aydın-Denizli Otoyolu'nun 89 kilometresi geçtiğimiz günlerde trafiğe açılmıştır. Otoyolun tamamı 2024 yılında işletmeye açılacaktır. Kuzey Marmara Otoyolu'nun önemli bir kesimi olan 45 kilometre uzunluğundaki Nakkaş-Başakşehir Otoyolu'nun yapımına hızla devam ediyoruz. Sarıyer-Kilyos Tüneli'nin hayata geçirilmesiyle Sarıyer'e ulaşım süresi ortalama otuz beş dakikadan beş dakikaya inecektir. Toplam 440 kilometrelik Akdeniz Sahil Yolu'nun tamamlanmasıyla Mersin-Antalya arası seyahat süresi dört saatin altına düşecektir. Son yıllarda mega otoyol projelerimiz uluslararası yol otoriteleri tarafından ödüllendirilmiştir. 1915Çanakale Köprüsü'nün, yıl içinde aldığı Uluslararası Köprü ve Yapı Mühendisliği Birliği Proje ve Teknoloji Ödülü dâhil değişik zamanlarda 23 defa ödüle layık görüldüğünü özellikle belirtmek isterim. Bu ödüllere bu sene yenilerini ekledik. 2023 IRF Global Başarı Ödülleri kapsamında Zigana Tüneli yapım metodolojisi, Eğiste Hadimi Viyadüğü kalite yönetim kategorisinde 1'inci seçilmiştir. Bizlere bu gururu yaşatan kara yolcu arkadaşlarıma ve firmalara teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; ülkemiz ekonomisinin Türkiye Yüzyılı hedeflerini yakalamasında gerekli olan kara yolu ulaşım altyapısını tesis etmek için yeni projelerimizle çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Ankara-Kırkkale-Delice ile Antalya-Alanya projelerinin ihalesini Aralık ayında gerçekleştireceğiz.

Kuzey Marmara Otoyolu'nu Ankara'ya bağlayacak olan Akyazı-Ankara Otoyolu'muzu planlarımıza dâhil ettik. Denizli-Burdur-Antalya Otoyolu'yla Marmara Bölgesi'nden başlayıp İzmir'e kadar ulaşan otoyol ağımızı Aydın-Denizli Otoyolu'nun devamı niteliğinde kesintisiz bir şekilde Akdeniz'e ulaştırmayı hedefliyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; hava yolu ulaşımı mesafeleri kısaltmanın yanında ülkemizin sosyal ve ekonomik refahının artırılmasında stratejik öneme sahiptir. Asrın felaketi olan 6 Şubat depremlerinde hava yollarımızı afet lojistiğinde etkin ve hızlı bir şekilde kullanarak 720 bin vatandaşımızı bölgeden tahliye ettik. Bir kez daha depremde hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, milletimize başsağlığı diliyorum. Sizlere bugüne kadar hava yolu sektöründe tamamladığımız projelerden bir kesit sunmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Hava yolu sektörüne ilişkin ulaştığımız hedefler ve göstergeler ekranda görülmektedir. 2003 yılında 489 olan toplam hava aracı sayısı yüzde 270 artışla günümüzde 1.821'e ulaşmıştır. Bugün hava ulaştırma işletmeleri sayımız toplamda 228'dir. Ülkemiz toplam yolcu trafiği sıralamasında Avrupa ülkeleri arasında 2019 yılında 5'inci sıradan 2022 yılında 3'üncü sıraya, dünyada ise 10'uncu sıradan 6'ncı sıraya yükselmiştir. İstanbul Havalimanı Avrupa'da 1'inci, dünyada 7'nci sırada; Antalya Havalimanı Avrupa'da 10'uncu, dünyada 41'inci sırada; Sabiha Gökçen Havalimanı ise Avrupa'da 11'inci, dünyada 43'üncü sırada yer almıştır. 2003 yılında 26 olan iç hat uçuş noktası sayısı 2023 yılında 57'ye ulaşmıştır. 2003 yılında 50 ülkede 60 noktaya uçuş gerçekleştirirken uçuş ağımıza 283 yeni noktayı ekleyerek 2023 yılında uçuş ağımızı 130 ülkede 343 noktaya yükselttik. Hava yollarında dünyanın önde gelen transit merkezlerinden biri olmaya başlayan ülkemizde yirmi bir yılın sonunda hava ulaştırma anlaşması yaptığımız ülkelerin sayısı 81'den 173'e çıkmıştır.

Sivil havacılıkta kurumsal imkân ve kabiliyetlerin güçlendirilmesi için kurumsal dönüşüm modelini hayata geçiriyoruz. Mânia Projesi kapsamında sivil hava ulaşımına açık havaalanlarının mânia planları çizilmekte ve seyrüsefer yardımcı cihazlarının etki alanları oluşturulmaktadır. Emisyon Veri Yönetimi Projesi'yle hava yollarından kaynaklı tüm emisyonların uluslararası standartlara göre takibinin çevrim içi yazılım üzerinden yapılmasını sağladık. Yolcu ve çevre dostu 50 havalimanımız, Uluslararası Havalimanları Konseyi Karbon Akreditasyonu Programı sertifikası almaya hak kazandı. Havacılık alanında dünyada küresel bir havacılık merkezi olmaya başladık. 57 olan havalimanı sayımızı 61'e çıkararak bu konumumuzu daha da güçlendireceğiz. 2018 yılında hizmete açtığımız İstanbul Havalimanı'yla birlikte ülkemiz dünyanın bölgesel transit merkezlerinden biri hâline gelmiştir. Gayrisafi millî hasılaya 23 milyar 750 milyon avro ekonomik etki sağlayan İstanbul Havalimanı'mızda açıldığı günden bugüne 177 milyonu aşkın yolcu trafiği gerçekleşmiştir. Çukurova Bölgesel, Yozgat ve Bayburt-Gümüşhane Havalimanları ile yenilenen Trabzon Havalimanı'nda yapım çalışmalarımız devam etmektedir.

Sizlere hava yolu sektöründe devam eden bazı yatırımlarımızı sunmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Kamu-özel iş birliğiyle inşa edilen Çukurova Havalimanı'mızı 2024 Ocak ayı içerisinde açmayı hedefliyoruz. Yozgat ile Gümüşhane-Bayburt Havalimanı'mızı da 2025 yılı içerisinde hizmete açacağız. Trabzon yeni havalimanı proje çalışmaları hızla devam etmektedir. Sabiha Gökçen Havalimanı'mızın kapasitesini 2 katına çıkaracak ikinci bir pist inşaatını tamamladık, yakında hizmete alıyoruz. Esenboğa Havalimanı'nın kapasitesini üçüncü pisti yaparak 30 milyon yolcuya, Antalya Havalimanı'nın ise 80

milyon yolcuya yükseltiyoruz. Yeni yapılan Kayseri Havalimanı terminal binasıyla yıllık kapasite 5,5 milyondan 8 milyon yolcuya yükseltildi. Yıllık 2,5 milyon yolcu kapasiteli Malatya Havalimanı yeni terminal binasını 2025 yılında tamamlamayı planlıyoruz. Hatay Havalimanı PAT sahalarının onarımı ve gelişimi projesinin yapımını gerçekleştiriyoruz.

Ülkemizin en önemli turizm bölgelerinden biri olan Kapadokya bölgesine talep her geçen gün artmaktadır. Kapadokya Havalimanı terminal binasının yenilenmesi ve 10 bin metrekarelik yeni terminal binası yapılması planlanmıştır. Siirt Havalimanı için 3.700 metrekare yeni terminal binası yapılacaktır. Hava araçlarının sertifikasyon işlemleri millî olarak yapılmaya başlandı. GÖKBAY helikopterinin yanı sıra birçok alanda yerli ve millî hava aracıyla parçalarının sertifikasyon faaliyetlerine de devam edilmektedir. İnsansız hava araçlarımızın sayısı 70.589'a, İHA pilot lisansına sahip kişi sayısı ise 1 milyon 466 bine yükseldi.

Sayın Başkan, değerli üyeler; denizciliğimizin daha da gelişmesi için denizlerimizden sağlanan kaynakların ekonomiye kazandırılması ve etkin şekilde kullanılması Bakanlığımızın öncelikleri arasındadır. Bakanlığımızın yapmış olduğu denizcilik yatırımlarıyla ilgili birkaç kesiti size sunmak isterim.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU– Denizcilik sektörüne ilişkin ulaştığımız hedefler ve göstergeler ekranda görülmektedir. 2002 yılında 149 olan liman sayımızı AK PARTİ iktidarımız döneminde 217'ye yükselttik. Limanlarımızda 2002 yılında 186 milyon ton olan elleçlenen yük miktarı 2022 yılında yaklaşık 543 milyon ton olmuştur. Limanlarımızın sayısını 2053 hedeflerimiz doğrultusunda 255'e yükseltmeyi hedefliyoruz. 2021 yılında hizmete aldığımız Filyos Limanı, Karadeniz doğal gazının ekonomiye kazandırılmasında en önemli lojistik desteği sunmaktadır. Kamu-özel iş birliğiyle ülkemize 740 yat bağlama kapasiteli yat limanı kazandırdık. Kaş Yat Limanı Antalya'yı yat turizmi açısından yeni bir cazibe merkezine dönüştürdü.

CAVİT ARI (Antalya) – Hangi yıl yapıldı Sayın Bakan?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Arı, gelecek.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – 330 yat bağlama kapasitesi bulunan Yeni Foça Yat Limanı'mızı geçtiğimiz ay hizmete aldık.

Devam eden denizcilik sektörü yatırımlarımızdan bir kesiti sizlere sunmak isterim.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Devam eden yatırımlarımızdan Tersane İstanbul Projemizi 2024 yılında tamamlamayı hedefliyoruz. Yılda 30 milyon ziyaretçi beklenen projeye aynı zamanda 1,8 kilometrelik sahil hattını İstanbul'a kazandırıyoruz. Demre Yat Limanı'mızın altyapı çalışmalarını tamamlayarak üstyapısı ihalesini kamu özel iş birliği modeliyle yaptık. Deprem nedeniyle hasar gören İskenderun Balıkçı Barınağı ve sahil tahkimatı onarım işlerini 2024 yılında tamamlamayı hedefliyoruz. İklim değişikliğinin etkisiyle yaşadığımız sel felaketlerine karşı Abana sahillerinin korunması için sahil tahkimatı çalışmalarına da devam etmekteyiz. Karadeniz'deki ticaretin gelişmesine büyük katkı sağlayacak Rize İyidere Lojistik Limanı'nın yapımına devam ediyoruz. 150 yat kapasiteli Aydıncık Yat Limanı'nın altyapı çalışmalarını tamamladıktan sonra kamu özel iş birliği modeliyle üstyapı inşaatını planlıyoruz. Planlanan Mersin ve Adana Limanlarının etüt, proje, ÇED ve fizibilite çalışmaları yürütülmektedir. İstanbul Boğazı'nı kullanan gemilerin her geçen yıl boyutu büyümekte, sayısı artmaktadır. Ulusal Otomatik Tanımlama Sistemi'nden alınan görüntülerde görüldüğü üzere İstanbul Boğazı üzerinde çok yoğun bir gemi

trafiği olduğu gözlenmektedir. Gemi geçişlerinde ortalama bekleme süresi on dört saati bulmaktadır, önümüzdeki yıllarda dört-beş gün olacağı tahmin edilmektedir. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinde belirlenen altın frank biriminde son iki yılda yapılan güncellemelerle boğaz geçişinde sağlanan 35 milyon dolarlık yıllık gelir 185 milyon dolara çıkarılmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Bakanım, süreniz doldu, ilave süre veriyorum, lütfen toparlayın bu süre içerisinde.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Vizyon projemiz Kanal İstanbul ile hayata geçirdiğimiz İstanbul Havalimanı, Airport City, Teknoloji Vadisi, akıllı şehirler ve lojistik üslerle dünyanın yeni lojistik üssü İstanbul olacaktır. Türk Bayraklı gemiler yapılan denetimlerde 2008 yılından bu yana Beyaz Liste’de yer almaktadır. Dijitalleşen denizcilik hizmetleriyle sektörün ihtiyaçlarını karşılıyoruz ve bu kapsamda e-devleti denizcilik işlemlerinde de kullanıyoruz. Tersanelerimizde teknolojik gelişmelere uyumlu, güvenli ve çevreye duyarlı gemiler inşa ediyoruz. İnşa edilen gemi ve yat tonajımız yıllık ortalama 140 bin dwt seviyesindedir. Günümüzün teknolojik imkânlarını kullanarak Türk ve yabancı bayraklı gemilerin boğazlarımızı başta olmak üzere deniz yetki alanlarımızdan emniyetli geçişini sağlıyoruz. İstanbul ve Çanakkale boğazlarında kurulu olan Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi’nin radar kapsama alanını Marmara Denizi’ni kapsayacak şekilde genişletiyoruz. Mavi vatanımızdaki hak ve menfaatlerimiz kapsamında Doğu Akdeniz’de etkinliğimizin artırılması amacıyla KKTC’de kurulacak olan Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Projesi’nde çalışmalarımız devam ediyor.

Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığımızca denizlerimizde emniyet sağlanmakta, deniz kirliliğine hızlıca müdahale edilmektedir. Denizcilerimizin güvenliği için en hızlı çözümleri devreye alıyoruz. Türk arama kurtarma sahamızı mavi vatan doktrininde belirlenen sınırlara kadar genişlettik. Limanlarda enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik projemizle Yeşil Liman Sertifika Programı’na daha çevreci kurallar getirdik. Türk gemi insanlarının ülkeler arası karşılıklı denkliklerinin verilmesi ve uluslararası sularda daha etkin çalışabilmesi için 37 ülkeyle denizcilik anlaşması sağladık.

Günümüzde ülkelerin sağlıklı bir iletişim altyapısına sahip olmadan küreselleşen dünyada rekabet etmesi mümkün değildir. Bu kapsamda, sizlere hayata geçirdiğimiz bazı haberleşme sektörü yatırımlarımızı sunmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Haberleşme sektörüne ilişkin ulaştığımız hedefler ve göstergeler ekranda görülmektedir. Önümüzdeki dönemde geniş bant internet hizmetlerini her eve ulaştıracağız. Geniş bant abone sayımızın 2028 yılında 112 milyona, mobil abone sayımızın ise 102 milyona ulaşmasını hedefliyoruz. Bakanlığımız koordinesinde 2008 yılında başlatılan ve TÜRKSAT tarafından işletilmeye devam eden E-Devlet Kapısı’ni kullanan kişi sayısı 64 milyona ulaştı. Binden fazla kurumun 7.410 hizmetini vatandaşlarımıza elektronik olarak sunuyoruz. Dünyada ilk defa bir haberleşme kulesinden aynı anda 100 adet FM radyo yayını yapabilen Çamlıca Kulesi’yle bölgede ölçülen elektromanyetik alan değerini Avrupa Birliği için kabul edilebilir eşik değerin yaklaşık üçte 1’ine indirerek 15 kat iyileşme gerçekleştirdik. Devam eden haberleşme sektörü yatırımlarımızla ilgili bir kesiti sizlere sunmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Sayın Cumhurbaşkanımızın işaret ettiği “Türkiye Yüzyılı dijitalin yüzyılı” hedefi doğrultusunda bilişim altyapımızın gelişmesi ve güçlenmesi için çalışıyoruz. Uçtan Uca Yerli ve Millî 5G Haberleşme Şebekesi Projesi’yle elektronik haberleşme altyapısında dışa bağımlılığımızı ortadan kaldırmak istiyoruz. Aralarında İstanbul, Ankara, İzmir, Edirne ve Kocaeli’nin de bulunduğu 25 farklı lokasyonda 5G şebekesi, verilen izinlere göre denemektedir. İstanbul Havalimanı’nda 3 operatörümüz tarafından 5G hizmeti sunulmaya başlanmıştır. Evrensel hizmet projeleri kapsamında, bugüne kadar 4.672 yerleşim yerine ilaveten 1.100 yerleşim yerine daha hizmet götüreceğiz. Yerli ve millî ULAK 4.5G baz istasyonlarımızın ticari şebekelerde yaygınlaştırılması çalışmaları devam etmektedir.

Bir diğer yenilikçi yaklaşımımız olan ALO 123 Talep Yönetim Sistemi’yle ulaştırma alanında yaşanan erişim zorluklarını ortadan kaldırdık.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – TÜRK SAT 1A’yla başlayan uzay serüvenimiz, TÜRK SAT 5A ve 5B uydularımızla birlikte haberleşme kabiliyetimiz önemli bir gelişme kaydetmiştir. Yerli ve millî imkânlarla geliştirerek üretimini tamamladığımız TÜRK SAT 6A uydumuzu 2024 yılı Haziran ayında fırlatmayı hedefliyoruz. Daha önce kapsamadığımız Hindistan, Tayland, Malezya gibi uzak coğrafyalara da hizmet verme imkânına ulaşacağız; böylece bant genişliği ve veri transfer kapasitemiz artacak. Tamamen yerli ve millî olarak geliştirdiğimiz uydularımızla ülkemizin siber güvenliğini sağlıyoruz. Global Siber Güvenlik Endeksi’nde Avrupa’da 6’ncı, dünyada 11’inci sıraya yükseldik.

İletişim, bankacılık, lojistik, posta, kargo ve e-ticaret gibi birçok alanda faaliyetlerini sürdüren PTT’yle ülkemizin en ücra köşesine dahi hizmet sunmaktayız. Türkiye Kart Projesi’yle, ulaşım, para transferi, alışveriş ve benzeri ihtiyaçların karşılanmasını amaçlıyoruz. Konya’da kullanılmaya başlanan Türkiye Kart, Yozgat, Gümüşhane, Tokat, Kayseri ile İstanbul’da Marmaray ve Gayrettepe Yeni Havalimanı Metrosunda da kullanılmaya başlanacaktır.

2002 yılında yurt çapında gerçekleştirilen Cumhuriyetimizin 100’üncü Yılına Mektup Kampanyası’nda yaklaşık 40 bin adet mektup zaman kapsülünden çıkarılarak 29 Ekim 2023 tarihinde alıcılara teslim edildi. Sayın Cumhurbaşkanımızın üniversiteli gençlerimize vadettiği yıllık ücretsiz 120 gigabayt internetle ilgili süreç tamamlanarak 1 Kasım’da yürürlüğe girdi.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Sayıştay denetiminde ortaya konulan bulgular üzerinde Bakanlığımız birimleri tarafından hassasiyetle durulmaktadır. Ayrıca, tekrarlanmaması için gerekli tedbirler alınmaktadır. 2023 ve 2024 yılı bütçe ödenekleri tabloda görülmektedir. Bakanlığımız SHGM, KGM ve BTK 2024 yılı toplam bütçe ödeneği 395 milyar TL olarak öngörülmüştür. Geçen seneye oranla yüzde 118’lik bir artış olmuştur.

Bakanlığımızın 2022 kesin hesap rakamları tabloda yer almaktadır. Son yirmi bir yılda AK PARTİ hükümetlerimiz döneminde hayata geçirdiğimiz yatırımlarla Türkiye Yüzyılı’nda yollarımızda araçlarımız, raylarımızda trenlerimiz daha hızlı ve güvenli, limanlarımızda ulaşım ağıımız daha entegre, havalimanlarımızda uçuş ve yolcu trafiği rekorları kırılmakta, mobil kapsama alanımız Türkiye’nin her köşesini kapsamakta, insanımız çok daha hızlı internet hizmeti almaktadır. Bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da yolumuza aynı azim, inanç ve kararlılıkla devam edeceğiz.

Beni sabırla dinlediğiniz için sizlere teşekkür ediyorum. 2024 bütçemizin Bakanlığımız, kurumlarımız, ülkemiz ve milletimiz için hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Sizleri saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Bakanım, teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, şimdi de müzakerelere geçiyoruz. İlk olarak gruplardan başlayacağız, sonrasında Komisyon üyesi milletvekillerimize ve sonra da Komisyon üyesi olmayan milletvekillerine söz verdikten sonra on beş dakika süreyle Sayın Bakana sorular kısmına geçeceğiz, akabinde Sayın Bakana otuz dakika süre vereceğim ve oylama kısmına geçmiş olacağız.

Gruplar adına, Cumhuriyet Halk Partisinden Sivas Milletvekili Sayın Ulaş Karasu, HEDEP Grubundan Şırnak Milletvekili Sayın Mehmet Zeki İrmez, İYİ Parti Grubundan İstanbul Milletvekili Sayın Ersin Beyaz, Saadet Partisi Grubundan Kayseri Milletvekili Sayın Mahmut Arıkan, Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına İstanbul Milletvekili Sayın İsmail Faruk Aksu, ve AK PARTİ Grubu adına Kocaeli Milletvekili Sayın Sami Çakır konuşacaktır.

Değerli milletvekilleri, grup adına konuşacak olan değerli milletvekilleri, süreniz yirmi dakikadır. Sözlerinizi tamamlamayamamanız durumunda iki dakika ilave vereceğim ve herhangi bir suretle süreyi tekrar uzatmayacağım. Lütfen bu süre içerisinde konuşmanızı planlayın.

İlk söz Sayın Karasu'nun, buyurun.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Süremiz kısıtlı, Bakanlığın da sorunu çok olunca konuşmama Sayıştay Başkanlığının yaptığı bazı bulgularla başlamak istiyorum.

Birincisi, araç muayene istasyonları. Türkiye genelinde 210 sabit, 5 motorsiklet, 74 gezici ve 13 gezici traktör istasyonu olmak üzere 302 adet araç muayene istasyonu mevcut. Bu 302 istasyonun denetiminden ise sadece 14 personel sorumlu. 14 personelle etkin denetim nasıl mümkün olabiliyor? Bu 14 kişi 2019 yılında 9, 2020 yılında 8, 2021 yılında 45 adet araç muayene istasyonunda denetim yapabilmiş. Denetim yapılamamasının gerekçesi ise trajik: Devlet, personeline harcırah verememiş. O zaman sorulm: Zorunlu bir uygulama için vatandaşın cebinden çıkan milyarlar nereye gidiyor? Denetlenmeyen bir kuruluşa vatandaş nasıl güvenecek, denetlenmeyen bir kuruluşun verdiği karar ne kadar güvenilir olacak?

İkincisi, gemi geri dönüşüm işlemlerine yönelik eksiklikler. Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünün uhdesindeki gemi geri dönüşüm işlemlerine yönelik yapılan incelemelerde gemi söküm yetki belgesi verilen firmalara yetki belgeleri verildikten sonra herhangi bir ara kontrol ve denetim mekanizmasının işletilmediği söyleniyor. Sayıştay diyor ki: Çevre ve halk sağlığı açısından çok ciddi riskleri barındıran gemi sökümü, geri dönüşümü alanında neredeyse hiçbir kamusal denetim bulunmuyor.

Üçüncüsü, Karayolları Genel Müdürlüğünün. Raporun 6'ncı sayfasından aynen okuyorum: "2022 yılı bütçe ödenek ve gerçekleştirmelerine bakıldığında, 2022 yılı ödeneğinden en yüksek payın sermaye giderleri için ayrıldığı, sermaye giderlerini ise cari transferlerin takip ettiği öngörülmektedir. Sermaye giderleri kapsamında yapılan 84 milyar 79 milyon 256 bin 894 TL tutarındaki harcamanın 72 milyar 704 milyon 835 bin 0,32 TL'si gayrimenkul sermaye üretim giderleri için, 7 milyar 74 milyon 694 bin 848 TL'si ise gayrimenkul alımları ve kamulaştırma için yapılmıştır. Cari transferler kapsamında yapılan 36 milyar 424 milyon 498 bin 107 lira tutarındaki harcamanın 36 milyar 359 milyon 794 bin 340 TL'si ise yap-işlet-devret projeleri için yapılan garanti ödemelerden oluşmaktadır. Yani Karayolları Genel Müdürlüğü 2022 yılında yol yapımlarına 72 milyar, kamu-özel iş birliği projelerine ise 36 milyar para harcamıştır. Yine, aynı raporda yap-işlet-devret modeli için gerçekleştirilen otoyol

projelerinde hizmet imtiyaz varlığı ve gelecek dönemlere ait muhtemel vazgeçilen gelirlerin gerçek değerleriyle mali tablolarda yer almadığı saptanmıştır. Raporda bu durum “Yap-işlet-devret modeli için gerçekleştirilen otoyol projelerinde hizmet imtiyaz varlığı ve gelecek dönemlere ait muhtemel vazgeçilen gelire ilişkin muhasebe kayıtlarının mali tablolarda gerçek değerleriyle yer almadığı tespit edilmiştir.” ifadesiyle yer alıyor. Yani Sayıştay kamu-özel iş birliği projelerinin kamuya gelir kaybı yoluyla yüklediği maliyete dikkat çekiyor. “Milletin cebinden tek kuruş çıkmıyor.” diyerek savunduğunuz yap-işlet-devret, yap-kirala-devret benzeri projeler için ödenen tutarlar da bütçede kara delik olma yolunda ilerliyor. Karayolları bütçesinde yap-işlet-devret modeliyle yaptırılan otoyol ve köprüler Bakanlığınız bütçesinden Avrasya Tüneli’nin trafik garantileriyle yaptırılan hizmet tutarının toplamı 2023 yılında 100 milyar TL’yi bulacak; böyle bir şey olamaz Sayın Bakan. Bu projeler için 2024 yılı bütçesinden 162 milyar, 2025 yılı bütçesinden 240,8 milyar ve 2026 yılı bütçesinden ise şimdiden 270 milyar lira ödeneceği tahmin ediliyor. 2024 yılı bütçesinden Avrasya Tüneli için 4,9 milyar, otoyol ve köprüler için 73,8 milyar ödeme yapılacak. Biliyorsunuz, garanti ödemelerinin tutarı döviz kuruna, verilen garantinin gerçekleşme durumuna ve dolar cinsinden verilmişse ABD’nin, EURO cinsinden verilmişse AB’nin enflasyonuna göre değişiyor. Bu arada, bütçe dışındaki kimi kamu kuruluşlarının da -örneğin Devlet Hava Meydanları- yap-işlet-devret veya alım garantili benzeri projeleri bulunuyor, bu kuruluşların yaptığı ödemeler bütçede gözüküyor. Sayıştay, devletin bu projeleri kendisi yapmadığı için vazgeçtiği gelirin de bu maliyetlere dâhil edilmesi gerektiğini ısrarla savunuyor.

Sonuç olarak, Ulaştırma Bakanlığının bir kamu zararı bakanlığına, Karayolları Genel Müdürlüğünün de Düyun-ı Umumiyyeye dönüştüğü artık net olarak görülmekte. Vatandaşın geleceğini karartan, bütçemizde koca bir delik açan garantili ödemelerden kurtulmak için bir çözüm arayışımız var mıdır? Bu projelerin Meclis tarafından acilen araştırılmasını, bu sözleşmelerin dolardan Türk lirasına çevrilmesi konusundaki görüşümüzü bir kez daha yineliyoruz.

Değerli arkadaşlar, şimdi, Sayın Bakan az önce bize 2053 hedeflerini ortaya koydu, çok güzel. 2013 yılında 11’inci Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şûra’sını gerçekleştirdiniz, hatırlıyor musunuz bilmiyorum, 5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında yapmıştınız bu Şûrayı; hazırlık çalışmalarında 1.557 uzman görev almış, 3.500 sayfa rapor yazmıştınız. Peki, ne vardı bu raporda? Demir yollarındaki 2023 hedefi olarak 25 bin kilometreden bahsetmiştiniz, şu anda 13 binini gerçekleştirmişsiniz, 2053 hedefi olarak 28 bin kilometreden bahsediyorsunuz. Yani on yıl içinde gerçekleştirdiğiniz, tutturduğunuz hedef, koyduğunuz hedefin yüzde 50’si Sayın Bakan. Demir yollarının ne kadar önemli olduğunu siz de ifade ettiniz.

Şimdi, 2023 hedefleri içinde serbestleşmenin tamamlanması olarak yazmışsınız ama iktidarınızda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarını sürekli bölüp, parçalayıp zarar eden bir kurum hâline getirdiniz. “Serbestleşme” adı altında yaptığımız her düzenleme kurumun içini boşalttı. Temmuz ayında Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası yetkilileriyle yaptığınız toplantıda hangi talepler konuşuldu, hangi teminatlar verildi? Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarını, Sayıştayın yerine, tıpkı Türkiye Varlık Fonunda yapıldığı gibi, bağımsız denetim şirketlerinin raporlamasına açacak bir sürecin kurgusunu mu yapıyorsunuz? Bir yandan “Özelleştirme yok.” diyorsunuz ama diğer yandan özelleştirme hazırlıkları için adımlar atıyorsunuz. Bugüne kadar demir yollarına ayırdığınız paranın neredeyse tamamını yüksek hızlı tren için kullandınız, demir yolunu kendi kaderine terk ettiniz. Konvansiyonel hatlarda yenileme çalışmaları gerekçe gösterilerek tren seferlerini iptal ediyorsunuz, daha sonra bu hatların bir kısmında taşımacılık tümüyle kaldırılıyor. Bu yetmedi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının arazilerini yakın yandaşlarınıza veriyorsunuz. Haydarpaşa Garı sadece bir örnek, Haydarpaşa önce Okçular Vakfına devredilmişti, mahkemenin iptal etmesiyle bu kez yine bir devir çalışmaları yapıldığı bilgisini alıyoruz. Bu konulara açıklık getirmenizi istiyoruz Sayın Bakan.

Ayrıca, Ankara Gar binası yanında bulunan 49.267 metrekairelik alan, yapı önce Maliye Bakanlığına ve TOKİ'ye verilmişti, daha sonra bu iki kurum bu arsayı tuttular, Sağlık Bakanlığının kurucusu olduğu Medipol Üniversitesine devrettiler. Devir iptali için sendikalar, meslek odaları davalar açtı; hukuki süreç devam ediyor. Ankara Garı'nda bulunan lojmanlar, kreş ve iş yerleri devredildiğinden buraya gelen üniversiteyle bölgede çok yoğun bir trafik yaşıyor, bu da plansızlığımızı gözler önüne seriyor. Yine, Ankara Gar sahasına yapılan AVM ağırlıklı binanın tren işletmeciliği açısından uygun planlanmadığı ve kazalara sebebiyet verdiği uzmanlarca ifade edilmekte. Yine, gar binası yirmi yılına yap-işlet-devretle yapıldı. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Taşımacılık AŞ'nin bu alanda kullanılan ofislere yüksek miktarlarda kira ödediği doğru mudur? Örneğin, biz Yolcu Dairesi Başkanlığı ofisleri için geçen yıl aylık 50 bin TL kira ödendiğini biliyoruz Sayın Bakan. Diğer başkanlıklar için de böyle bir kira söz konusu mudur? Ödeniyorsa ne kadar ödeme yapıldı, açıklamanızı bekliyoruz.

Yine, Adana'da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının iş yerleri ağırlıklı olarak Yenice'ye; Erzurum'da Palandöken'e taşındı. Buna benzer merkezleri iş yerleri merkezlerinden uzak alanlara taşıyarak merkezdeki arazileri tıpkı Ankara Garı'nda olduğu gibi birilerine devretmeyi mi düşünüyorsunuz? İşte bunlar Devlet Demiryollarının nasıl işleyemez hâle getirildiğini gösteren en güzel örneklerdir.

Bir diğer husus "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Teknik AŞ" diye bir şirket var, yüzde 100 kamuya ait. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından gerçekleşen ihalelerin büyük çoğunluğunu Teknik AŞ'ye veriyorsunuz, doğrudan temin yöntemiyle Teknik AŞ gerçekleştiriyor. Hiçbir iş yapmadan, sadece komisyonla çalışan bu şirket bile zarar ediyor; bu konuda neler söyleyeceksiniz?

Az önce 2023 hedeflerinizden örnekler verdim. O hedefler içinde "Dünyanın en büyük 10 limanından biri Türkiye'de olacak." demiştiniz ama 2023 yılındayız, ilk 50'ye bile giren limanımız bulunmamakta. 2022 yılında Ambarlı Limanı dünyanın en iyi 74'üncü, Kocaeli 89'uncu, Mersin 92'inci limanı. Yarım kalan projeleriniz saymakla bitmez. Kendi ilimden bir örnek vermek istiyorum: On yıldır Geminbeli Tüneli'nin bitmesini bekliyoruz. Sizin koltuğunuzda oturan bakanlar 2018'de, 2021'de biteceğini söylediler ama yol bir türlü tamamlanamadı. Demir yollarında "Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı 2013 yılında bin seksen günde bitecek." dediğiniz bu hat tamamlanamadı. Altyapı yaygınlaştırma ve taşımacılığı geliştirme programındaki 10 alt hedefin hiçbirine tam olarak ulaşamadı. Demir yolu yolcu taşımacılığının toplam pay içerisindeki payı yüzde sıfır, ulaşamamış; hızlı tren hat uzunluğu yüzde 55, ulaşamamış; kent içi raylı sistem istasyon sayısı yüzde 56, ulaşamamış.

Sayın Bakan, bir diğer konu da hava yollarıyla ilgili. Türk Hava Yolları yönetimi geçtiğimiz günlerde tarihinin en büyük uçak siparişi için Airbus yetkilileriyle İstanbul'da bir araya geldi. Önümüzdeki on yıl içinde toplam 600 adet yeni uçağı filosuna katmayı hedeflediğini biliyoruz, bu uçakların bir kısmı kargo için kullanılacak. Şimdi, değerli arkadaşlar, bu 600 yeni uçağın 355 tanesinin Alman, Fransız, İspanyol ortaklı Airbus'tan alınması için anlaşmaya varılmış ve maliyetinin 60 milyar dolar olduğu söyleniyor, bu doğru mudur Sayın Bakan? Tarihin en büyük siparişi olması ve tutarın bu kadar büyük olması itibarıyla Türkiye herhangi bir yan ya da ikinci bir kazanım elde etmiş midir bu sözleşmeden yani bu siparişleri diplomatik bir kazanıma dönüştürebiliyor muyuz? Bizim bildiğimiz kadarıyla hayır. Oysaki bu kadar büyük bir sipariş için TUSAŞ hâlihazırda Airbus için üretim yapan güvenilir bir partner. Birçok Airbus uçağı için üretim yapmaya devam ediyor. Dolayısıyla TUSAŞ için de daha fazla iş payı ve ortak proje talep edilebildi mi? TUSAŞ daha fazla bant açabilir: kalifiye işçi, teknisyen, mühendis istihdamını katlayabilirdi. Yine, TSK'ye ait kargo ve yakıt ikmal uçakları filosunun güçlendirilmesi için A400 veya MRTT projelerinin siparişleri kesinleştirilebilirdi, bu sipariş sayesinde ambargo tehdidine maruz kalmadan filolar güçlendirilebilirdi, sivil havacılığa yönelik bazı

teknolojik transferler yapılabilirdi, talep edilebilirdi; TUSAŞ sürdürmekte olduğu askeri projeleri kendi kaynaklarıyla finanse edebilmek ve alt yüklenicileri de finansal olarak destekleyebilmek için sivil endüstriyel payını ve gücünü artırabilirdi. Tüm dünyanın kullandığı basit diplomatik kaldıraçları iktidarınız niçin kullanmayı düşünmüyor? Bu, vizyondan tamamen yoksun olduğunuzu gösteriyor.

Bir diğer husus da arkadaşlar, Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve havaalanlarıyla ilgili. Geçtiğimiz günlerde haberi de vardı, ben soru önergesiyle sordum; tüm potansiyeline ve yolcu talebine rağmen tel tel dökülen, bozuk, mevcut pisti yıllardır bitirilemeyen Sabiha Gökçen Havalimanı. Biliyorsunuz, bu havalimanını yıllardır HEAŞ işletiyor, bu kurumun yönetim kuruluna dikkatinizi çekmek istiyorum, Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Çakmak; Çakmak aynı zamanda Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu üyesi, daha önce de Adalet ve Kalkınma Partisinin Beyoğlu Belediyesinde Park ve Bahçeler Müdürlüğünden sorumlu Başkan Yardımcısıydı kendisi. Yönetim Kurulu Başkan Vekili Metin Yerebakan; Yerebakan malzeme mühendisi ve aynı zamanda Teknopark İstanbul'un Yönetim Kurulu Başkanı. Yönetim Kurulu Üyesi Murat Gül; bakan danışmanı ve aynı zamanda Devlet Hava Meydanlarında Daire Başkanı; Gül yüksek lisans eğitimini fotoğraf ve medya alanında yapmış. Yönetim Kurulu Üyesi Ayfer Kara; avukat olan Kara hem Devlet Hava Meydanlarının Strateji Geliştirme Daire Başkanı hem de hukuk müşaviri yani Kara aynı anda 3 koltukta birden oturuyor.

Danışmanınız olan Gül'ün ve Kara'nın Devlet Hava Meydanlarıyla iş birliği yapan, kamu-özel iş birliği ihaleleri alan bir şirketle yakın ilişkileri olduğu iddiası kurum koridorlarında konuşuluyor Sayın Bakan. Kara ve Gül Ankara'da "Parkline" adındaki yeni bir siteden lüks birer daire almışlar, alabilirler tabii ama aldıkları evin müteahhidi YDA adlı şirket olunca iş biraz garipleşiyor. Neden? Çünkü YDA, Devlet Hava Meydanlarının en önemli müteahhitlerinden birisi, Dalaman Havalimanı'nın imalatçısı ve işletmecisi. Hatırlayın, YDA 2014 yılında yenilenen Dalaman Havalimanı iç ve dış hatlar terminalinde işletme hakkı ihalesini, 705 milyon avro artı KDV'yle en yüksek teklifi vererek bu havalimanının iç ve dış hatlarını yirmi beş yıllığına işletme hakkını aldı. Aynı YDA, Diyarbakır Havalimanı'nın müteahhidi, depremde yerle bir olan Hatay Havalimanı'nın müteahhidi ve Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ek bölümlerinin müteahhidi.

Bitmedi, Dalaman Havalimanı kapalı alan kira bedeline ilişkin olarak İnşaat ve Emlak Dairesi 2020 yılında "Başkanlığımızca yapılan değerlendirme neticesinde söz konusu ücretlendirmenin kapalı alan üzerinden yapılması hâlinde toplam kapalı alan olarak 152.029 metrekarenin baz alınması, kullanılan alan üzerinde ücretlendirme yapılması hâlinde ise şu an kullanılan 126.029 metrekarenin baz alınması..." diye bir yazı yazmış ancak 2023 yılında Genel Müdür Yardımcısı Fatih Çakmak'ın imzasıyla efektif kullanım dışı alan olarak belirtilen 25.999 metrekarelik alanın kapalı alan metrekare hesaplarına dâhil edilmemesi İnşaat ve Emlak Dairesi Başkanlığının ilgili yazısıyla kabul ediliyor. Şimdi, 2017 yılında yani tam altı yıl önce 150 bin metrekare olarak yapılan ve teslim alınan Dalaman Havalimanı terminali binasında kiraya tabi alan altı yıl sonra bir anda 25 bin metrekare küçültülmüş, küçültülmüş. YDA yirmi beş yıl boyunca işleteceği bu havalimanına 25 bin metrekare eksik kira ödemesi yapacak.

YDA'ya çekilen kıyak bununla da sınırlı değil. Sözleşme şartlarına göre havalimanı işletmecisi, Devlet Hava Meydanları tarifesindeki arazi ücretlerinin yüzde 50'sini ödemekle mükellef. YDA bu genel kuralı da deliyor "Yüzde 50 çok, yüzde 20 ödeyeyim." diyor yani yüzde 60'lık indirim talep ediyor. Müteahhidin bu talebi de kabul ediliyor, arazi kirası payı da yüzde 50'den yüzde 20'ye düşürülüyor. Bu durum her yıl on milyonlarca dolarlık bir kamu zararına neden olmayacak mı? Sorumu yineliyorum Sayın Bakan: Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Sabiha Gökçen Havalimanı 2 yöneticisinin devlet

memuru olarak Devlet Hava Meydanlarının en büyük müteahhitlerinden birisinden rezidans almaları çok garip değil mi? Dairelerin fiyatı yaklaşık 60 milyondan başlıyor Sayın Bakan. Ankara’da lüks bir sitedeki iki ev uğruna devletin, milletin kaybı milyarlarca liraya mal oluyor. Bu konuda sizden bir açıklama bekliyoruz Sayın Bakan.

Sabiha Gökçen’e ikinci pist yapımı konusu var, bu pist tam on yıldır bitirilmiyor. Önce, pistin uzatılması için gerekli olan bir havalimanının yanından geçen TEM bağlantı yolunun üzerindeki tünel inşaatı tamamlanmadı, tünel tam bitti derken bu kez tünelde çatlaklar oluştu ve çökme tehlikesi olduğu için tünel bir kez daha yapılmaya başlandı, bu yapı da yıllarca bitirilemedi. Geçen zaman boyunca üçüncü havalimanı inşaatı tamamlandı, oradaki üç pist bitirildi, dev bir terminal tamamlanıp açıldı ama Sabiha Gökçen’deki pist yapılamadı. Siz az önce açacağınızı ifade ettiniz, bu pisti kim yapıyor Sayın Bakan? “MAKYOL” adlı firmanın alt taşeronu Akay İnşaat. Peki, Akay İnşaat’ın İstanbul Havalimanı’nın işletmecisi Kalyon ve Cengiz İnşaat’a ait olduğu iddiası doğru mudur, burada bir gariplik yok mu? Yani, Sabiha Gökçen’in kapasitesini artırıp İstanbul Havalimanı’na rakip hâle getirilmesi... Muhtemelen bir inşaatı İstanbul Havalimanı’nın işletmecileri yapıyor. Sabiha Gökçen’in ikinci pist açılışının ertelenmesi acaba bu gerekçe olabilir mi?

Sayın Bakan, gariplikler bununla bitmiyor, lütfen şu sorularımıza cevap bekliyoruz: Az önce söyledim, danışmanınız Murat Gül ve Ayfer Kara kaç koltuğu işgal ediyor? Altı koltuk işgal ettikleri doğru mu, koskoca kurumda başka kimseler yok mu? Kamu-özel iş birliği işlerini yürüten başkan, hukuk müşaviri, strateji başkanı, bakan danışmanı olan bu kişilerin bu firmalara on milyonlarca dolarlık kıyak çektikten sonra memur maaşıyla rezidans almaları mümkün müdür? Bu daireleri aldıkları ortaya çıktıktan sonra, hâlâ görevlerinin başındalar mıdır? Dalaman Havalimanı’ndaki terminal binasının küçülmesiyle ilgili görüşünüz nedir? Bu binanın metrekaresi yanlış ise firmanın 150 bin metrekaresinden aldığı banka kredileri borç üstlenimleri ne olacaktır? Ülkemizde küçülen başka terminaller, havaalanları var mıdır? Bunu imzalayan hukuk müşavirliğinin hukuki görüşü nedir?

Devam edeyim. TAV’ın, uçuşlara kapanan Atatürk Havalimanı’nı devrettiğinde sözleşmeye göre her şeyi Devlet Hava Meydanlarına sağlam bir şekilde devretmesi gerekiyordu. Bir gecede, bir saatte devir yapıldı, imzalar atıldı. Yüz binlerce metrekaresel yerler için dönemin Devlet Hava Meydanları yetkilileri rapor tuttu mu Sayın Bakan? Ne incelediler, neyi eksik, neyi sağlam aldılar? Devirden sonraki milyonlarca dolarlık aletler âdeta talan edildi; elektronik cihazlar, aletler, aklınıza ne gelirse...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir saniye, mikrofonunuz kapandı. İki dakika ilave süre veriyorum, toparlayın lütfen.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Teşekkür ediyorum.

Doğru düzgün bir devir olmadığı için, bir belge olmadığı için bu havalimanında ne vardı, ne yoktu hiç kimse bilmiyor; sizden bu konuda yanıt bekliyoruz Sayın Bakan.

Sunumunuzda hiç değinmediniz, Hatay’la ilgili... Sayın Bakan, 2014 yılında Sayın Cumhurbaşkanı Hatay’da Amanos tünelinin yapılacağını ifade etmişti, bundan tam on yıl önce. Sizin sunumunuzda Amanos tüneliyle ilgili hiçbir sunum göremedim. Hatay’ı, dokuz ilçesini Anadolu’ya bağlayan Belen-Antakya yolunun dışında hiçbir yol yok ve yolda bir buçuk saat tıkanmalar yaşanıyor, deprem yaşandığında sekiz saatlik tıkanmalar yaşandı. Bu, Amanos tünellerine ne zaman başlamayı ve ne zaman bitirmeyi düşünüyorsunuz? Ayrıca, sunumumuzda Hatay Havalimanı’ndan bahsettiniz. Bakın, Amik

Gözü üzerine kurulmuş, yağmur yağdığında su basan ve depremde ciddi hasar gören bir havalimanı. Siz, şimdi havalimanının ihalesini yeniden yapmışsınız ve havalimanını aynı noktaya yapıyorsunuz. Pistleri dolgu yaparak bu havalimanını ne kadar sağlıklı gerçekleştireceksiniz?

Bir de iptal olan ihaleler var. Az önce, yapacağınızı iddia ettiğiniz işleri, Siirt Havalimanı'nın yenileme işini ihaleye çıktınız. Keşif bedeliniz 215 milyondur, firma 275 milyon verdi. Kapadokya Havalimanı'nı 488 milyon yaklaşık maliyetle ihaleye çıktınız, en düşük veren firma 616 milyon ihale verdi. Siz, bu şekilde, bu ihaleleri, bu projeleri nasıl gerçekleştirmeyi düşünüyorsunuz?

Kanal İstanbul'la ilgili de kör inadınız devam ediyor, sürem bittiği için bu konuyla ilgili konuşacağım çünkü özel imar hakkı verilen yerler var; gerçi İstanbul'da 2, 4, 5, 6 kat imar hakları yanında, bazı adalara 15 kat imar izni verildiği söyleniyor. Buraları alanların isimleri açıklanmıyor, bu konuda da sizlerden açıklama bekliyoruz Sayın Bakan.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Karasu, teşekkür ediyorum.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Başkanım, ağzınıza sağlık, resmen soygun düzenini anlattınız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, şimdi de...

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Soymuşlar ülkeyi resmen.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Milletvekilim, efendim, daha yeni başladık.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Daha başından bu kadar şey...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Ulaş konuşmasını yaptı.

CAVİT ARI (Antalya) – Açıklamaya istinaden bir şey söyledi.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Milyonlarca dolardan bahsediyor, fakir fukara...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Eğer 2 bürokrat 60 milyon liralık rezidans sahibi olabiliyorsa...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bakan Bey cevap verecek.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – AK PARTİ Grubu...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Komisyon Başkanımızla konuşuyorum ben.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, bir müsaade eder misiniz, ben cevap verebilirim.

CAVİT ARI (Antalya) – İsmail Bey, biz Başkanı cevap verebilir diye seçtik yani cevap verebilme yeteneği vardır tahminim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Yani lütfen değerli arkadaşlarım, sizler şimdi...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bakan Bey verecek.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) – Biz de muhalefet görevimizi yapıyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, seçilmiş milletvekilleri; siz denetim faaliyetinizi yapıyorsunuz şu an, yerine getiriyorsunuz, yasamayı Genel Kurula gidince orada yapacağız, şimdi denetim faaliyetlerimiz var. Dolayısıyla iddiaları Sayın Karasu dile getirmiştir, Sayın Bakan not alıyor, bakacak, o da konuşması esnasında gerekli açıklamaları yapacaktır. Dolayısıyla medeni bir şekilde müzakereleri yürütebiliriz.

Şimdi HEDEP Grubundan Şırnak Milletvekili Sayın Mehmet Zeki İrmez...

Sayın İrmez, süreniz yirmi dakikadır.

Buyurun lütfen.

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri ve değerli hazırım; öncelikle Siirt Şırvan'da maalesef maden kazası gerçekleşmiş, 3 yurttaşımız yaşamını yitirmiş. Buradan Allah'tan rahmet, ailelerine, sevenlerine başsağlığı diliyorum, yaralılara da acil şifalar diliyorum.

Evet, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 merkezî bütçe görüşmeleri için toplanmış bulunuyoruz. Temennimiz bütçede yer alan tüm harcama kalemlerinin eşit ve adil paylaşılıp dağıtılması, sermayenin değil halkın ihtiyaçlarına cevap vermesi, ulaşım ve altyapıyla ilgili var olan tüm sorunların sahici ve samimi yaklaşımla çözülmesidir. Tabii, temennilerimiz böyle ama durum böyle mi, ben pek emin değilim. Burada bulunan çoğu vekilin de bu yönde bir kanaatinin olduğunu düşünüyor ve buna inanmak istiyorum çünkü ötekisi kendimizi kandırmak, başımızı kuma gömmek ve hayal görmek dışında bir şey olmayacaktır.

Ben Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının da diğer tüm bakanlıklar gibi pek hayırla anıldığını düşünmüyorum çünkü Bakanlık başarılarıyla değil başarısızlıklarıyla, çözümleriyle değil yarattığı sorunlarla anılmakta ve anımsanmaktadır. Peki, nedir bu başarısızlıklar, sorunlar ve çözümsüzlükler? Önce başlık başlık dile getirmek istiyorum, sonrasında da sürem yettiğince açacağım, yetişemediğim bölümleri de arkadaşlarım mutlaka dile getireceklerdir.

Evet, depremde çöken yollar, limanlarda yakalanan uyuşturucular, rant Kanal İstanbul Projesi, ulaşım yatırımlarında bölgesel eşitsizlikler, zamlarla seyahat özgürlüğünün kısıtlanması, Trabzon'da günde 145 uçak varken bizim bölgemize bunun reva görülmemesi, Sayıştay raporlarında Bakanlığın neredeyse es geçilmesi, internet özgürlüğünün yok sayılması ve altyapı çalışmalarına gelince yatırımların kürdistan coğrafyasında durma noktasına gelmesi -evet, devam ediyorum- Bakanlıkta çalışan emekçilerin sorunları, soy-işlet ve devret kurmacası “Yandaş semirsin, sermaye palazlansın.” diye geçiş garantili köprüler, otoyollar, havalimanlarının peşeş çekilmesi ve daha sayamayacağım bir yığın yutturmaca, Türkiye Yüzyılı hayalleri, bilmem ne.

Evet, Karayolları Genel Müdürlüğüne bakalım biraz. Müdürlüğün yılın ilk altı ayında garantili projeler için müteahhit firmalara ödediği para geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 167 artarak 23 milyar 769 milyon liraya çıktı. Evet, yanlış duymadınız, yüzde 167 artarak 23 milyar 769 milyon liraya çıkmış. Sizin “yap-işlet-devret” dediğiniz bizim ise “soy-işlet-devret modeli” olarak gördüğümüz sistemde...

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Algı yaratıyorsun.

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) - ...geçiş garantisi verilen köprü ve otoyolları inşa eden şirketlere garanti ödemeleri 2024 yılı bütçesinde de 162,4 milyar liraya çıkarılacak. Ülke ekonomisine ağır yükler getiren bu projeler için gelecek yılın bütçesinden ise 73 milyar 830 milyon lira ödeneceği belirtiliyor. Soruyorum: Bu yatırımları neden devlet kendi kaynaklarıyla yapmıyor, neden?

Şimdi, bu otoyollarla ilgili, köprülerle ilgili, bakın, bazı tahsis süreleri ve kamunun uğradığı zararlarla ilgili bir iki örnek vermek istiyorum: Yavuz Sultan Selim Köprüsü tahsis süresi on yıl, şu ana kadar kamunun uğradığı zarar 860 milyon dolar; Osmangazi Köprüsü tahsis süresi yirmi iki yıl, şu ana kadar kamunun uğradığı zarar 3 milyar 540 milyon dolar. Evet milyar TL'lerden bahsediyoruz, milyon liralardan bahsediyoruz. Bu rakamlar, bu paralar emekçinin cebinden çıkıyor, yoksulun hakkı yeniyor. İnsanlar geçmedikleri köprülerin, kullanmadıkları işletmelerin ve bu ekonomik krizle birlikte kendi araçlarıyla hiç geçemeyecekleri yolların ekonomisini yapıyor Sayın Bakan. Türkiye ekonomisinin bu

hâle gelmesinde, derin ekonomik krizde, yaşanan bu enflasyonist ortamda kesinlikle soy-işlet-devret sisteminin etkisi azımsanmayacak derecede büyüktür, bire bir etkisi vardır. Hükümet bu durumdan ders çıkaracağına, işledikleri bu cürmün telafisi için çaba harcayacağına bu sistemde ısrar etmeye, candaş yandaşları, 5'li çeteyi büyütmeye devam ediyor. Ama unutmayın ki devran dönecek, gün gelecek ve dağıttığınız rantın, yaptığınız israfın ve döktüğünüz paraların elbet hesabını mutlaka vereceksiniz.

Bakın, Türkiye'nin uyuşturucu trafiğinde -tırnak içinde kullanıyorum- yükselen konumunu duymayan kalmadı. Limanlar satıldı, Türkiye âdeta uyuşturucu cenneti oldu. Bakın, size bazı limanlarda yakalanan uyuşturucular hakkında bazı güncel rakamları açıklamak istiyorum: 27 Ekim 2023, Mersin Limanı, 610 kilogram kokain yakalanmış; 19 Eylül 2023, İstanbul Ambarlı Limanı, 427 kilogram "captagon" cinsi uyuşturucu yakalanmış; 16 Haziran 2023, Mersin Limanı, 1,3 ton kokain yakalanmış. Tabii, örnekler var, verebiliriz ama uzmanlar limanlarda yakalanan uyuşturucuları buz dağının görünen yüzü olarak ifade ediyorlar. Birleşmiş Milletler Uluslararası Narkotik Kontrol Kurulu 2022 Yılı Raporu'nda da Türkiye'nin birçok uyuşturucunun Orta Doğu ve Avrupa pazarlarına ulaştırılmasında bir geçiş noktası olarak kullanıldığı belirtiliyor.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Aynı raporda PKK'nın da bunları...

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – Belki bu konu İçişleri Bakanlığının yetki alanına doğrudan girse de sizin Bakanlığınızı ilgilendiren bir şeyler mi...

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Aynı raporda belirtiyorlar, bunu da söyleyene.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Dinleyebilir misiniz...

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Aynı raporda var.

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – Bu konuda aldığınız önlemleri, yaptığınız çalışmaları duymak istiyoruz, yorumunuzu merak ediyoruz. Bakanlığınızı ve kendinizi konu hakkında sorumlu hissedip hissetmediğinizi öğrenmek istiyoruz.

Evet, hava yollarına biraz bakmak gerekiyor. Gerçekten hava yolları halkın yolları mı oldu? Bakın, bizzat kendimin ve arkadaşlarımızın yaşadığı bazı sorunlardan bahsedeceğim. Uçak bulamıyoruz, dolayısıyla uçak bileti de bulamıyoruz.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Demek ki halkın yoluymuş.

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – Bir dinleyin.

Yurt içinde ve yurt dışında Kürtlerin yoğun yaşadığı illerde ve bu illerden diğer yerlere yapılan yurt içi-yurt dışı uçak sefer sayısı çok yetersiz ve ihtiyaçları karşılama noktasında değil. Birçok ilde kentteki uçak seferleri sorunuyla ilgili sivil toplum kuruluşları, odalar, siyasi partiler, iş insanları basın açıklamaları yapmış ve seferlerin artırılması çağrısında bulunmuştur. Yurttaşlar bu problemle ilgili hem şahsıma, vekil arkadaşlarıma ulaşarak hem de sosyal medyadan yaşadıkları mağduriyetleri dile getirmişlerdir. Uçak seferlerinin azlığı sorununa son günlerde seferlerin rötör yapması sorunu da eklenmiştir maalesef.

Bakın, sosyal medya hesabınızdan yaptığınız bir paylaşım var. Yaptığınız şu sosyal medya paylaşımı üzerine Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Mehmet Kaya bölgeye yapılan uçuş azlığını rakamlarla ortaya koyarak "Sayın Bakanım, biz de uçmak istiyoruz." yanıtını verdi. Gördünüz mü? Mutlaka görmüşsünüzdür. Evet, biz de uçmak istiyoruz gerçekten. 30 Haziran Cuma günü -bu sosyal medyadan paylaştığınız paylaşım ile ilgili- Trabzon Havalimanı'nda 145 sefer yapılmış, aynı

gün Diyarbakır, Mardin, Batman, Bingöl, Van ve Malatya’da -Şırnak’ı da dâhil edersek- uçak seferi sayısı toplamda 104. 822.659 nüfuslu Trabzon’a 145 uçak seferi yapılmışken 1 milyon 804 bin nüfuslu Diyarbakır’a uçak seferiyse 34. Bakın, dikkatinizi çekmek istiyorum.

Ayrıca, tabii ki -galiba Trabzonlusunuz da yanılmıyorsam- Hakkâri’de de Van’da da Şırnak’ta da yine benzer sorunlar yaşanıyor, yurttaşların uçak biletine erişim sorunu her geçen gün artıyor. Hakkâri Selahaddin Eyyubi Havalimanı’ndan İstanbul’a yapılan uçak seferleri 2’den 1’e, haftada Ankara’ya yapılan uçak seferi 5’ten 4’e düşürülmüş durumda. Seçim bölgem Şırnak’ta da benzer bir durum yaşanıyor, Şırnaklılar sefer sayısının azlığından ve İzmir’e uçak seferi yapılmamasından şikâyetçi.

Bakın, aynı durum Diyarbakır, Van için de elbette ki sorun. Diyarbakır’dan Van’a ya da tam tersi, Van’dan Diyarbakır’a hava yoluyla gitmek isteyen biri Ankara veya İstanbul’dan aktarma yapmak zorunda kalıyor. Kentlerin özgün durumları bizim bölgemize gelince göz ardı ediliyor. Bölgenin potansiyel açısından en önemli 2 kenti arasında hava yolu bağlantısı olmaması size de tuhaf gelmiyor mu? Kara yoluyla 2 kent arasında seyahat süresi maalesef altı saati aşıyor, yolların ne derece kötü olduğunu zaten birçok kez dile getirdik, konuya ilişkin talepler had safhada ve bir an önce adım atılması, sorununun da çözüme kavuşturulması tüm ehemmiyetini koruyor. Genel Kurula gelmek istediğim bir gün Şırnak’tan Ankara’ya gelemedim hatta bazen şehir değiştirmek zorunda kalıyoruz. Sefer sayılarının azlığı hâliyle bilet fiyatlarının yükselmesine ve insanların seyahat edememesine yol açıyor. Sayın Bakan, bu problemler de çözmeniz gereken sorunlar arasında değil midir?

Gelelim bir diğer can alıcı probleme. Ağrı Vekilimiz Sırrı Sakik’in yanıtlamanız istemiyle sizlere sunduğu bir soru önergesi var ve yanıtlamışsınız da. Bakınız, Türkiye’de ana dili Kürtçe olan milyonlarca yurttaş her gün havalimanlarında seyahat ederken büyük problemler yaşıyor. Kürtçe bilen çalışan talebinde bulduklarında uygun olmayan bir dil ve üslupla cevaplar aldıklarını belirtiyorlar. Ana dilinde kamu hizmeti almak temel bir insan hakkıdır, bu hakkın yok sayılması aynı zamanda toplumsal bölünmüşlüğü artırmaktadır. Verdiğiniz cevap, bakın: “Türkiye Cumhuriyeti”nin resmî dilinin Türkçe, uluslararası havacılık dilinin ise İngilizce olması nedenleriyle tüm anons ve yönlendirmeler bu kapsamda yapılmaktadır. Uçuş bilgi, anons ve danışma hizmetleri uluslararası metinlere göre Türkçe ve İngilizce olarak yapılmaktadır.” Verdiğiniz cevap aynen bu. Tabii ki yani 20 milyonu aşkın Kürt’ü varsaydığımız için(!) Ya da TRT Şeş’in var olma sebebi acaba ne? Bunu sormak elbette ki gerekiyor.

Evet, Sayın Bakan, seyahat özgürlüğü konusu var bir de. Her ne kadar an itibarıyla Hükümetiniz ve ittifakınız tarafından tanınmıyor olsa dahi Anayasa’da da “Herkes, yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir.” şeklinde güvence altına alınmıştır. Evet, bu özgürlük yasal olarak güvence altına alınıyor ama mevcut enflasyonist koşullarda gençler başta olmak üzere toplumun seyahat edebilmesi, farklı şehirlere gidebilmesi ne mümkün. Bırakın farklı ülkeleri görmeyi, farklı kültürleri yerinden deneyimlemeyi Ankara’da okuyan bir genç İstanbul’daki ailesini görmeye dahi gidemiyor. Gençlerin, yoksulların seyahat özgürlükleri ellerinden alınıyor Sayın Bakan, farkında mısınız?

Şimdi, gelin artık süreklileşmiş zamlarla takip etmekte zorlandığımız YHT bilet fiyatlarını hatırlatalım. Bakın, an itibarıyla Sivas-Ankara 475 TL, Ankara-Konya 200 TL, Ankara-İstanbul 430 TL, Ankara-Karaman 700 TL. İstanbul’da okuyan Karamanlı Zeynep, Gençlik Bakanının 2024’te 2 bin liraya çıkarılacağını söylediği ancak an itibarıyla 1.200 TL olan bursuyla ailesini görmeye gidemiyor; gidiyor ama tekrar okuluna dönemiyor farkında mısınız?

Yüksek hızlı tren fiyatlarında durum böyleyken otobüsle ulaşımda duruma bakalım biraz da. İstanbul ve Ankara’dan kürdistanın birçok şehrine uçak ve otobüsle ulaşım ücretlerine bakalım hızlıca. Bugün Ankara’dan Şırnak’a otobüsle gitmek istesek en az bin lira gibi bir meblağ ödemek zorundayız. İstanbul’dan Mardin’e gitmek istesek 1.655 lira ödemek zorundayız. Evet, Karamanlı Zeynep aldığı

bursla ailesinin yanına gidip tekrar okuduğu ile dönemez durumdayken İstanbul'da, Ankara'da okuyan Zilan da Şırnak'taki ailesinin yanına gidemiyor bile. Bu işte sizce de bir terslik, en hafif tabirle bir problem yok mu?

Evet, gençlerin seyahat özgürlüğünden bahsetmişken şehir içi ulaşımdan da bahsetmeden olmaz. Son dört yılda büyükşehirlerde şehir içi ulaşımda yaklaşık yüzde 300'e varan zamlarla karşı karşıya yurttaşlar. Öğrenciler üniversiteye neredeyse yürüyerek gidip gelmek zorunda kalıyorlar. Hemen her yerde durum aynı ama Düzce'den bir örnek vermek istiyorum ben. Akçakoca Erkek KYK yurdundaki öğrenciler okula gitmek için gidiş 15, geliş 15 lira olmak üzere günlük 30 lira ulaşım gideri vermek zorunda kalıyorlar. Haftada beş gün dersi olan bir öğrenci kampüs dışında hiçbir yere gitmese dahi ulaşım aylık en az 600 lira gibi bir meblağ ödemesi gerekiyor yani bursunun yarısını ulaşım harcamak zorunda kalıyor. Şimdi tahminim o ki diyeceksiniz: "Bu bahsettikleriniz bizim sorumluluk alanımızın dışında." Hayır, bilakis sizlerin sorumluluk alanında. Eğer bu ülkede bir genç ailesinin yanına gidip geri dönecek şartlardan yoksunsa, bu şartlardan yoksun bırakılıyorsa bu durum Ulaştırma Bakanı olarak bizzat sizin sorumluluğunuzdadır.

Özcesi şu ki akaryakıt ücretlerine gelen fahiş zamlar, ÖTV zamları, şehirler arası ve şehir içi ulaşım yapılan zamlar neticesinde yerlerinden kıpırdayamaz durumda Sayın Bakan.

Önergelerle ilgili de... Bakın, Sayın Bakan, özellikle soru önergelerimize, sorduğumuz sorulara Bakanlığınız tarafından verilen kısa, çoğu zaman alakasız cevaplarla ve baştan savma bir yaklaşımla karşı karşıyayız. Bilgi edinme amacı taşımakla birlikte, soru önergelerinin asıl işlevi siyasi denetimdir. Bu denetim, iktidarı kullanan hükümetten somut bilgi alma, önergeye bahse konunun kamuoyunun ve hükümetin bilgisine sunulması, sorunların giderilmesini sağlama işlevine sahiptir. Ayrıca, kamuoyunda demokratik tartışma zemini oluşmasına hizmet eden bu denetim yolu, hükümetin aksayan yönlerinin ortaya konulabilmesi ve giderilmesi açısından modern demokrasilerde hayatidir fakat gelin görün ki -basına da çokça yansıyor- yanıtlarınızda "Tüm iş ve işlemler mevzuatına uygun olarak, uygulama sözleşmelerinde yer alan hükümler çerçevesinde yürütülmektedir." şeklinde hazır cevaplar veriliyor, sorularımıza doyurucu cevaplar alamıyoruz. Milletvekillerinin sorularına neden yanıt vermiyorsunuz Sayın Bakan, neden?

Evet, Van'ın, Hakkâri'nin, Iğdır'ın, Ağrı'nın, Muş'un yaşadıklarını sizlere Şırnak özelinde anlatmak istiyorum çünkü her yerde aynı durum söz konusu. Silopi-Cizre yoluna ilişkin daha önce de, yıllardır bahsettiğimiz ve bir kangrene dönüşmüş bu yol maalesef ısrarla bitirilmiyor, çalışmalara başlanılmış gibi gösterilse de gereği ne hikmetse gelmiyor.

Bakınız, günde binlerce aracın geçiş yaptığı uluslararası ticaret yolu olan tarihî İpek Yolu'nda sürekli can kayıplı kazalar yaşanıyor. Daha iki gün önce gerçekleşen kaza sonucunda 3 yurttaş yaşamını yitirdi. Bozuk yollar nedeniyle, sınır ticareti yapan nakliye firmaları ve şoförler büyük mağduriyetler yaşamakta ve bu durumu ilgili bakanlıklara ısrarla iletmemize rağmen herhangi bir adım atılmamakta ve cevap verilmemekte.

Beytüşşebap yolu aynı şekilde. Bakın, Sayın Bakan, Beytüşşebap-Şırnak arasının hepi topu 110 kilometre olmasına rağmen, oradan oraya iki buçuk saatte ancak ulaşabiliyoruz. Bunun nedeni, yolun bozuk ve tek şerit olmasından kaynaklı; söz konusu yolda 2 aracın yan yana gitmesi neredeyse imkânsız, bu durum da yine can kayıplı kazalara neden oluyor. Beytüşşebap yolunun yapılması, hem yurttaşlarımız hem de söz konusu bölgenin turizm potansiyelinin açığa çıkmasına vesile olacaktır.

Şırnak-Uludere yoluna gelelim. Bakın, orası da diğer ilçelerden farklı değil; her sene bu yola mucur ve asfaltlamayla onarım yapılıyor fakat gelin görün ki yol kısa süre sonra eski bozuk hâline geri dönüyor, belki haberiniz yoktur -ki olmasını umuyorum- yıllardır bu döngü tekrar ediyor. Biz de halkımız da çok iyi biliyoruz ki “onarım” adı altında yapılan işlemler, yandaşa rant sağlamak dışında hiçbir maksat taşımıyor.

Sayın Bakan, bakın, Güçlükonak diye bir ilçemiz var; Şırnak’tan Güçlükonak’a otobüsler gidemiyor. Niye mi? Bakın, çünkü yol köstebek yuvasına dönmüş durumda, bir ilçe yolunu değil de bir köy yolunu andırıyor. Bu çok vahim bir durum.

Bakın, Cizre-İdil yolunun havaalanına kadar olan kısmı duble yola dönüştürülmüş fakat havaalanı ile İdil arasındaki yola her nedense hiçbir tasarrufta bulunulmuyor. İdil’den Midyat’a kadar olan kısım da aynı; çok sayıda kazanın yaşandığı bu yol için bir an önce standartlara uygun, sağlıklı ve güvenli ulaşım imkânının sağlanması gerekiyor.

Umuyorum ki bu söylediklerim ajandanızda mutlaka yer alacaktır.

Evet, ilçelerimizdeki durum bu kadar vahimken elbette ki iyi yaptığınız yollar da var; güvenlik yolları diyelim mi Sayın Bakan? Bakın, özellikle bölgelerimizde, Şırnak’ta, diğer illerde en çok yapılan yollardan bir tanesi güvenlik yolları. Gerçekten, halkımız da biz de bir şeyi çok merak ediyoruz ve soruyoruz: Acaba Cudi’nin en tepesine, Gabar’ın her köşesine...

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Terörün kafasına...

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – ...Kato’un en zirvesine çok çabuk bir şekilde, hiçbir masraftan kaçınmadan milyon liralara harcayan iktidarınız, az önce bahsettiğimiz Şırnak ve ilçelerinin yollarını neden zamana yayıyor, neden halkımıza eziyet çektiriliyor ve neden yollar yapılmamakta diretiliyor? Evet, sizden önce ben cevap vereyim, sonra da sizden duyarsak mutlu oluruz: Bunun en temel ve en gerçekçi cevabı elbette ki güvenlikçi politikalar ve savaş politikalarıdır. Hizmet götürüyorsunuz ama halka değil. Şırnak’ta ve komşu illerde -sayayım isterseniz de- Mardin’de, bakın, Hakkâri’de ve daha birçok kentte halkımızın muzdarip olduğu konulardan biri de Bakanlığımızın temel sorumluluk alanından olan telefon ve internet şebekelerinin sistematik bir şekilde kesilmesidir. Her şeyin on-line ortamda hallediliyor olmasına ve bunu sizlerin de teşvik etmesine rağmen maalesef dile getirdiğim yerlerde telefon ve internet kesintilerinden dolayı kendi danışmanlarıyla dahi telefon görüşmem esnasında 10 defa kesintiler yaşanıyor. Güvenlikçi politika burada da karşımıza çıkıyor. “Güvenlik” adı altında sinyal kesiciler iletişimi baltalıyor. Ayrıca, harita ve kadastro çalışanları dahi arazide işlerini yapamaz durumdalar Sayın Bakan.

Elbette ki süremin sonuna gelirken dile getirdiğimiz tüm problemler Bakanlığımızın çözüm getirmesi gereken konulardır. Sizlere sorduğumuz tüm sorular da bu sorun alanlarına ilişkindir. Umuyorum ki Bakanlığımıza tahsis edilecek bütçe doğru ve hakkaniyetli bir şekilde harcanılır ve bizlerin de bu çabası sonuçsuz kalmaması olur.

Teşekkürler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bitti mi konuşmanız.

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – Evet.

(Uğultular)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, lütfen sükûneti tesis edelim.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

2.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Şırnak Milletvekili Mehmet Zeki İrmez'in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki ve geçmiş toplantılarda HEDEP milletvekillerinin yaptığı konuşmalardaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın konuşmacı, Sayın İrmez, konuşmanız içerisinde Anayasa 23'e atıf yaptınız, herkesin seyahat etme özgürlüğünden bahsettiniz ama aynı zamanda Anayasa 3'ü ihlal ediyorsunuz ve Türkiye'nin bir bölgesini "kürdistan" diye tanımlıyorsunuz. Bunu bilinçli yaptığınızı düşünüyorum, sürekli bunu yapıyorsunuz.

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – O kısım...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Hayır, sadece siz değil diğer hatipleriniz de yapıyor bunu.

(Uğultular)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir saniye değerli arkadaşlar.

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – Bize okumanıza gerek yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Okuyacağım tabii ki size. Bunu sürekli yapıyorsunuz ve bunu bilinçli yaptığınızı düşünüyorum. Türkiye'nin bir bölgesini farklı bir tanımlamanın içerisine sokup ve dönem dönem dünyada farklı yerlerde yayınlanan haritalarla örtüştürmeye çalışıyorsunuz; bu bir bölücülük faaliyetidir, buna izin vermeyeceğiz, bunu bilirsiniz. Daha da...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Bölücü olan sizsiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bakın, bir müsaade edin.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Bölücü olan sizsiniz; oralarda, o bölgede...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir müsaade edin.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Başaramayacaksınız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, müsaade edin.

Bunu yaptığınız müddetçe ben de bu konudaki tonumu yükselteceğim bunu bilirsiniz. Israrla uyarılarıma rağmen bunu sürdürüyorsunuz. Bu, hukuki olarak da sakıncalı bir şeydir. Bunu yapmanızın arkasındaki sebep Türkiye'nin bir bölgesini Türkiye'den koparmaya yönelik faaliyetleri desteklemektir. Bir milletvekilinin bunu yapması suçtur değerli arkadaşlar. Böyle bir amaca destek verecek söz, destek verecek atıf yapmak milletvekili yeminiyle de bağdaşmaz, milletvekilinin göreviyle de bağdaşmaz. Dolayısıyla Türkiye bölücü terör örgütüyle mücadele etmektedir. İsmi nedir bunun? Bölücü terör örgütü, bölücü, Türkiye'nin bir bölgesini bölmek üzere kurulan bir terör örgütüdür. Onun amacına yönelik bu atıfları yapmanız terör örgütü propagandasıdır ve sizleri Anayasa'nın 3'üncü maddesinde, devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bir bütün olduğunu... Ve değerlendirmelerinizi bu husus çerçevesinde yapmanızı özellikle beklediğimi ifade etmek isterim.

Türkiye'nin 81 ili vardır, bu illerle alakalı konuşabilir, kullanabilir, ulaştırma politikalarıyla alakalı istediğiniz eleştiriyi yapabilirsiniz; bununla alakalı zaten konuşmanıza herhangi bir atıf yapmıyorum ama bu tanımlamanız doğru değildir.

Bir diğer konu değerli arkadaşlar, "Savaş politikalarından dolayı Cudi'nin tepesine kadar yol yapıyor..." Değerli arkadaşlar, Cudi de bizim Gabar da; şehirlerin içerisine de yapıyor. Burada şunu kastediyorsunuz...

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir saniye Sayın Aksu.

Bir diğ er hatibiniz de geçmiş birleşimlerde “Barajlar yapılıyor, güvenlik maksadıyla yapılıyor...” dedi. Değerli arkadaşlar, Türkiye’nin güvenliğini sağlamak hükümetin temel görevidir, Anayasa’nın temel emirleridir yani Anayasa’nın amir hükümleri devlete vatandaşının güvenliğini sağlamak görevini vermektedir. Bu barajlar, yollar bir taraftan sulama için... Velev ki bir de güvenliğ e katkısı var. Bu bir milletvekilini, bir grubu neden rahatsız eder?

İkincisi, bu Cudi’nin tepesine yollar yapılıyorsa insanlar bunları kullanabilir, güvenlik güçleri de kullanabilir. Orada terör barınmasına, üstlenmesine müsaade etmek...

MEHMET ZEKİ İRMEZ (Şırnak) – Güvenlikçi yasaklardan siviller kullanamıyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlarım, Cudi’nin tepesine de yollar yapılabilir, güvenlik birimleri bunları kullanabilir. Orada terör üslenmelerine, örgütlenmelerine izin vermemek için bunları kullanıyordur, bunun sizi rahatsız etmemesi lazım.

SABAHAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Halka yapılmıyor olması rahatsız ediyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bu sizi rahatsız ediyorsa değerli arkadaşlar, az önce söylediğim gibi, terör propagandası olarak bunu değerlendirdiğimi ifade etmek isterim.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, buyurun.

IV. AÇIKLAMALAR

1.- Muş Milletvekili Sezai Temelli’nin, Komisyon Başkanı Mehmet Muş’un Şırnak Milletvekili Mehmet Zeki İrmez’in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi üzerindeki konuşmasıyla ve geçmiş toplantılarda HEDEP milletvekillerinin yaptığı konuşmalarla ilgili açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Evet, Sayın Başkan, şaşkınlık içinde sizi dinledim çünkü bugüne kadar sürdürdüğümüz müzakerelerde bu kavramları nasıl, ne amaçla kullandığımızı defalarca izah ettik ama bugün siz bir Komisyon Başkanı vasfıyla değil de sanki çokça rastladığımız bir gazeteci edasıyla ya da televizyon yorumcusu edasıyla yorumlarda bulundunuz. Bunu kabul etmediğimizi belirtmek isteriz.

“Kürdistan” sözcüğünün bir coğrafyayı işaret ettiğini tarihsel bir tanım olduğunu, dolayısıyla ülkenin bölünmez bütünlüğüyle ya da sınırlarıyla bir derdi olanların dile getirdiği bir mesele olmadığını defalarca izah ettik. Zaten bizim için böyle bir şeyin söz konusu olmadığını, Anayasa 3’ün ihlal edilmesi gibi bir konunun burada asla hiçbir zaman söz konusu olmadığını ısrarla belirtmemize rağmen sizin bu maksadını aşan yorumlarla bizi suçlamanızı kabul etmiyoruz; bu bir suçlamadır, böyle bir şey yok. Dolayısıyla böyle bir şeyin olmadığını en iyi de siz biliyorsunuz ama biz ne zaman ki bölgeye yönelik, Kürt illerine yönelik, Kürt halkına yönelik ayrımcı politikaları dile getirsek -ki bu ayrımcılığı bu iktidar yapıyor- iktidar bu ayrımcılığını gizlemek adına, tam da bölücülüğünü gizlemek adına bu tür ithamları ısrarla bize yöneltiyor, bizi suçluyor ve bizi kamuoyunda âdeta bir algı yönetimiyle mahkûm etmeye çalışıyor; böyle bir şey yok. Ulaştırma Bakanlığının bütçesi aslında bunun bir teşhiridir, sanırım siz de bunun etkisinde kaldınız ki bu tür yorumlarla bize bu tür ithamları yönelttiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, bir saniye... Ben gazeteci değilim.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Değilsin, ben de şaşırdım size.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Anayasa...

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Şaşırdım, gerçekten şaşırdım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, Anayasa hükümleri...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Yani sizin gibi bir insanın bu türden yorumlar yapması bizi dehşete düşürdü.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Karşı sıradan geliyor, İsmail Bey yapar, anlarım ama sizi...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – İsmail Bey gazeteci değil ama.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Onun huyu öyle.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, değerli arkadaşlar...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Gazeteci değilim, gerçekleri söylüyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, ben, dikkat ediyorsanız...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ya, bırak ,ne gerçeği(!)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir müsaade eder misiniz arkadaşlar...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Ben size misyonunuzun ne olduğunu daha önce ifade ettim.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Misyonumuzun...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, değerli arkadaşlar...

Anayasa hükümleri...

(AK PARTİ ve HEDEP milletvekilleri arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar...

İSMALİ GÜNEŞ (Uşak) – Ben kime hizmet ettiğinizi daha önce ifade ettim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ya, bırak... Bak, bu var ya, bu...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – O zaman siz bitirin, ben konuşayım sonra.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Türkiye'nin bir partisi olun dedim ama siz bunları yapmıyorsunuz.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Sen kimsin ya, bize ayar vereceksin!

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Güneş...

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Sen kimsin, hangi sıfatla bunu bize diyorsun?

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Kimsin sen?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Ayar vermiyorum.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Ayar vermiyor.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Ayar vermiyor, doğruları söylüyor.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Biz Türkiye partisiyiz, esas sen ol. Bak, o videoları seyret neden Türkiye partisi olamadığının getirmişler filmi yapmışlar sana, filmi...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – O zaman, hadi “Tüm teröristlere lanet olsun.” de bakalım.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Sana onlarla anlatmışlar ama sen anlamadın.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Hadi bakalım, söyle.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Ne var, ne var; ne var filmde?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Güneş, Sayın Temelli, Sayın Ök; değerli milletvekilleri...

Sayın Temelli, ben görevimi yapmaya çalışıyorum. Anayasa hükümlerini uygulama konusunda Komisyon Başkanı taraftır.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Yorum kattın Sayın Başkan, tabii ki anayasal taraftır.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında devletin...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ama siz yorum katıyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – ...bakın, devletin varlığı ve birliğine yönelik aykırı ifadelere müdahale etmek görevimdir.

Benim bu tonumu ilk defa duyduğunuz ve sizden ısrarla...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Evet, şaşkınlık içindeyiz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bakın, Sayın Temelli, ben sadece Anayasa'nın hükümlerini hatırlatmakla yetindim size ama bunu ısrarla...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Hayır, yorum katıyorsun Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bakın, Sayın Temelli, müsaade eder misiniz.

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) – İsrarla “kürdistan” dedi beyefendi bilerek.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bunu, bakın, müzakerelerin başından itibaren bunu ısrarla yaptınız ve ben bu ısrarın üzerine bu hatırlatmaları yapmak durumundayım ve bugün bu tonumu yükselttiğimi de söyledim. “Bunu yapmayalım.” dedim ve siz yine ifadelerinizde illerimizin bir kısmını Kürt illeri... Ne yapacağız; öbürlerine Arap illeri mi diyeceğiz, öbürlerine Türk illeri mi diyeceğiz, ne diyeceğiz?

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Arapların yaşadığı yere Arap illeri diyeceğiz.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Arapların yaşadığı yere Arap ili, Yörüklerin yaşadığını yere Yörük illeri diyeceğiz, Trakyahıların yaşadığı yere Trakya illeri diyeceğiz. Ne var bunda?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Böyle bir şey olur mu ya?

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ne var bunda?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Böyle bir şey olur mu ya? Yeni bir tanımlama mı bu?

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ne var bunda?

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Kötü bir şey “Ne var bunda?” olur mu?

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Burası bizim ülkemiz ve biz birlikte yaşıyoruz, bu kadar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli...

Türkiye'nin...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ne var bunda?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bu bizi rahatsız etmiyor ama sizi rahatsız ediyor...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Kimi rahatsız ediyor...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli... Bir saniye değerli arkadaşlar...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ne var bunda?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli...

(AK PARTİ ve HEDEP milletvekilleri arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, mutlaka...

(AK PARTİ ve HEDEP milletvekilleri arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, mutlaka...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – İktidarın tekçi politikaları rahatsız ediyor, tekçi...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, mutlaka birlikte yaşıyoruz...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ee?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Birlikte yaşıyorsak...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Bu dışlama nedir o zaman?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir saniye; dışlama, bakın...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Bu ötekileştirme, nefret söylemi nedir?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bunu her yerde siz yapıyorsunuz.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ne biz yapıyoruz? Ne biz yapacağız?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, bunu...

ORHAN ERDEM (Konya) – Her yerde birlikte yaşıyoruz.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Nerede biz yapmışız ya!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bilerek, isteyerek, kasıtlı, sistematik bir şekilde bir dil oluşturmuşsunuz; bunu burada, Plan ve Bütçe başladığı andan itibaren bilinçli bir şekilde yapıyorsunuz.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Aynen.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Nerede biz yapmışız ya?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Yapıyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ya, sen uçaklarda bile konuşmayı, Kürtçe konuşmayı yasaklamışsın, kalkmışsın “ayrımcılık, ayrımcılık” hadi oradan ya!

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Türkçe bilmeyen insanlar o uçakları kullanıyor...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Nerede yasaklamışsın?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Lütfen arkadaşlar, bakın, her şeyin bir sınırı var, herkes haddini bilsin, burası Türkiye Cumhuriyeti devleti.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Kırkpınar...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ayar mı vereceksin bize?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Evet...

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Sen bil haddini, saygısız.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bak, saygısız...Haddinizi bilin.

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Allah Allah! “Saygısız” diyor.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Saygısızlık yapma, ikide bir senin ağzına bu yapışmış: “Haddini bil, haddini bil.”

(AK PARTİ ve HEDEP milletvekilleri arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Türkiye Cumhuriyeti devletiyle alakalı Sayın Başkan size Anayasa maddelerini hatırlatıyor.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Biz biliyoruz onları.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, bir müsaade eder misiniz.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Anayasa'yı ezberledik biz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Ezberlediyseniz gereğini yapın!

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Kırkpınar...

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Gereğini yapıyoruz zaten, esas siz yapın!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Bu ülkede yaşamak istiyorsanız yine gereğini yapın!

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Anayasa 10'u okuyun!

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, değerli arkadaşlar...

Sayın Kırkpınar, bir müsaade edin.

Sayın Temelli, bakın, ben...

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Anayasa 10'u okur musunuz arkadaşlara!

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, ben bütün maddeleri okuyorum burada yeri geldiği zaman...

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Anayasa 10'u okuyun arkadaşlara, biraz da yorum katın, yorumcusunuz ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir saniye değerli arkadaşlar... Sayın Temelli...

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Anayasa 10'u okuyup bir de yorum yapın, bakalım ne diyecekler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Temelli, Anayasa'nın maddelerini okuyup eğer anlaşılıyorsa anlaşılacağı şekilde yorum katabilirim.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Biz çok iyi anlıyoruz, biz Anayasa'yı çok iyi biliyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – İllerimizin -81 il var Türkiye'de- isimleri bellidir yasalarımızda, idari yapılanması bellidir. Sizin yaptığınız tanımlama gibi tanımlama kanunlarımızda bulunmamaktadır ve bir arada yaşadığımız aşikâr. Bu ülke hepimizin, bu devlet sizin de devletiniz.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Kapadokya da kanunlarda bulunmuyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Ama değerli arkadaşlarım, bazı şeyleri yapıyorken Türkiye'nin birliğini zedeleyecek açıklamalardan beraber sakınmamız lazım, sizi de davet ediyorum buraya.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Kapadokya da kanunlarda bulunmuyor. Yok böyle bir şey ya!

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Ya, siz zedeliyorsunuz bunu siz; Sayın Başkan, Türkiye'nin birliğini siz zedeliyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Ayrımcılığı siz yapıyorsunuz...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, ayrımcılık...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – ...ırkçılığı siz yapıyorsunuz; biz yapmıyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Siziniz ırkçı, ırkçı sizsiniz!

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Kaç kere anlatacağız, nasıl anlatacağız? Nece anlatalım size, İngilizce mi anlatalım, hangi dilde anlatalım?

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Biz bütün halkların beraber yaşayacağı bir ülke istiyoruz. Biz bu ülkede eşit vatandaş olarak yaşamak istiyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A) KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/276) ve 2022 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/274) ile Sayıştay tezkereleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

c) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

d) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) (Devam)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Beyaz, buyurun lütfen.

Süreniz yirmi dakikadır.

ERSİN BEYAZ (İstanbul) – Sayın Başkanım...

(Gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, Sayın Beyaz’a söz verdim, konuşmasını yapacak. Sonlandırılmı tartışmaları...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Prim yapmak istiyorlar.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Uçak inmiyor Siirt’e, yol yok, su yok. Hadi açıklayın bunu, terörle ne alakası var ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, söz verdim. Müzakereler bitmiştir, sözcünüz gerekenleri söyledi.

Buyurun Sayın Beyaz, sürenizi tekrar başlatıyorum.

ERSİN BEYAZ (İstanbul) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar; İYİ Parti Grubu adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2023 bütçesi ek bütçeyle birlikte 199 milyar 401 milyon 84 bin Türk lirası olarak gerçekleşmiş, görüştüğümüz 2024 bütçesi için ise teklif 369 milyar 82 milyon 137 bin Türk lirası olarak belirlenmiştir; artış yüzde 85 olmuştur. Strateji ve Bütçe Başkanlığının verilerine göre, genel bütçeli kuruluşların ortalama bütçe artışları ise yüzde 98,6’dır. Genel bütçeli kurumlar için 2024 bütçe teklifinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yüzde 3,35 olarak beklenmektedir.

Sayın Başkanım, sadece eleştirilerimizle değil yapıcı ve olumlu önerilerimizle de buradayız. Vatandaşımız zenginlik ve refah içinde yaşamayı hak etmektedir. Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün “Ebediyen payidar kalacaktır.” dediği cumhuriyetimizin nimetleri ve bizlere sunduğu fırsatlarla ülkemizi daha iyi yerlere getirmek, bu millet ve memleket için daha büyük mücadeleler vermek mümkündür. Bakınız, Anadolu coğrafyası Avrasya’nın kalbindedir. Sadece Orta Doğu gibi daha dar bir alanın önemli devleti ve figürü olarak gösterilmek istenen Türkiye, dünya nüfusunun yüzde 70’inin yaşadığı ve yine dünya ticaretinin yüzde 65’inin yoğunlaştığı Avrasya coğrafyasının incisi olarak temayüz ediyor. Potansiyeli ve jeostratejik konumuyla ülkemizin global ekonomilerdeki ticarete daha büyük roller alması önemli ve gereklidir, bunun için de hem kara yolunda hem de demir yolunda özellikle taşımacılık alanında ulaşım koridorlarına ihtiyacımız vardır. Dünya Ticaret Örgütünün verilerine göre

Avrasya bölgesinin iç ticaret hacminin 2,2 trilyon dolar civarında olduğu gözlemlenmektedir, ülkemiz bu büyük ticaret hacminden gerekli payı alamamaktadır. Türkiye olarak, yine TÜİK verilerine göre, ihracatımızı yaklaşık yüzde 8’le Almanya’ya yaparken ithalatımızı yüzde 14’le Rusya’dan yapıyoruz.

Yine, ihracat konusunda Rusya yüzde 5,7; Irak yüzde 5’le ilk sıralarda yer alıyor, ithalat olarak da Rusya’nın arkasından yüzde 11,2’yle Çin geliyor. Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasında bulunan ülkemiz bu ticaretin merkezinde bulunuyor. İthalat ve ihracat konusunda en büyük hacimli ülkelere bakacak olursak hem hava hem de karada lojistik ağımızın güçlü olması gerektiği ön plana çıkıyor. Taşımacılık ve ulaşım güzergâhlarını iyi belirleyen bir ülke, taşıma türleri arasında geçişleri ve aktarımı da kolaylaştırarak ekonominin verimini de artırabilir. Türkiye’nin nüfusuyla aynı düzeyde bulunan ülkelerdeki demir yolu hat uzunluğunun daha fazla olduğu görülmektedir. Dünya ülkeleri içinde son yıllarda artan yük ve yolcu taşıma değerine bakacak olursak, demir yollarıyla taşınan yolcu sayısı Almanya’da Türkiye’nin yaklaşık 18 katı, Fransa’da yaklaşık 19 katı, İngiltere’de ortalama olarak 15 katı, Rusya’da ortalama olarak 29 katı, Çin’de ortalama olarak 183 katı, Japonya’da ortalama 59 katıdır. Son yıllarda artan yüksek hızlı tren yatırımlarının devam ederek artması ve buna yeni plan ve projeler eklenerek yolcu taşıma değerinin daha da artması sağlanmalıdır.

Ülkelerin kalkınması için ulaştırma sistemi hayati öneme sahiptir. Ancak geldiğimiz noktada yüzde 3,35 oranında ayrılan bütçe bu vizyona uygun bir pay olmamıştır. Türkiye’nin dünya ticaretinde hızla ilerleme misyonunun yanında, yerelde vatandaşlarımızın sağlıklı, kaliteli ve hızlı ulaşım sağlayabilmeleri için ulaştırma olanaklarımız özellikle kombine taşımacılık ve ulaşım düşüncesini de göz önünde bulundurularak geliştirilmelidir. Avaz Strateji Merkezi’nin verilerine göre, Dünya Bankası verilerinden aldığımız bilgilerde tüm dünyada kamu-özel iş birliği modeliyle yürütülen projelerin 3 trilyon dolara yaklaştığı görülmektedir. 1986-2021 yılları arasında toplam 253 kamu-özel iş birliği projesi gerçekleştiren ülkemiz, bunların yüzde 71,5 kadarını yani 181 tanesini AK PARTİ iktidarları döneminde gerçekleştirmiştir. Bunlardan 42’si yol, 18’i havaalanı, 23’ü liman, 18’i sağlık tesisi ve 1 tanesi demir yolu projesidir. Kara yolu projeleri yetersiz, hava yolu projelerinin verimsiz yapılmasının yanında, demir yolu projelerine neredeyse hiç önem verilmemiştir. Bu olumsuzlukların yanında özellikle üzerinde duracağım konu bu projelere verilen garantilerdir. İktidarın en sevdiği ve sürekli propagandasını yaptığı yap-işlet-devret modeliyle yapılan yolcu garantili yollar, geçiş garantili köprülerle milletimizin geleceğinin nasıl ipotek altına alındığını biliyoruz. Bu yap-işlet-devret projeleriyle iktidarın nasıl bir soygun ve vurgun düzenine çanak tuttuğunu da biliyoruz. İktidar yap-işlet-devret modelinin içeriğini ve işlem şeklini de sır gibi saklıyor. Maliyet ve para konularındaki sorulara “devlet sırrı” gibi garip bir cevap veriyor. Yurdu monarşik bir düzende yönetir gibi ülkemiz ve milletimiz adına sorguladığımız soruları sormamızda sanki bir abeslik var gibi açıklamıyorlar. Bu sorumluluktan kaçmak iktidarı kurtarmayacaktır. Sorularımızı cevapsız bırakıyor ancak işbu projelerde nadiren de olsa geçiş garantisi gibi kotaları doldurunca hemen heyecan ve gururla paylaşıyorlar. Geçen yıl temmuz ayında Osmangazi Köprüsü’nden -4 Temmuz-17 Temmuz tarihleri arasında- 757 bin araç geçtiğini gururla duyuran Ulaştırma Bakanı, bu yıl yine -İstanbul-İzmir Otoyolu’nun en önemli kesimini oluşturan ve yap-işlet-devret modeliyle yaptırılan- “Osmangazi Köprüsü’nde tatilde rekor geçiş.” diye duyurup 2022’deki döneme kıyasla geçişlerin yüzde 18 arttığını ve 643 bine yükseldiğini söylemiştir. Burada meseleyi dönem bazlı değerlendirmek doğru bir yaklaşım değildir. Tatilden tatile bu otoyollardan geçen insanlarımızın sayısını yalana malzeme etmekten çekinmiyorlar. Üstelik de önceki yıla kıyaslandığında yüzde 18’lik artış değil yüzde 17,70’lik azalma olmuştur. “Rekor geçiş” diye duyurulan dönemlerde 2022 yılı için günlük 54 bin, 2023 yılı ramazan tatili için 71.500 araç geçtiğini hesaplamak mümkün. Gelin görün ki Osmangazi Köprüsü’nde devletin zarar etmemesi için güncel 190 TL geçiş ücretinden en az 230 bin araç geçmesi gerekmektedir. Yani bu yılki bayram

yoğunluğundan da fazla olacak şekilde, “rekor geçiş” diye duyurulan döneme göre 4 kattan, bayram tatili dönemine göre 3 kattan fazla aracın her gün geçmesi lazım. Garanti ödemeleri 35 dolar artı KDV olarak yapılıyor. Günümüz tarifesiyle 190 TL olan Osmangazi Köprüsü geçiş ücretiyle 40 bin araç güvencesine günlük yaklaşık 44 milyon lira ödememiz gerekiyor. Her gün 23 Nisan ve her gün pazara denk gelen bir bayram dönüğü olsa yani Bakanın müjdeyle duyurduğu 102.860 araç geçse bile hesaplanan 19 milyon 543 bin 400 liralık geçiş ücreti günlük borcumuz olan 44 milyon liranın yarısını bile karşılamıyor. Yollardan, köprülerden geçenden ödeme aldığınız gibi geçmeyenden de alıyorsunuz. Nasıl mı? Araç geçiş garantisi sağlansa bile köprü geçiş ücreti için uygulanan sübvansiyon da hesaba dâhil. Bunu nasıl ödüyoruz? Bunu da kurumsal bir yükümlülük olarak ödüyoruz yani vatandaşımızın vergilerinden ödüyoruz. Kısaca, Hükümet, Deli Dumrul hikâyesini de aratır hâle gelerek geçenden aldığı gibi geçmeyenden de para alıyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; dünyanın en pahalı havalimanları sıralamasında 25,6 milyar euro maliyetiyle ilk sırada İstanbul Üçüncü Havalimanı yer almaktadır. Farklı ülkelerde dünyanın en büyük havaalanlarını kıyaslarsak maliyet sıralamasına göre; en pahalı 10 havalimanı içinde yolcu kapasitesi açısından 160 milyon kapasiteyle Birleşik Arap Emirlikleri’nde yapılan Al Maktoum International Havalimanı’nın maliyeti 10,6 milyar euro iken 150 milyon kapasitede olan İstanbul Havalimanı neden 2,5 kat daha pahalıya yapılmaktadır? Yap-İşlet-devret modeliyle 2012 yılında açılan Zafer Havalimanı’nı 2021 yılında 22.906 kişi kullandı, havalimanının 2021 yolcu garantisi 1 milyon 317 bin 733 olarak belirlenmişti, inanabiliyor musunuz? Kütahya Havaalanı’nı 1 milyon 317 bin yolcunun kullanacağı öngörülmüş ama bir yıl boyunca sadece 22.936 kişi kullanmış. Bu, öngörüsüzlük falan değildir; bu durum düpedüz kul hakkıdır, yetim hakkıdır. Yine, 2022 yılında havaalanını 24.851 yolcu kullanmış, hata payı yüzde 98. Garanti ödemesi için 6 milyon 847 bin 676 dolar yani güncel kurla hesaplırsak 200 milyon lira civarında ödeme yapılmıştır. Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından açıklanan verilere göre, bu yılın ilk dört ayı içinde 439.244 yolcu garantisi verilen Zafer Havalimanı’nı sadece 17.785 yolcu kullandı, sapma yine yüzde 96 civarındadır. 50 milyon euroya mal edilen havalimanına tutmayan garanti ödemeleriyle 2021 yılı sonu itibarıyla 52,8 milyon euro ödenmiştir yani havaalanının parası milletin cebinden çoktan çıkmıştır. Havalimanı işleten şirkete yolcu başına iç hatlarda 2 euro, dış hatlarda 10 euro ödeniyor. İşletme süresi yirmi dokuz yıl on bir ay olan havalimanı için devletimizin kasasından, uçmayan yolcular nedeniyle 2044’e kadar para çıkacaktır. Hem euro kuru hem de Türkiye’de artan enflasyonla beraber katlanarak artan garanti ödemeleri milletimizin geleceğini ipotek altına alıyor. Burada hepinizin mantığına ve vicdanına seslenmek istiyorum: Kazancına ortak olmadığınız bir işin zararını cebinizden öder misiniz? Cevabımız şüphesiz “Hayır.” olacaktır. Milletimiz, kazancına ortak olmadığı bir işe sırf aracını üzerinde sürüyor diye, köprüsünden geçiyor diye hem geçiş ücreti ödeyip hem de vergilerle ikinci bir ödeme neden yapsın? Bu cümlelerim ve sorularım pek tabii hoşunuza gitmiyor, gitmemiştir de. Hoşa gidecek soruyu şöyle sormak lazım: AK PARTİ iktidarının bu cambaza bak oyunuyla zengin ettiği yandaş müteahhitlerin yerinde kim olmak istemez? Araç garantili otoyollar, köprüler, yolcu garantili havaalanları; sonrasında milletin parasıyla, tüyü bitmedik yetimin hakkıyla zengin olan imtiyazlı bir zümre... Allah’tan korkan elini vicdanına koysun diyorum.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; kuralların istisna, istisnaların kural hâline geldiği AK PARTİ iktidarında Kamu İhale Kanunu’muz yaklaşık 200 kez değişikliğe uğramıştır. Bu iktidar neden İhale Kanunu’nu 200 kez değiştirir? Kamu İhale Kurumunun yayınladığı 2023 Kamu Alımları İzleme Raporu’nda 892 milyar 700 milyonluk kamu alımının 862 milyar 637 milyonluk kısmını yani yüzde 96,63’ünü istisnaya dayalı alımlar oluşturuyor. Yine bu istisna kısmının ayrıntılarına bakacak olursak; 2023 yılının ilk altı ayında pazarlık usulüyle yapılan alımların 397 milyar 265 milyonluk genel toplamın içinde 21/b’ye göre yapılmış istisna mal, hizmet alımı ve yapım işinin toplamı 387

milyar 367 milyon olarak gerçekleşmiştir. Bu oran ise tam tamına yüzde 97,5'tir. 2020 yılında yüzde 90'ları aşan, 2021 yılında yüzde 89 olan, 2022 yılında yüzde 91,3 olan -özellikle pazarlık usulü içindeki 21/b'ye göre- istisna alımlar AK PARTİ döneminde artık istisnadan kanuna dönüşmüş durumdadır. Mecburi hâlde kullanılması gereken usul kanununun keyfi hâlde getirilmesine ses çıkarmayan bir iktidar ve Bakanlık var karşımızda. Bu keyfilik suç olarak değerlendirilmelidir. Bakanlık bürokratlarımıza da buradan seslenmek istiyorum: İktidar işine geleni yapıyor olabilir, kendi meşrebince iş görüyor; sizler neden bu duruma bir "Dur!" demiyorsunuz? Devleti yöneten, Bakanlığımızın sevk ve idaresinde atanmış bakanlara hizmet eden sizlerden de vicdan ve sağduyu beklediğimizi bilmenizi istiyoruz. 4734 no.lu Kamu İhale Kanunu kapsamındaki istisna meselesi özellikle kamu alımlarında büyük kul hakkına çanak tutan bir uygulamadır. Tüyü bitmemiş yetimin hakkına girme ihtimali bile Türk bürokratlarının tüylerini ürpertmelidir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Düyun-ı Umumiye'nin kurulmasında etkili olan Osmanlı Bankasına muhtaç bir iktidar karşımızdadır. Osmanlı Bankası dediysek yanlış anlaşılmasın; malumunuz, Osmanlı Bankası, İngiliz sermayeli, Fransız iş birliğiyle işlem gören bir bankaydı. AK PARTİ iktidarı bu gidişle ülkemizi ve milletimizi borç batağında yeni bir Düyun-ı Umumiye sürecine sokacaktır. Her defasında yerlilik ve millilikten bahseden iktidar kanadı, ulaşım ve altyapı alanındaki uygulamaları, istisna kamu alımları, aklın mantığın almadığı garanti ödemeleriyle ülkeyi borç batağına sürüklemektedir. Buradan sözde yerli ve millî iktidarımıza sesleniyorum: Ülkemize ve milletimize bu kötülüğü yapmaya hakkınız yoktur.

Tren hatları konusuna gelecek olursak; çift yönlü tren hatlarının ana hatlara, yüksek hızlı tren, hızlı tren ve konvansiyonel tren hatları ile tali hatların yani iltisak hatların istasyon yollarına oranı 2023'te yüzde 18 olarak planlanmış ama yüzde 17'de kalmıştır. Yine, kümülatif demir yolu hat uzunluğu ise 15.195 kilometre olarak planlanmış ancak 13.913 kilometre olarak gerçekleşmiştir. Önümüzdeki iki yıl boyunca da değişiklik öngörülmektedir yani 2025 yılı sonuna kadar da bir gelişme olmayacağı performans raporunda da görülmektedir. Buradan hareketle, özellikle son on yılda yapımına başlanan ve hâlâ bitirilemeyen yüksek hızlı tren projelerinin akıbetini vatandaşımız sormaktadır. "Büyük proje ve hizmet" diye propagandası yapılan bu yatırımların rasyonel olarak verimli yapılmadığı ve gecikmelerin ülkemizi ve milletimizi büyük zararlara soktuğu aşikardır.

Maliye Bakanı Sayın Mehmet Şimşek, 27 Ekim 2011 tarihinde, Tütün Mamulleri Kaçakçılığıyla Mücadele Eylem Planı'nı açıklarken gazetecilerin deprem vergileriyle ilgili sorularına, 1999 depreminden sonra yürürlüğe giren ve yaklaşık 48 milyar Türk lirası olduğu hesaplanan vergileri bir nebze de küçümseyerek vatandaşın sadece bir yıllık sağlık harcaması olduğunu ifade etmiş, devamında bu paraların duble yollara, demir yollarına, hava yollarına gittiğini itiraf etmiştir. Aslında bu sözler herkesin malumudur. Ben sizlere daha dikkat çekici bir konudan bahsetmek istiyorum. Bakan Şimşek, aynı dönemde sorulan sorulara, önceliklerinin ülkenin herhangi bir yerinde sorun varsa önce onu çözmek olduğunu söyleyerek vergilerin amacı dışında harcadığını itiraf etmiştir. Devamında "Eğer 1999 öncesi böyle vergiler toplansaydı 1999 Marmara depreminin yaralarını bir yıl içinde sarabilirdik." diyerek de toplanan vergilerin önemini duyurmuştur. Sormak istiyorum: 2011 yılından günümüze on iki yıl geçmesine ve bu deprem vergisinin hâlâ alınmaya devam edilmesine rağmen on iki yıllık vergi yine otoyollara, demir yollarına mı harcanmıştır?

NİLGÜN ÖK (Denizli) – Deprem vergisi mesela ne kadar biliyor musun?

ERSİN BEYAZ (İstanbul) – Harcandıysa Ulaştırma Bakanlığının performans göstergeleri özellikle demir yollarında neden aksamıştır? Değil de bu vergiler amacına uygun değerlendirildiyse Kahramanmaraş depreminin yaralarını sarmakta iktidar neden sınıfta kalmıştır?

Kara yolları en önemli konularımız arasındadır. Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğunda olan otoyollar dâhil bölünmüş yol uzunluğu 2023 yılında 29.516 kilometre olarak planlanmıştır. Buna rağmen, planlanan bu uzunluğa önümüzdeki üç yıl boyunca sadece 864 kilometre eklenecektir. Üç yıllık artış yüzde 2,9'dur ancak bırakın artmayı hedefler tutturulamamış, planın haricinde 2023 tahmini ise 138 kilometrelik eksikle 29.378 kilometre olarak raporlanmıştır. Yine, bitümlü sıcak karışım kaplamalı yol ağında da planlanan hedef tutturulamamış, 31.480 kilometre olarak hedeflenen bitümlü sıcak karışım yol ağının 620 kilometre gerisinde kalmıştır. Tüm bu raporlardan ve performans değerlendirmelerinden anlıyoruz ki iktidar sınıfta kalmış; söz verdiği, planladığı hiçbir yatırım ve projeyi tamamlayamamıştır. İktidar kibir ve gurur denizinde boğulmaktan kurtulmalı, özellikle son on yılda söz verdiği ancak büyük çoğunluğunu yarıda bıraktığı ve bitiremediği projeleri hayata geçirerek milletimizin hizmetine sunmalıdır. Her dönemine ayrı bir isim takan iktidar, çıraklık, kalfalık ve ustalık dönemini tamamlamıştır.

Tüm bu konuştuğumuz eksiklikler, aksaklıklar, milletin sırtına bindirilen yükü karşın yandaşın cebinin dolduğu ihaleler ve son Başbakanımız Binali Yıldırım'ın deyimiyle, debdebe döneminden sonra sanıyorum artık çöküş dönemine gelmiş durumdayız. Uçurumun eşiğindeki bir ülkede yaşadığımızı siz de biliyorsunuz, biz de biliyoruz. Garanti ödemelerini dövizle yapan bir iktidardan bahsediyoruz. İçinde bulunduğumuz ekonomik krizle beraber, borçlarımızın katlanarak arttığını ve korkunç bir hâle geldiğini de unutmamamız gerekiyor. Merkez Bankası Başkanı üç hafta önce yaptığı 2023 yılı enflasyon tahminini yüzde 65 olarak açıkladı, böylece bu yıl Merkez Bankası enflasyon tahminini 2 defa değiştirmiş, revize etmiş oldu. Ekonomimiz öyle kötü yönetiliyor ki para politikasının başındaki kurum bile hızımıza yetişemiyor. Bu istikrarsızlık ve güvensizlik ortamında ülkemizin itibarı gittikçe de azalmaktadır.

Son olarak, sizlere Türk milletinin itibarını zedeleyen acı ve üzücü bir konuyu daha ifade ederek sözlerime son vermek istiyorum. Konuşmamda özellikle üzerinde durduğum garanti ödemelerinde, müşteri garantili projelerde uyumsuzluk işlemlerini ve çözümlerini hangi mahkeme yapıyor biliyor musunuz? Türk mahkemeleri yerine Londra Uluslararası Tahkim Mahkemesi. Sizleri Düyun-ı Umumiyyeye muhtaç edeceklerini söylerken şaka yapmıyorduk. İktidar, dilinden düşürmediği Osmanlıcılık siyasetine daha derinlemesine bakmalıdır. Nereden nereye geldik; Osmanlı'nın adalet timsali olduğu dönemlerde gayrimüslimlerin bile Türk hukukuyla yargılanmak istediği bilinir. Sözde yerli ve milli iktidarımızın propagandasını yaptığı çılgın projelere de güvenilmiyor ki uyumsuzluk konuları yurt dışı mahkemelerinde görülecek şekilde kabul ediliyor.

Bu duygu ve düşüncelerle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Beyaz, teşekkür ederim, sürenizde bitirdiniz.

Saadet Partisi Grubu adına Mahmut Arıkan Bey.

Buyurun.

MAHMUT ARIKAN (Kayseri) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, kıymetli basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum. Yaptığımız toplantının ve 2024 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Değerli hazırun, bütçe maratonunun en önemli görüşmelerinden birini icra ediyoruz. 2024 yılı için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ayrılan bütçe, genel bütçeli kurumlar içerisinde 369 trilyon TL'yle yüzde 3,35 paya tekabül ediyor, böylece en yüksek bütçeli bakanlıklar içerisinde 5'inci sırada

yer alıyor; bunun sebebi, altyapı yatırımları yapan, ulaşım için yeni koridor ve tesisler için projeleri yatırım programına alan bir Bakanlık olması. Dolayısıyla her bir kuruşun çok çok dikkatli hesaplanması gerekiyor.

“Bakanlığın vizyonu ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojileri alanlarında dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla toplumun kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlamaktır.” Bu vizyon cümlesi çok önemli, uygulandığı takdirde de çok güzel sonuçlar ortaya çıkaracaktır. Bu vizyon maalesef “Şu kadar köprü yaptık, o dağ da deldik, şöyle temel attık.” anlayışına kurban ediliyor. Biz yetkililerden “Dünya standartlarında şu kadar erişilebilir, şu kadar güvenli şöyle bir sistem yaptık, ülkenin kalkınmasına şu kadar katkı sağlıyor.” cümlelerini çok daha fazla duymak istiyoruz.

Geçmiş tutanakları incelerken bir şey fark ettim, onu sizlerle paylaşmak istiyorum. Hangi muhalefet milletvekili cümleye başlasa önce mecburen köprülere, yollara karşı olmadığını ifade etmek zorunda kalıyor çünkü her seferinde iktidar tarafından bir suçlamayla karşı karşıya kalıyor muhalefet milletvekilleri. Ben de geleneği bozmak istemiyorum; arkadaşlar, bizler yollara, köprülere karşı değiliz.

Tutanaklara yansıyan bu tutum hakkında birkaç şey söylemek istiyorum. Burada hatalı bir akıl yürütme var, mantıkta buna “sahte ikilem” adı veriliyor. Peki, nasıl yapılıyor bu? İktidar buna çok aşına, yabancı gelmeyecektir. Bir önermeyle örnekleyeyim: Eğer bu bütçeyi eleştiriyorsan yapılacak köprülere karşısın demektir; bu, sahte ikileme çok iyi bir örnek ama hatalı bir önermedir. Şimdi, burada anlaşmamız gerekiyor; bu hatalı akıl yürütmeleri, sahte ikilemleri falan bir kenara bırakalım, işimize ciddiyetle yaklaşalım. Bu sene de olacağı gibi, yirmi yıldır AK PARTİ’ye memleketin bütçesi emanet ediliyor. Millettin bu emanetini nasıl kullanacağı üzerinde bazı çekincelerimiz var. Yirmi yıldır hem maddi hem manevi yapılanları, yapılmayanları değerlendirebilecek yeterli veriye ve tarihsel uzaklığa sahibiz yani çekincelerimiz temelsiz değil.

Sayın Bakan, 2053 hedeflerinden bahsettiniz, bu vizyon önemli fakat önce 2023 hedeflerini konuşmamız gerekir. 2011 Genel Seçimleri öncesi “Türkiye Hazır, Hedef 2023” başlığıyla duyurulan 2023 hedeflerini ulaştırma ve altyapı bağlamında ele almak istiyorum. On iki yıldır Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına 2023’e kadar yapıp bitirilsin diye verilen bütçelerin nerelere gittiğine ve ne kadar gerçekleştiğine hep beraber bakabiliriz.

Kara yollarından başlamak istiyorum: Otoyol konusunda 2011’de 2.225 kilometre olan otoyol uzunluğunun 2023’e kadar 7.500 kilometreye çıkarılması hedeflenmişti. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün verilerine göre bugünkü toplam otoyol uzunluğu 3.633 kilometre yani gerçekleşme oranı sadece yüzde 26,69. Bölünmüş yol konusunda 2023 hedefi 36.500 kilometre idi, 2011’de uzunluk 21 bin kilometreyken on iki yılda 8 bin kilometre daha yol yapıldı, bugün toplam 29.158 kilometre yolumuz oldu yani gerçekleşme oranı yüzde 52,63. Bitümlü sıcak karışım asfaltlı yol konusunda hedef 2023’te 70 bin kilometre idi, temmuz itibarıyla bu rakam 30.115 kilometre oldu yani gerçekleşme oranı yüzde 33,30. Kara yolu mega projelerine geldiğimizde işin rengi değişiyor. 2023’e kadar İstanbul kara yolu, tüp geçişi, Boğaz’a üçüncü köprü, İstanbul-İzmir Otoyolu ve Körfez geçişi, İstanbul-Çanakkale-Tekirdağ Otoyolları, 2023’e kadar ise Çanakkale Boğazı geçişi tamamlanacaktı. Bu proje ve hedeflerin tamamı kamu-özel iş birliği ve yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirildi. Fakat şu anki ekonomik sıkıntılarının sebepleri hâline geldiler ve gelecek yılların bütçe planlarının kara deliği hâline dönüşecekler, hesap kitap ortada.

Gelelim demir yoluna: 2024 bütçesinde ulaşım sektörleri içerisinde 91 trilyon TL’yle en büyük pay, diğerlerinin 45 katı olarak demir yolu proje ve yatırımlarına ayrılmış. Demir yolu sektörüne pozitif ayrımcılık yapıldığını ve bu projelerin vitrin projesi olması sebebiyle öncelendiğini biliyoruz. Demir

yolunun yatırımlardaki payı 2013 yılında yüzde 33 iken 2022 yılında bu oran yüzde 52'ye çıkarıldı; hâliyle bu yatırımların sağladığı sosyal faydanın yanında ekonomiye katma değer olarak geri dönmesi de beklenir. Fakat elektrifikasyon ekipmanlarından sinyalizasyon yazılımına, hızlı tren vagon setlerinden yedek parçalarına kadar asıl maliyet tutan kısımlarında dışa bağımlıyız ve ithal olarak ikame edildiğini biliyoruz. Bu da hâliyle hem maliyetleri yükseltmekte hem de yatırımın ekonomiye geri dönüşünü geciktirmektedir.

Gecikmeyi geçtik, stratejik hatalardan dolayı sadece yolcu taşımacılığı yapılarak ekonomik geri dönüşün önu kesiliyor. Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demir Yolu Hattı'nın da yüksek yolcu, karma taşımacılık yapılamaması sebebiyle maliyetini çıkarmaktan uzak olduğu anlaşılınca Bakanlık, yatırımlardaki, raporlardaki ve istatistiklerdeki yüksek hızlı tren ve hızlı tren ayırımını sonlandırdı. Sayın Bakana tam burada sormak istiyorum: Bu planlama hatasının millete bedeli ne oldu? Kamu yatırımlarının sadece hizmet ve konfor olarak ihtiyacı karşılması değil aynı zamanda maliyetini geri getirip ekonomiye katma değer katması bir mecburiyettir.

Peki, vitrin demir yolu projelerinde ne durumdayız? 2011'de 11 bin kilometre olan Türkiye'deki konvansiyonel yük demir yoluna 2023'e kadar 4 bin kilometre ilave hat yapılarak 15 bin kilometre olması hedefleniyordu, bugünkü uzunluk ise 11.668 kilometre yani gerçekleşme oranı yüzde 16,70. 2011'de 444 kilometre uzunluğunda olan hızlı tren demir yolu ağı için 10 bin kilometre gibi yüksek bir hedef konmuştu ancak bugün Türkiye'de bulunan yüksek hızlı tren demir yolu uzunluğu Ankara-Sivas Hattı'nın açılmasıyla beraber 1.865 kilometre oldu yani gerçekleşme oranı yüzde 14,87.

Demir yolu elektrifikasyonu hakkında "2011'de elektrikli demir yolu yaygınlaştırılarak hat uzunluğunun yüzde 70'i elektrikli hâle getirilecek, böylece sera gazı emisyonu azaltılacak." denmişti. Bugün sadece yüzde 47,56'sı elektrikli bir şekilde işletilmekte.

Denizcilik alanında ise başka başka gerçekleşmeyen hedefler var. 2019'a kadar en az bir limanın dünyanın en büyük 10 limanı arasında yer alması için çalışacağız denildi. Bugün hâlâ dünyanın en büyük 50 limanı içerisinde bile herhangi bir limanımız bulunmamakta; aynı, dünya ekonomileri arasında ilk 10'da yer alamadığımız gibi. 2011'de İzmir'e yapılacağı duyurulan ve "Dünyanın en büyük 10 limanından biri olacağı." söylenen Çandarlı limanı henüz inşa edilmedi.

Havacılık alanında da maalesef benzer bir tabloyla karşı karşıyayız. "2011'de yeni yapılacak havalimanlarıyla mevcut 165 milyonluk yolcu kapasitesi yılda 400 milyona ulaştırılacaktır, hava yoluyla seyahat eden yolcu sayısı ise yıllık 103 milyondan 350 milyona çıkarılacaktır." denmişti. Fazlaca rakam var, kısaca bu hedefin de gerçekleşme oranı yüzde 21,96. 2023'te Türk yapımı uçaklar semalardaki yerini alacaktır; yerli uçak henüz, maalesef üretilmedi.

Gelelim haberleşme alanına. Uydu üretimi konusunda "Uzaydaki uydu filomuz en az 2'si yerli olmak üzere toplam 7 adete yükseltilerek Amerikan'ın batı kıyısından Çin'in doğu kıyısına kadar kapsama alanına alınacak." denmişti. 2023'e kadar üretilmesi planlanan yerli uydu henüz üretilmedi.

"İnternet konusunda sabit ve mobil iletişim, mobil geniş bant erişim altyapısı nüfusun tamamını kapsayacak şekilde yaygınlaştırılacak." denmişti. Ancak internet hız testi ölçüm platformu Speedtest verilerine göre Türkiye, mobil internet hız sıralamasında 62'nci sırada, sabit internet hız sıralamasında ise 103'üncü sırada. Hazır Sayın Bakanımız burada, söyleyelim, kendisi üç gün önce bir açıklama yaptı ve dedi ki: "İnternet hızımız uçuyor." Biz mobil hızda 62'nci sıradayken uçuyorsak varın düşünün ilk 10'da yer alan ülke neler yapıyordur. 2023 başlarındaki verilere göre Türkiye'nin internet hız ortalaması 35 megabitlere ancak gelmiş bulunmakta. Burada esas mesele şu: Yapay zekâ araçlarının bu derece çeşitlendiği ve bu serverlarla iletişimde gün geçtikçe hızlanmamız gerekirken bugün hâlâ mobil internet altyapılarımızın bu seviyede olması kelimenin tam anlamıyla fecaattir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız bünyesindeki kara yolu, demir yolu, denizcilik, havacılık, haberleşme alanlarındaki bazı yatırımlara değindim; 2011’de ortaya konulan hedefler ile gerçekleştirme oranlarını buradaki arkadaşlarla paylaştım ama biz yine bir müjde vermiş olalım; 2023’ün bitmesine bugün itibarıyla otuz sekiz gün var, inşallah, Bakanlık bu otuz sekiz günde 2023 hedeflerini başarmayı becerebilir.

Ben, artık gelenek olduğu için tekrar ifade edeceğim. Yapılan yatırımların, hizmetlerin, köprülerin, yolların karşısında değiliz; işi biten, millete, memlekete faydalı olan bütün yatırımlardan dolayı sizleri tebrik ederiz. Fakat biz iktidara yıllardır trilyonlarca bütçeyi emanet ediyoruz, şimdi önümüzdeki gerçekleştirme oranları yüzde 26, yüzde 14, yüzde 52. Biz gerçekleştiren yüzde 26’lık bölüme odaklanıp yeterli görürsek büyük bir vebal altına girmiş oluruz. Sorumuz şu: Bu büyük öngörüsüzlük için nasıl bir mazeretiniz var? Şimdi önümüzde 2023 bütçesi bulunmakta. Daha geçen ay On İkinci Kalkınma Planı Meclisimizden geçti ve hafızalarımızda tamamlanamamış 2023 hedefleri var. Önümüzdeki bu bütçe esas yerini bulabilecek mi yoksa yine çarçur mu olacak? Bir Kayserili vatandaş ve Kayseri Milletvekili olarak Bakanlığınızla ilgili bir sıkıntıyı dile getirmek istiyorum. Mesele hızlı tren meselesi. Biz hızlı tren meselesinin vitrin proje olduğunu ve her seçim meydanlarda nasıl dile getirildiğini defalarca gördük. Hızlı tren meselesinde hem stratejik planlamalarda hem de proje sürelerinde ciddi sıkıntılar yaşıyoruz. Öncelikle, Sivas ve Kayseri gibi illerde yüksek hızlı tren projeleri planlanırken yüksek hızlı tren gar binalarının şehir dışına yapılması gibi stratejik bir planlama hatası yapıldı. İşin uzmanları bütün dünyada tren garlarının şehir içinde olduğunu ve bunun bir kültür olduğunu söylemesine rağmen belediye yönetimleri başta olmak üzere ısrarla bu yanlış yapılmak istendi ve böylece planlandı. Kayseri yüksek hızlı tren gar alanı belirlendi, kamulaştırıldı, imara işlendi; amaç şehir merkezinde kalan alanları belediyenin tasarrufuna bırakarak yapılacak imar planlarıyla ranta kurban etmekte fakat daha sonra projelerin uzaması bir avantaja dönüştü ve aradan geçen zamanda idarecilerin değişmesiyle bu yanlıştan dönüldü ve tekrar Kayseri’de yüksek hızlı tren garının şehir merkezine alınmasına karar verildi; bunu takdirle karşılıyor ve destekliyoruz. Tren garları tüm dünyadaki örneklerde olduğu gibi şehir içinde olmalı, şehrin içinden geçmelidir. Umarız bu prensip kararından vazgeçilip projede revize yapılmaz; istirhamımız bu yöndedir, bu konunun takipçisi olacağız.

Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Projesi’nin ilan edilmesinin ve proje aşaması üzerinden on beş yıl, inşaatın başlamasının üzerinden on bir yıl geçtikten sonra ancak açılabilirdi. Bursa yüksek hızlı trende de aynı şeyleri yaşadık. “2016” denildi, olmadı; 2020 tarihi verildi, olmadı; 2023 yılını bitiriyoruz ama tren hattı bitmedi. Öngörülen tarih 2024’ün son çeyreği. Bursalılar adına soruyorum: Sayın Bakanım, ne zaman bitecek bu çile, on bir yıllık bekleyiş ne zaman son bulacak? Bursalıların bekleyişi devam ederken Sayın Cumhurbaşkanımız bu yıl Bilecik’te bir açılış töreninde “Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli yüksek hızlı tren hattımızı 2025’te bitiriyoruz.” ifadelerini kullandı. Bursa’ya on bir yılda gelmeyen tren Balıkesir’e ne zaman gider, kamuoyunun takdirlerine bırakıyorum.

Ayrıca, bir sanayi şehri olan Bursa’ya yapılan tren 250 kilometre hıza sahip yolcu taşımacılığı için tasarlanmış durumda yani yük taşımacılığına uygun değil, yani üretime hiçbir katkısı olmayacak. Sivas’ta yapılan hata tekrar edilecek mi?

Peki, Kayseri hızlı trenin akıbeti... Kayseri’ye hızlı trenin gelme hikâyesinin de böyle olmasını arzu etmiyoruz fakat gidişat öyle. Sayın Bakanımız Kayseri’de Bölge Müdürlüğü yaptığı için eminim ki Kayseri’deki kara yollarının yetmediğinin en iyi farkında olanlardan biridir. Kayseri Kalesi’nin keşke taşlarının dili olsa da konuşsa... Kaç kez Kayseri’ye söz verildi, kaç kez verilen sözler tehir edildi. Bizim hikâyemiz yirmi yıllık bir hikâye. Epey oyalandıktan sonra 2015 yıllarında iktidar tarafından daha fazla dillendirildi, Ocak 2018’de duyduk ki “Müjde! Ankara-Kayseri arası bir

buçuk saat olacak.” denildi; “Hayırlı olsun.” dedik. Sonra bir daha müjde verildi, dendi ki: “İhale yapıldı, kredi bulundu, 2026’da trene bineceğiz.” 23 Temmuz 2022 günü Sayın Cumhurbaşkanının katılımıyla temel atma töreni yapıldı. 2022’de yapılan 2023 bütçe sunumunda 2027 tarihi verildi. Seçim zamanı Sayın Cumhurbaşkanı Mayıs 2023’te Kayseri’imize geldi ve “2025’te bu iş tamam.” dedi. Bakanlığımızdan gelen son bilgi ise şu: “Ankara-Kayseri arasında Yozgat Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren Projesi’nde dış kredi onayı gerçekleşmiş olup yükleniciye yer teslimi yapılmıştır. Şantiye kurulumları tamamlanmış, farklı noktalarda fiilen iş başlamıştır. Projenin 2028 yılı içerisinde tamamlanması planlanmaktadır.” Sayın Bakanın ifadesiyle, bizim hikâyenin hızlı tren vuslatı şimdilik 2028’e ertelendi. Bizim şu sorularımız var: Kayseri’ye hızlı tren 2028’de Sayın Bakanım, gerçekten gelecek mi? Bursa ve Sivas’taki hikâyeye dönecek mi? Daha önemlisi, geçmişteki bu deneyimlerden ders çıkardık mı? Bu derslerle mi Kayseri Yüksek Hızlı Tren Projesi’ne kazma vurdunuz yoksa onun da tamamlanması için on yıllarca bekleyecek miyiz?

Kıymetli Başkan, Sayın Bakan, değerli hazırun; bütçe hakkı anayasal bir haktır, dolayısıyla üzerimizdeki yük büyüktür. Biz yol yapılmasına, köprü yapılmasına asla karşı değiliz; bunlar yapılırken stratejik hataların yapılmasına karşıyız, doğanın katledilmesine karşıyız, çok daha ucuza yapılabilecekken devasa bütçelerin ayrılmasına karşıyız. Biz hızlı trene de karşı değiliz, her sefer tehir edilen projeler nedeniyle sizin ciddiyetsizliğinize karşıyız. Biz bu bütçeye karşı değiliz fakat öngörüsüzce hazırlanmış harcama politikalarınıza karşıyız; bunlar çözüldüğünde zaten ortada bir problem kalmayacaktır.

Bu duygu ve düşüncelerle 2024 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyor, hazırunu saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Arıkan, teşekkür ederim.

Şimdi Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Sayın İsmail Faruk Aksu.

Buyurun.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Çok teşekkür ediyorum.

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

Sayın milletvekilleri, öncelikle şunları ifade etmek istiyorum: Türkiye Büyük Millet Meclisi ve Plan ve Bütçe Komisyonu bölücülüğün meydan okuma yeri değildir. Türkiye Cumhuriyeti’nin sınırları ve bütünlüğü içinde “kürdistan” diye bir yer yoktur. “Kürdistan” deyip Şırnak iline örnek vermek düpedüz bölücülüktür.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Bölücü sizsiniz!

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Divanın defalarca uyarmasına rağmen aynı şeylerde ısrar iyi niyet değildir.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Niyet mi okumaya başladınız?

MUSTAFA BAKİ ERSOY (Kayseri) – Konuşma da dinle!

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Düzgün konuş benimle! Düzgün konuş!

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Ya, ben konuşurken...

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Size demiyorum, arkanızdakine diyorum.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Tamam, susun siz de aynı şeyi yapmayın her seferinde.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Bir kadınla nasıl konuşması gerektiğini öğrensin.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen konuşmacıya müdahale etmeyelim.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Arkadake müdahale eder misiniz Sayın Başkan?

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sonra söz alırsınız zaten. Lütfen arkadaşlar...

Sayın Aksu, buyurun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Sıkışıkça böyle bir şeylerin arkasına...

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Siz sıkışıkça bağıyorsunuz Sayın Kırkpınar.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Lütfen isim vermeyin.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Sayın Başkan, vaktimi lütfen ilave edin sonra.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Vaktinizi ilave edeceğim.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Türkiye husumetini, Türk-Kürt düşmanlığını bu tarz söylemler üzerinden dışa vurmaya çabadır. Ne olursa olsun ülkemizin her yerinde, her vatandaşımızın kamu hizmetlerine erişimini sağlamak için -bazıları istemese de- Türkiye bölücü terörün kökünü kazıyacaktır. Bizim için vatan toprakları üzerinde bin yıllık tarih yolculuğunu yapan Türk vatandaşları Türk milletinin eşit ve onurlu üyesidir ve etnik köken, dil ve din gibi farklılıklara bakılmaksızın Türk milleti paydasında birleşmiştir. Türkiye Cumhuriyeti devleti, ülkesi ve milletiyle bölünmez bir bütündür. Bu tarihî, siyasi ve hukuki gerçekler karşısında belirtilen söylem ve eyleme tevessül edilmesi ise felakettir. Failleri Anayasa suçu işlemekte, aynı zamanda, millî birliğimizi dinamitlemektedir. Bunlar tevîl götürecektir söylem ve işlemler de değildir.

Bunları hatırlattıktan sonra Sayın Bakanım, sunumunuz için teşekkür ediyor, başarılar diliyorum.

Ulaştırma sektörü ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte giderek artan şekilde stratejik bir sektör olarak dünyanın ve ülkemizin gündeminde üst sıralarda yer almaya devam etmektedir. Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri, modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir. Ulaştırma, lojistik, haberleşme sektörü diğer sektörler bakımından öne çıkan, vatandaşlarımızın hızlı ve kaliteli hizmet altyapısıdır. Aynı zamanda, ulaştırma yatırımları vatandaşlarımızın hayat kalitesinin ve konforunun yükseltilmesine de katkı sağlamaktadır.

Parti olarak ulaştırma politikamızın esası; hızlı, güvenli ve teknolojik yeniliklere sahip, rekabeti tesis edecek, sanayiye yönlendirecek, millî menfaatlerimizi kollayacak, ekonomik ve sosyal kalkınmaya destek olacak, vatandaşlarımızın refah düzeyini yükseltecek ve kullanıcıların memnuniyetini sağlayacak, uluslararası ulaşım koridorlarıyla bütünleşen; yaygın, hızlı, güvenli ve düşük maliyetli bir sistemin tesis edilmesidir. Bunun yanı sıra, uzay ve telekomünikasyon yatırımlarıyla ülkemizi çağın ilerisine taşımak, bölgedeki stratejik ve lojistik hâkimiyetimizi arttıracaktır.

Ülkemizin ekonomik hedeflerini yakalamada oynayacağı temel rol itibarıyla ulaştırma faaliyetleri hem verimliliğin artırılması hem de maliyetlerinin azaltılması açısından tedarik zinciri içerisinde de önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye, jeopolitik konumu ve sahip olduğu altyapı yatırımlarıyla ulaştırma ve lojistikte önemli rekabet gücüne, bölgesel bir üs olma potansiyeline sahiptir. Ülkemiz, son yıllarda ulaştırma ve altyapıya ilişkin dünyanın en büyük projeleri kapsamında olan yatırımları gerçekleştirmiş ve aziz milletimizin hizmetine de sunmuştur. Bunun yanı sıra, Türkiye'nin büyüme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda bir ulaştırma açığı olmayacak şekilde yeni projelerin hayata geçirilmesine devam edilmelidir.

Çin ve Orta Asya ülkelerini Avrupa'ya bağlayacak tarihî İpek Yolu'nun yeniden ihya edilmesi projesi Türkiye'ye ekonomik olduğu kadar, siyasi ve kültürel üstünlük sağlayacak, böylelikle Türk Devletleri Teşkilatı üyesi ülkeler arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilerin gelişmesine de destek

olacaktır. Ayrıca, Türkiye-Azerbaycan kardeşliğini daha da güçlendirecek ve Hazar Denizi'ni doğrudan Türkiye'ye bağlayacak olan Zengezur Koridoru'nun inşasıyla ilgili çalışmaların devamı ve bölgemizin barış projeksiyonu olarak desteklenmesi memnuniyet verici gelişmelerdir. Bunun yanında, Uzak Asya'dan, Basra'dan, Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşması öngörülen Kalkınma Yolu Projesi ülkemize önemli fırsatlar sunacaktır.

Ulaştırma altyapısının aynı zamanda ileri teknolojiyi kullanan, çevreye duyarlı, rekabeti tesis edecek ve sanayiye yönlendirecek bir yapıda olmasının sağlanması da gerekmektedir. Bu doğrultuda, ihracat odaklı bir lojistik ve ulaştırma altyapısının oluşturulması, Türk sanayisinin uluslararası rekabet gücünde önemli paya sahip olan ulaştırma girdi maliyetlerini azaltmaya ve yatırım, üretim, ihracat zincirinin sağlıklı olarak kurulmasına yardımcı olacaktır. Üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğrudan etkileyen, bu yönüyle halkın refah düzeyine yansıyan ulaştırmanın zaman ve maliyet avantajı sağlaması da büyük önem arz etmektedir. Malın hasarsız, mümkün olan en kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından tüketim noktasına veya başka üretim sürecine taşınması, söz konusu malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur hâline geldiğinden, rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

18 Mart 2022'de faaliyete giren 1915 Çanakkale Köprüsü'nün Güney Marmara, Ege aksı ile Trakya ve Avrupa kara ulaşım koridorlarının bütünleşmesini sağlayarak tüm bu amaçlara hizmet eden muazzam bir eser ve gurur verici tarihi bir hizmet olduğunu ifade etmek isterim. Böylelikle, Asya ile Avrupa 6'ncı kez birbirine bağlanmak suretiyle bir saat süren boğaz geçişi altı dakikaya düşürülmüştür. İhracatımızın yüzde 60'ına yakınına gerçekleştiren 9 ilimiz bu şekilde kesintisiz birbirine bağlanmış, aynı zamanda sanayi yatırımlarının bu alana yönlendirilmesi için önemli bir imkân sağlamıştır. Kara yolunun esneklik avantajından, deniz ve demir yolunun hacim ve maliyet avantajından, hava yolunun ise sürat avantajından en iyi şekilde yararlandığı kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması rekabet avantajı yakalayabilmenin temel unsurudur. O sebeple, bölge ülkelerine de hizmet edecek ulaşım yolları üzerinde büyük ticaret limanları ve bunlara bağlı lojistik ve stratejik sanayi kümelerinin oluşturulması, demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısı geliştirilerek modlar arasındaki dengesizliğinin giderilmesi gerekmektedir. Yüksek kapasiteli kara, deniz, demir ve hava yolu bağlantıları bulunan organize lojistik bölgeleri inşa edilerek bu bölgeler aracılığıyla sanayi, enerji ve tarımsal üretim havzalarının iç piyasa ve uluslararası piyasalara erişimi de sağlanabilecektir.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; son yıllarda yapılan yatırımlarla kara yollarındaki eksiklikler büyük ölçüde tamamlanmıştır. Uzun dönemli planlarla, dengeli bir modal dağılım hedefiyle birlikte artan ulaşım talebi nedeniyle mevcut ulaştırma sistemimiz kara yolu odaklı olarak büyümüştür. Yapılan yatırımlarla bölünmüş yol ağı 29.283 kilometreye ulaşmış -sunumunuzda ifade ettiniz- ülkemiz yol ağının yüzde 43'üne ulaşmış, yollardaki akıllı ve otonom teknolojiler de artırılmıştır. Trafik güvenliği sağlayan hızlı ve emniyetli yol altyapısı kazalardaki ölüm oranının düşmesini de sağlamıştır. Bununla birlikte, kara yolu ihtiyacının özellikle diğer bağlantı ağlarının zor ya da uzun vadeli olduğu yerlerde devam ettirilmesi kaçınılmaz bir mecburiyettir.

Ulaştırma sektörünün artan ticari hacmiyle birlikte enerji ihtiyacı da artış göstermiştir. Nihai enerji tüketiminin yüzde 25'i ulaşım sektöründe, bu tüketimin yaklaşık yüzde 95'i de kara yolu ulaştırmasında gerçekleşmekte, trafikten kaynaklanan hava kirliliği ve gürültü gibi unsurlar kara yolu ulaştırmasının çevre üzerindeki olumsuz etkilerini oluşturmaktadır. Bu çerçevede, kara yolu taşımacılığına olan yüksek talebin demir yoluna kaydırılarak daha dengeli ve verimli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması Türkiye'nin ulaştırmada öncelikli hedeflerinden olmalıdır.

Türkiye'nin başta büyük kentlerde olmak üzere önemli sorunlarından biri de kent içi ulaşımında yaşanan sıkışıklıktır. Toplu taşıma ve raylı sistemlerin artırılmasının yanında motorsuz ulaşım türlerinin geliştirilerek kent içi ulaşımında yaşanan trafik sıkışıklığı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan çevre ve gürültü kirliliğinin, zaman kaybının da azaltılabilmesi mümkün olabilecektir. Bu kapsamda yatırımların kentsel hareketliliğe bağlı olarak yeni nesil ulaşım modellerinin, kent içi ulaşımında toplu taşımayı destekleyen, sürdürülebilir ulaşım türlerinin geliştirilmesine yönlendirilmesi önem arz etmektedir. Ayrıca, kent içi ulaşım altyapısı sadece araç odaklı olmaktan çıkarılarak insan odaklı hâle getirilmeli, araçların ana merkezlere girişi yerine yayaların taşınmasını sağlayacak sistemler de oluşturulmalıdır. Bu doğrultuda, seçim bölgem İstanbul'da İstanbulluların yaşamını kolaylaştıran önemli hizmetler ve yatırımlar yaptınız, yapmaya da devam ediyorsunuz. İstanbul ulaşımının ana omurgası Marmaray, Avrasya Tüneli, Gayrettepe- İstanbul Havalimanı metrosu, Başakşehir Çam Sakura-Kayaşehir metrosu, Bakırköy, Bahçelievler, Güngören ve Bağcılar'ı birbirine bağlayan Bakırköy-Kirazlı metrosu, Küçükçekmece-Halkalı-Arnavutköy-Havalimanı metrosu, Sirkeci-Kazlıçeşme raylı sistemi ile Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu bunların başlıcalarıdır. Bakanlığınızın İstanbullu hemşehrilerimizin yaşam konforunu artıracak birçok yatırım projesi de devam etmektedir. Tüm bunlar için şahsınızda Bakanlık çalışanlarına teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, Türkiye'deki mevcut demir yolu ağı -sunumunuzda da ifade ettiğiniz gibi- 2022 yılı sonu itibarıyla 1.460 kilometresi hızlı tren hattı, 9.235 kilometresi konvansiyonel ana hat, 2.433 kilometresi iltisak hattı ve istasyon yolları olmak üzere toplam 13.128 kilometredir. Mevcut demir yolu ağı yoğunluğu dikkate alındığında hem nüfus hem de yüz ölçümü bazında Türkiye'nin demir yolu ağına ve demir yolu üzerindeki hat başına düşen trafik ve tren sayısında AB ortalamasının altında olduğu gözlenmektedir. 2021 yılı verilerine göre yurt içi yük taşımalarında ülkemizin yüzde 4,6 olan demir yolu payı da yüzde 17 olan AB ortalamasına kıyasla oldukça düşüktür. Demir yolunun yük taşımacılığında daha fazla pay alabilmesini teminen ana hatlardaki sorunların giderilmesi, trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen tek hatlı demir yollarının çift hatlı hâle getirilmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarının tamamlanması bu kapsamda önemli olacaktır.

Ulaştırımda özellikle lojistik sektöründe deniz taşımacılığı ağırlıklı paya sahiptir. Bu da deniz yolu sektörünü küresel ticarete stratejik bir konuma getirmektedir. Deniz yolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Deniz taşımacılığının bittiği ve kara taşımacılığının başladığı kesişim noktası olan limanlar ulaştırma kapasitesinin tanımlanmasında önemli bir yere sahiptir.

Liman altyapıları ve terminal imkânlarıyla birlikte deniz taşıma filo kapasitesi de artırılarak limanların coğrafi tekel konumunu dikkate alan etkin bir düzenleme ve denetleme sistemi oluşturulmalıdır. Cumhurbaşkanlığı yıllık programında da belirtildiği gibi, liman yatırımlarının bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmesi Doğu Akdeniz'de Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerinin çıkış kapısı olacak transit yük odaklı bir ana liman inşasıyla gemi bakım ve onarımı için yeni tersane kurulması Türkiye'nin denizcilikte bölgesel aktarma merkezi olmasını mümkün kılacaktır.

Ekonomik ve sosyal sektör faaliyetlerinin türevi niteliğinde olan ulaştırma talebinin karşılanmasında zaman değeri önem arz etmektedir. Zaman değerinin önem kazanmasının doğal bir sonucu olarak hızlı ulaşım ülkelerin ulaştırma politikalarının temel belirleyicilerinden biri hâline gelmiştir. İnsan ve emtianın güvenli ve hızlı bir şekilde akışının sağlanması açısından hava taşımacılığı ülkeler için önemli sosyoekonomik ve kültürel faydalar barındırmaktadır.

Ülkemizde aktif havalimanı sayısı 2023 yılı Eylül sonu itibarıyla 57'ye yükselmiştir. 130 ülke ve 343 noktaya hava yolu bağlantısı bulunan ülkemiz dünya ekonomik merkezleri ile ham madde kaynakları arasındaki güzergâh üzerinde bir kavşak konumundadır. Ülkemiz toplam yolcu trafiği

sıralamasında Avrupa'da 2022 yılında 3'üncü, dünyada 6'ncı sıraya yükselmiştir. 2022 yılında yaklaşık 64,5 milyon yolcuya hizmet vererek Londra, Paris ve Amsterdam havalimanlarını geride bırakıp Avrupa'nın en yoğun, dünyanın ise ilk 10 havalimanı arasında yer alan İstanbul havalimanı uluslararası hava trafiğinde ülkemizin önemli bir aktarma merkezi hâline gelmesini de desteklemiştir. Salgın sonrasındaki güçlü toparlanma ve 2022 yılı verileri göz önüne alındığında 2023 yılı sonunda havalimanındaki toplam yolcu sayısının salgın öncesi dönemi geçmesi beklenmektedir.

Hava yolu kargo taşımacılığı, tarihsel gelişim süreci açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olmasına rağmen son yıllarda kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık şekli olmuştur. Bu çerçevede, hava kargo taşımacılığının geliştirilmesi için özendirici tedbirler alınmalı, dış ticarete konu ürünlerin taşınmasında yerli hava kargo filosunun payının artırılarak bölgemizde yer alan ülkelerin hava kargo pazarından pay almasına dönük bir strateji takip edilmelidir.

2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı Nisan 2022'de açıklanmıştır. Planda 2053 yılına kadar, bölünmüş yol ağının 38.060 kilometreye, demir yolu hat uzunluğunun 28.590 kilometreye, havalimanı sayısının 61'e, lojistik merkez sayısının 26'ya çıkarılması, Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ise ilk 10 ülke arasında yer alınması, orta koridorda lojistik bir üs hâline gelmesi hedeflenmiştir. Doğu-batı ve kuzey-güney akslarında önemli ulaştırma, ticaret ve enerji koridorları üzerinde yer alan ülkemizin kalkınma planında da belirtildiği gibi 2053 hedeflerine küresel bir lojistik güç olarak ulaşması, bu amaçla hem doğu batı ekseninde hem de kuzey-güney ekseninde ülkeler arası bağlantısallığın güçlendirilmesi için altyapı yatırımları ve uluslararası iş birliklerinin süreklilik içinde daha da artırılması gerekecektir. Ayrıca, lojistik mevzuatının bütünlük bir yapıya getirilmesi ve lojistikle ilgili etkin bir koordinasyon sağlanarak istatistiki bir altyapının oluşturulması arzu edilen lojistik ekosisteminin oluşturulmasını da mümkün kılacaktır.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; posta sektöründe sürdürülebilir büyümeye ve istihdama katkı sağlanması vatandaşlara hızlı, kaliteli, erişilebilir ve güvenilir posta hizmeti sunulması temel amaçtır. Evrensel posta hizmeti yükümlüsü PTT ülke genelinde geniş hizmet ağıyla posta, kargo ve e-ticaret gibi birçok sektörde vatandaşlarımızın hayatını kolaylaştırmakta, herhangi bir bankanın bulunmadığı yerlerde de hizmet sunmaktadır. Pandemiyle birlikte güçlenen e-ticaret alışverişindeki artış sektörün büyümesine önemli katkı sağlayarak 2022 yılında posta kargosu gönderileri hacmi bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 25 oranında artış göstermiştir. Bu kapsamda, posta sektörünün değişen teknoloji ve piyasa koşulları dikkate alınarak görev ve sorumluluklarıyla kapsam ve finansmanının gözden geçirilmesi, gelişen e-ticaret koşullarına uyumlu ilave mevzuat çalışmalarının yapılması daha hızlı, kaliteli, güvenilir, çağdaş ve sürdürülebilir hizmet sunulmasını mümkün kılacaktır.

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki ürün ve hizmetleri ülkelerin dijital geleceğinde önemli bir yer kaplamakta, büyük fırsatlara kapı aralamaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojileri sektörünün gelişimi diğer sektörlerin gelişimi için de kritik bir öneme sahiptir. Bu alandaki ürün ve hizmetlerin diğer sektörlere nüfuzu ekonominin geneli ve tüm sektörler için yenilikçiliği ve verimlilik artışını mümkün kılmaktadır. Özellikle salgın süreciyle birlikte toplumsal alanın her yerinde dijitalleşme öne çıkmıştır. Uzaktan çalışma başta olmak üzere yüksek kapasiteli ticaret, gündelik alışveriş, eğitim, sağlık, finans ve benzeri birçok alanda etkin olarak elektronik yaşama geçilmiştir. Ülkemizin iletişim, e-devlet ve yenilikçi teknolojilerde güçlü konumda bulunması, siber güvenlik gibi eksenlerde başarılarla imza atmış olması dijital ekonomiye geçişte önemli avantajlar sağlayacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Tamamlıyorum Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Hızlı ve etkin erişim için dijital altyapının ve bu kapsamda yerli ve milli 5G ve ötesi teknolojik altyapılarının oluşturulması büyük önem arz etmektedir. Sayısal olarak artışın yanı sıra bütün vatandaşların ülkenin her yerinden ve her zaman seçenek zenginliğine sahip bir şekilde, başta sabit ve mobil telefonla geniş bant internet sistemleri olmak üzere bilgi ve iletişim teknolojilerine katlanabilir maliyetle erişebilmesi sağlanmalıdır. İletişim üzerindeki vergi yükünün azaltılarak mobil hizmetlerde abonelerden alınan kullanım ücreti, ruhsat ücreti ve benzerinin hafifletilmesi buna yardımcı olabilecektir.

Bilgi güvenliğinin sağlanması stratejik önemde olup bilgiye erişimin, bilginin paylaşılmasının ve korunmasının güvenliği için gerekli hukuki, kurumsal ve teknolojik altyapı dinamik bir şekilde güncellenmelidir. Etkin işleyen bir bilgi güvenliği denetim sistemi oluşturularak hukuk normlarının teknolojiye hızlı dönüşüme ayak uydurabilecek şekilde koordine olması sağlanmalıdır. Bu kapsamda kişisel, kurumsal ve ulusal bilgilerin güvenliğinin sağlanmasında yönetici, kullanıcı, üretici, satıcı, uygulayıcı, denetleyici ve düzenleyici tarafların sorumluluk içinde hareket etmesi oldukça önemlidir. Ayrıca içeriğin zenginleştirilmesine, nitelikli, doğru ve Türkçe olmasına da önem verilmelidir.

Türkiye, ulaştırma, altyapı, iletişim ve lojistik alanlarında yaptığı dünya çapındaki yatırımlarla önemli bir rekabet gücüne sahiptir. Ulaştırma, lojistik ve iletişim Türkiye ekonomisinin de itici gücüdür. Türkiye'nin kalkınma hedefleriyle uyumlu olarak yapılacak yeni yatırımlarla da Türk ve Türkiye Yüzyılı'nın altyapısı adım adım inşa edilecektir.

Bu düşüncelerle gayretli çalışmalarınız için tekrar sizi tebrik ediyor, Bakanlık ve kurum bütçelerinin ülkemize, milletimize hayırlı olmasını diliyorum, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Aksu, teşekkür ederim.

Şu anda son konuşmacı AK PARTİ Grubu adına Sami Çakır.

Sayın Çakır, buyurun.

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Bakanlığımızın değerli bürokratları, değerli basın; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2022 yılı kesin hesapları ile 2024 yılı bütçesini görüşüyoruz. Öncelikle bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Bugün burada söylenen ve söylenecek her sözün, her değerlendirmenin, eleştirisinin ve katkının güvenle ulaştırılan, hızla eriştiren, sevilen, şeffaf, başarı örneği olarak gösterilen bir kurum olma vizyonuna sağlayacağı katkı olarak görülmesi, yarınlar ve gelecek adına bir adım olarak kabul edilmesi doğru olacaktır. Sözlerimin hemen başında, bu Bakanlık eliyle yapılan, yapılacak, yapılamayan her işin, her hizmetin muhatabı olarak toplumun her ferdinin anında etkilenebileceğini, faydasını ve güzelliğini yaşayabileceğini bilerek değerlendireceğini ve tutum sergileyeceğini peşinen ifade etmek isterim. Bu çerçevede, dünyada yaşanan tüm gelişmelere, ticari, ekonomik faaliyetlere bağlı olarak ulaştırma resmî politikalarının ülkeler arası benzerlikleri artırmasıyla beraber, ülkemizde de benzer yaklaşımların cumhuriyet sonrası artan bir hızla gerçekleşmeye başladığını ve son yıllarda da bu alanda bu birikimler üzerine hedef, strateji ve halkın refahı ve mutluluğunu artırma anlayışının öne çıkarılarak ciddi gelişme ve farklılaştırma yaşandığını hepimiz biliyoruz. Bütün bu gelişmeleri, gerçekleştirmeleri; ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojileri alanlarında dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlama misyonu içerisinde görmek ve bu misyon çerçevesinde bakmak, gözlemlemek doğru olacaktır.

Bakanlık bütçe rakamlarının yıllara sâri kullanım becerisi, rakamların yüksekliği, bir yatırım bakanlığı olması dolayısıyla dün de bugün de hem eleştiri hem de övgüye yönelik yaklaşımlara muhatap olması, işin sanki doğasında var olan bir özellik gibi durmaktadır ama burada yapılacak bu tür yaklaşımlarda yeni doğruları yakalayabilmek, varsa eksik ve yanlış bilgilerin düzeltilmesi gerekliliği kafa karışıklığının giderilmesi açısından en önemli konulardan biri olmalıdır. Tüm altyapı ve üstyapılar için eleştiri getirebilirsiniz veya tümü için hiçbir olumsuz ifade kullanmayabilirsiniz. Bence bundan daha ötede bir durum tespitiyle reel politik, ekonomik ülke gerçekleri ve ihtiyaçları doğrultusunda, karşılıklı, her konuda bir bütün olarak ön kabulden ziyade bir ülke menfaati ortak paydası için yaklaşımları ortaya koyma başarısı aramalıyız diye düşünüyorum. Her zaman ve her zeminde söylediğimiz; Bakanlığın bu çalışmalarda yüksek meblağlarda kamu kaynaklarını, zaman zaman da özel kaynakları kullandığını biliyoruz. Devasa hacimli ve büyük projelerde hem kamu kaynaklarının kullanımında hem de kamu-özel sektör iş birliği çerçevesinde gerçekleştirilen tüm iş ve yatırımlarda ekonomik, etkin kullanımların yanında verimli, mevzuata tam uyum sağlamış, uygunluğu tartışılmayan, yapılacak herhangi bir yanlışın hesap verilebilirlik ölçüğünde dikkate alındığı ve günümüzde en çok dillendirildiği şeffaflık hassasiyetinin tam hissettirildiği bir ortamda gerçekleştirildiği anlayışının pratikte aynı olduğunu gösteren bir şekilde gerçekleşmesi, burada bulunan ve değerlendirme yapan bütün arkadaşların ve toplumun bu beklentisinin dile getirilmesi anlamına gelmektedir. Özellikle yap-işlet-devret modeliyle gerçekleşen yatırımların tümünün belli bir zaman diliminden sonra millileşecek olması göz önünde bulundurularak değerlendirme konusu olması önemlidir. Bu yatırımlarla ilgili olarak karşılama rakamları, oranları, fiyatlandırma ölçekleri siyasetin gündemi olmaya devam edecek. Elbette bu yatırımların hayata geçirilmesinde hedef, maliyet ülkenin gelecek vizyonunun sembolleri olarak göz önüne alınmalıdır; fayda maliyet esaslı hesaplamaların, proje bazlı değerlendirmelerin, gününbirlikten ziyade, aynı zamanda ileriye dönük, ülke için müspet, doğru ve faydalı projeler olup olmadığı, her geçen günün artan ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamadığı da dikkate alınmalıdır.

Ulaştırmayı, tarihin her döneminde sosyal, kültürel ve ekonomik tüm faaliyetlerin her aşamasında katkısı bulunan, diğer sektörlerden bağımsız veya diğer sektörleri bu alandan bağımsız değerlendirme imkânı olmayan bir hizmet alanı olarak görme mecburiyeti, bu alana yapılan yatırımlar ve bu yatırımların getirisini götürüsünü her daim göz önünde bulundurmaya da mecburi kılmaktadır.

İnsanoğlunun sadece bir yerden bir yere ulaşmasını, ulaştırılmasını konuşuyor değiliz; ulaşım iletişim, üretim ve tüketim arasında bir köprü, dünyayı birbirine bağlayan bir felsefenin hayata geçirilmesinin bir mücadelesi aslında. Uluslararası veriler, ulaştırma sektörü tarafından oluşturulan katma değerün dünya gayrisafi hasılasının yaklaşık yüzde 5'ine yakın seyretmekte olduğunu gösteriyor. Günümüzde ulaştırmanın, demir yolu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu, boru hatları şeklinde ifade edilen 5 alt sistemde gerçekleştirildiğini biliyoruz. Buna rağmen ulaştırmanın, ülkemiz de dâhil olmak üzere dünyada kara, deniz ve hava taşımacılığında yoğunlaştığını da biliyoruz. Anlaşılabilir olan, hava yoluna rağmen tren yolu taşımacılığının, bu ikisinden de kara yolu taşımacılığının daha kolay gerçekleştiği ve revaçta olduğudur. Bu konu, bu anlamda, yatırım ve projelerin yönlendirilmesini de belirlemektedir. Üst ekonomiye sahip, vatandaşının müreffeh bir yaşam standardının koşullarını yerine getirmeyi ilke edinen her iktidarın buna katkı sağlayacak ulaştırma, konfor, sürat, fiyat, kalite gerçekleştirilmesine odaklanacağı konusu bir tercih olmayıp, bir zorunluluktur. Burada, dünya ticaretinin yüzde 85'inin deniz yoluyla gerçekleştiğini bir not olarak düşmek istiyorum. Yine son yıllarda, gerek kara yolu taşımacılığında gerekse tren yolu ve hızlı tren çalışmalarında atılan adımların, havaalanı projeleriyle de hava yolu taşımacılığının daha yaygın hâle getirilmesi adımlarının, yukarıda bahsettiğimiz, insan odaklı hizmet ulaştırmanın hayata yansıtılması niyet ve gayretinden kaynaklandığını da biliyoruz. Burada, özellikle kara yolu taşımacılığında gerçekleştirilen tüm projeler konfor yanında insan

hayatının ve can güvenliğinin de faydasına olabilecek dönüşümlere sağladığı katkı açısından da son derece önemli ve dikkate değerdir. Yine, burada, bir arada zikredilmesi gereken; koordinasyon, eğitim, trafik ve insan unsurunun ortak hareket tarzının geliştirilmesi gerekliliğidir yoksa yolları duble, otoban hâle getirmeniz can güvenliği açısından yeterli olmayacaktır. Bütün bu alanlarda yapılan ve yapılacak çalışma ve yatırımlar yarına hangi güzellikleri getirecek, bırakacak tartışmalarının yanında, maliyet ve gereklilik sorgulamalarının da tatmin edici bilgi ve veriler çerçevesinde kamuoyunu aydınlatacak şekilde paylaşılması hem doğru ve güzel olacak hem de bu alandaki gereksiz ve farklı zorlamaları ortadan kaldıracaktır.

Artık dünya, ulaşım da iletişimde de inanılmaz bir yarışın, rekabetin sahnesi hâline gelmiş bulunmaktadır. İşte, bu alanda yapılan yatırımların bugün fazlalık veya gereksiz nitelendirilmesinden de öte yarının ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalacağını söylemek bir ön yargı olmayacaktır. Teknolojinin bugün geldiği seviyeyi faydaya dönüştürme kabiliyetiniz, sizin başarınız aslında ülkenin güzelliğine yönelik bir katkı olacaktır. Sadece İstanbul Havalimanı örneği bile söylediklerimin hülâsasını olabilecek bir katma değer vasfıyla dikkat çekmektedir. Oysa “istemaz” “olmaz” “yapılmaz” bağırımları kulaklarımızda ve kayıtlarda duruyor. Ulaşımındaki dev projelerin tamamı, yarının güzelliğinin tesciline yönelik bir eser olarak gözümüzde canlandırdığımız zaman duyulanacağımız eserlerdir.

İletişimin güncel hayatın vazgeçilmez bir unsuru olduğunu, dünyayı cebimizde gezdirir hâle geldiğimizin bilinciyle bu alanda atılan adımları takdir ettiğimizi hatırlatmak isterim. Kendi uydu sistemlerinin gelecek performansı inkâr edilemez bir gerçektir. 26 Eylül 2019’da Silivri’deki 5,8’lik İstanbul depreminde iletişimde yaşanan sıkıntıyı bir öncü olarak görebilmeliyiz. Onun için bu alanda atılan adımları doğru buluyor, Bakanlığın çalışmalarını ayrıca önemseyeceğimizi ifade etmek istiyorum. Nitekim hem iletişim hem ulaşım da Maraş depremleri sonrası yaşanan yoğunluğu, tıkanmaları ve acil yardımın ulaşmasında yaşanabilecek arızaları Bakanlığın hangi çalışmaları, planlamaları yapması noktasında uyarı mesajı olarak görerek çözüme odaklanabilmeliyiz. Devlet millet el birliğiyle yaralar sarılmaya çalışılıyor. 11 ilimizde yaşanan bu depremde yaklaşık 15 milyon insanımız etkilenmiş, 50 binin üzerinde insanımız vefat etmiştir. Büyük bir afet yaşandı ve alınması gereken çok dersi de içinde barındırdığını biliyoruz. Yine, Allah muhafaza, bahsedilen ve olası yeni bir İstanbul depreminde yaşanabilecek sıkıntılarının en aza indirilmesi planlama ihtiyacının ne kadar elzem olacağını, özellikle sizin Bakanlığımızın da bir kenarda not olarak tutması, takip etmesi gereken bir konu olduğu malumlarımızdır. Bakanlığın yatırım, planlama çalışmalarının önümüzdeki süreçte bu anlayış bütünlüğü çerçevesinde gerçekleşeceğine inanıyoruz. En başta söylediğimiz gibi büyük projeler, büyük meblağlar toplumun tamamının direkt veya indirekt ilgili olduğu bir yatırım bakanlığı çalışmaları olduğundan gerek Bakanımızın sunumu gerekse bilgilendirme kitapçıklarında bahsedilen, anlatılan tüm işlemlerin bu bakımdan inceden inceleme irdelenmesi, konuşulması gayet doğal ve normal bir husustur.

Bu çerçevede, köprü ve yol fiyatları hem yapım hem kullanım hem de maliyetleri toplumun tüm kesimlerince dikkatlice takip edildiğinden anlaşılabilir, inandırıcı bilgilendirilme noktasında Bakanlığın daha proaktif tavır sergilemesi doğru olacaktır. Belki zaman zaman spot tanıtımları daha fazla gündeme getirilmeli, ilgili bilim adamlarınca anlatım sağlanmalıdır yoksa yük ve eşyayı Harem’den karşıya, Sirkeci’ye geçirebilmek için üç beş gün araba vapuru sırası beklerken köprüye karşı çıktığını ara sıra hatırlatma ihtiyacı duyacağız. Yine, yeni yatırımlarda öncelikle gereklilik ve kaynak sorunu göz ardı edilmeden Bakanlık faaliyetlerinin gerçekleşeceğine inanıyoruz. Ben takip edemedim ama özellikle yakın tarihte Meclisten geçmiş olan tasfiyeyle ilgili kanun çerçevesinde yarım kalan, tıkanan ve tekrar ihale edilmesi gereken yatırımlar varsa bunların gözden geçirilerek fayda maliyet çerçevesinde hayata geçirilmesi, hızlandırılması için adımlar atılması son derece önemlidir ve gerçekleştirilmelidir.

Faruk Nafiz Çamlıbel yıllar önce Han Duvarları şiiirinde “Yollar bir şerit gibi ufka bağladı bizi/ Gurbet beni muttasıl çekiyordu kendine/Yol, hep yol, daima yol... Bitmiyor düzlük yine/Ne civarda bir köy var, ne bir evin hayali/ Sonun ademdir diyor insana yolun hâli.” diyordu ya; gerçekten ufka uzanan yollarımız, gurbeti yakınlaştıran, kolaylaştıran çalışmalarımız var, aşılmayan karların ve dağların altından tünellerle geçerek hasretleri gideren emekler var. Uzaklıkları yakınlaştırmak bir niyet, emek gerçekleşmesiydi, bu geçmişten çok hikâye çıkarabiliriz. Kırk beş yıl önce Zigana’da çığın altında kalmış birisi olarak Zigana Tüneli açıldığında duyulanmamak mümkün müydü? Onlar hatıralarda kalsın ama unutmadan, yarın için çok daha fazla işimiz olduğunun bilincinde bir Bakanlığın bütçesini görüşüyoruz. Onun için araya birkaç kelam da olsa duygusal cümleleri katmış olalım istedim.

Dünyadan bağımsız bir ulaştırma felsefesi olamaz. Zaten bu anlayışla hareket etmediğinizi, edemeyeceğinizi biliyoruz. Bu aynı zamanda dünyayla yarıştığımızı, yarışacağınızı biliyorsunuz demektir. Dünya markası projelerinizle öne çıkmak, Türk Hava Yolları uçağını bir yabancı ülkenin havaalanında süzülüyor görmek, Asya’yı Avrupa’ya bağlayan deniz altı ve deniz üstü güzellikler sizi gururlandırıyor, biliniz ki daha güzeli için daha çok çalışmak mecburiyetindediniz. Takdirle takip ettiğimiz sunumunuzda bu çalışmaların devam ettiğini görmek sevindirici ve hayırlı yâd edinmenizin izleri olacaktır.

Bütçe görüşmeleri öncesi Komisyonumuza sunulan ve daha sonra Genel Kurulda kabul edilen On İkinci Kalkınma Planı her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da son derece önemli konuları içeren plan çerçevesi çizmiş bulunmaktadır. Bu planla çizilen uzun vadeli perspektifi son derece önemli bulduğumu ifade etmek istiyorum. Elbette, ulaştırma alanında plana giren konular önemine binaen dikkatle ve ısrarla takip edilmelidir. Zira plana konan tüm başlıkların kendi içinde gelecek hedef ve vizyonu için tamamlayıcı başlıklar olduğunu söyleyebiliriz. Bu başlıkların birinde “Ulaştırma ve lojistik sektöründe çevresel etkilerin ve maliyetlerin en aza indirilmesiyle enerji verimliliğinin artırılması amacıyla demir yolu ve deniz yolu taşımacılığına öncelik verilecek, alternatif finansman yöntemleri geliştirilerek güvenli, kesintisiz, etkin, bütüncül ve sürdürülebilir ulaştırma ağı ve lojistik merkezler tesis edilecektir.” denilmektedir. Öyle anlaşılıyor ki önümüzdeki dönemde bu alan fokuslanacağımız çok önemli bir alan olacaktır ve son derece doğru bir yol da olacaktır. Her zaman önümüze koyduğumuz bir gelecek vizyonu dünyadaki ve ülkemizdeki gelişmelere bağlı olarak ülkemizin küresel bir lojistik üs merkezi olması, ticaret ve ulaşım yollarında söz sahibi olması yönündeki hedefimize Bakanlık çalışmalarınızın gayretiyle ulaşacağımıza inanıyoruz.

Zekeriya Temizel Bakanımız bir bütçe görüşmesinde, bakanlıklarda görev yapmış bir arkadaşının “Eğer bir gün bu, Konya-Ankara arası trenle bir saate inerse, bu projenin açıldığı gün iktidarda hangi parti varsa ömrümün geri kalan kısmında oyumu hep ona vereceğim.” dediğini aktarmıştı. Bu, aslında hizmetin takdiri anlamında son derece önemli ve güzel bir yaklaşım olarak hafızalarımıza kaydedildi, Plan ve Bütçe Komisyonu kayıtlarında da vardır. Bu şu demek değil, yanlış eleştirilmesin, öyle bir şey düşünülemez, burada esasa ait konu da bu, verilen bütçenin, harcanan bütçenin değerlendirilmesidir esas olan. Onun için, her zeminde söylediğimiz farklı farklı değerlendirmelerin son derece önemli olduğudur. Zira, barıkayihakikat müsademeyiefkârdan hasıl olur.

Bakanlık performansı, çalışması ve başarılı yatırımlarıyla ilgili olarak çok geriye gitmeden sadece 2022 yılında gerçekleşmiş olan proje ve faaliyetlerin çok az bir kısmını önemine binaen burada zikretmek de faydalı olacaktır diye düşünüyorum. 101 kilometresi otoyol olmak üzere toplam 440 kilometre bölünmüş yol, 119 köprü, 18 tünel inşaa edilirken 998 kilometre bitümlü sıcak karışım yol kaplama işlemi yapılmıştır. 1915 Çanakkale Köprüsü, Pendik-Sabiha Gökçen Havalimanı Metro Hattı, yeni Tokat Havaalanı, Rize-Artvin Havalimanı, Yusufeli yeni yolları, Horosan-Karakurt Yolu,

Taşlıgüney-2 Viyadüğü, Ağrı-Hamur-Tutak-Patnos Bölünmüş Yolu, Asos ve Troya Tünelleri, Eğiste Hadimi Viyadüğü, Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı, Gaziray, Midyat-Nusaybin Yolu, Hasankeyf Tüneli, Diyarbakır-Bitlis Çevre Yolları ile kara yolundan hava yoluna; demir yollarından haberleşme yatırımlarına birçok başarılı proje hayata geçirilmiş oldu.

Kocaeli özelinde çok sayıda gerçekleşen yatırım ve projeleri buraya taşımayacağım ancak hâlen devam eden ve proje aşamasında olan sunumunuzda da başlık olarak geçen bazı yatırımlarla ilgili olarak kamuoyunun bilgilendirilmesi açısından ve beklentilerin karşılanmasına yönelik akıbetlerinin izah ve ifadesinin faydalı olacağına inandığım için burada zikretmek istiyorum. Kocaeli Metro su (Gebze-Darıca) arası çalışmaları devam ediyor. Son durumuyla ilgili olarak ne durumdayız?

Kandıra yolu çalışmaları hızlanmış olmakla birlikte yine son durumu nedir?

Güney Otoyolu Yalova-Kocaeli-Sakarya Projesi ne aşamada?

Derince Limanı D100 ve TEM Otoyol bağlantısının devam eden çalışmasının ne aşamada olduğunu merak ediyoruz.

Cengiz Topel Havaalanı'nın yolcu taşıma açısından aktifleştirilmesiyle ilgili olarak bir çalışma var mıdır, bunu merak ediyoruz. Kocaeli Şehir Hastanesi tramvay hattında son durum nedir?

Sayın Bakanım, sadece Kocaeli'de son birkaç yılda yapılan, yapılmakta olan ve yapılacak yatırımlar ve projeler takdire şayandır. Burada hepsini saymaya vaktimiz yetmez, süremiz sınırlı. Size ve Bakanlık çalışmalarına teşekkür ediyoruz ama tüm çalışmalarınızda gözden kaçırmamamız gereken asıl önemli konu şu: Hiçbir ayırım yapmadan Türkiye'nin her köşesine ulaşma, hizmeti taşıma, ortadaki eserlerle ispatı vücut olarak gözümüzün önünde durmaktadır. Bakmak ve görmek de takdir etmek de bir anlayış meselesidir. Bunun ısmarlama gerçekleşmeyeceğini hepimiz biliyoruz.

Ben tekrar Bakanlık çalışmalarınızda başarı dilekleriyle 2024 yılı bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum, hazırını saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Mustafa Erdem...

Buyurun Sayın Erdem.

Süreniz on dakikadır.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Plan ve Bütçedeki görüşmelerimizin hemen hemen sonuna geliyoruz. Burada her bakanlık bütçesi görüşmelerinde vatandaşımızın bizden sormamızı istediği, iletmemizi istediği düşünceler oluyor Sayın Bakanım. “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” deyince de vatandaşın aklına ilk gelen konu, cebinden milyarlarca lira para çıkmasına neden olan kamu-özel iş birliği projeleri geliyor. Vatandaş cebinden niye bu paraların çıktığını, bu paraların kimlere verildiğini, daha ne kadar bu kamburu sırtında taşıyacağını soruyor Sayın Bakanım. “Milletin cebinden tek kuruş çıkmıyor.” diye pazarlanan, “ihya projeleri” diye reklamı yapılan bu işlerden vatandaş memnun değil anlayacağınız. Bu projeler ülkemizde, bütçemizde âdeta bir kara delik hâline geldi. Vatandaştan vergilerle, ÖTV'lerle toplanan para yap-işlet-devret, yap-kirala-devret ve benzeri kamu-özel iş birliği projelerine ve müteahhitlere aktarıldı. Bu bütçe gösteriyor ki vatandaşın vergisi müteahhitlere aktarılmaya devam edecek.

Değerli milletvekilleri, bu durum zaten Sayıştay raporunda da yer almış. Gerçi Sayıştay raporlarına değineceğim ama raporun 6'ncı sayfasında şu bilgiler yer almakta: 2022 yılı bütçe ödenekleri ve gerçekleştirmelerine bakıldığında, 2022 yılı ödeneğinden en yüksek payın sermaye giderleri için ayrıldığı, sermaye giderlerini ise cari transferlerin takip ettiği görülmekte. Sermaye giderleri kapsamında yapılan 84 milyar 79 milyon tutarındaki harcamanın 72 milyar 704 milyon TL'si gayrimenkul sermaye üretim giderleri için, 7 milyar 74 bin TL'si ise gayrimenkul alımları ve kamulaştırma için yapılmış. Cari transferler kapsamında yapılan 36 milyon 424 bin TL tutarındaki harcamanın 36 milyon 359 milyon TL'si ise yap-işlet-devret projeleri için yapılan garanti ödemelerinden oluşuyor. Tekrar söylüyorum: "Vatandaşın cebinden beş kuruş çıkmayacak." denilen yap-işlet-devret için 2022 yılında vatandaşın toplanan vergiden 36 milyon 359 bin TL ödeme yapılmış yani Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2022 yılında yol yapımlarına yaklaşık harcadığı para 72 milyar, kamu-özel iş birliğine ödenen para hemen hemen bunun yarısı, 36 milyar. Peki, 2023 yılında ne olmuş, ona da bakalım. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2023 yılı Kurumsal Mali Durum ve Beklentiler Raporu'na göre bu yılın ilk altı ayında garantili projeler için Karayollarının kasasından 23 milyar 768 milyon para çıkmış. 2022 yılının ilk altı ayında aynı kalem için Karayolları Genel Müdürlüğü müteahhitlere 88 milyar 901 milyon ödeme yapmış, bu yılın aynı döneminde yüzde 167 artış yaşanmış.

Bu yılın başında otoyol ve köprülerde garanti ödeme için başlangıç ödeneği 53 milyar 650 milyon TL olarak belirlenirken yeni tabloya göre yıl sonu gerçekleşme tahmini de 60 milyar 116 milyon olarak öngörülmüş yani vatandaşın parasını garanti ödemeleri adı altında müteahhitlere aktarmaya devam edeceğiz gibi görünüyor. Sayıştay raporundan bazı veriler verdim yukarıda ama verilere de ulaşamadım, bazı verilere de ulaşamadım. Neden dersiniz? Çünkü Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ilişkin 2022 yılı Sayıştay Raporu adeta kuş olmuş, kırılmış, kesilmiş, biçilmiş ve 27 sayfadan ibaret olarak Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuş durumda. 2021 yılı raporu 90 sayfa, 2020 yılı raporu 180 sayfa, 2019 yılı raporu 146 sayfa olan Bakanlığa ilişkin Sayıştay raporunun 2022 yılında bir anda sayfa sayısı 27'ye inmiş.

Şimdi, değerli arkadaşlar, ya bu Sayıştay 2022 yılına ilişkin denetimlerde Türkiye Büyük Millet Meclisine raporlaması gereken çok az aksaklık tespit etmiş ya da raporun kısalmaya nedeni denetim süreçlerine müdahale edilerek Türkiye Büyük Millet Meclisine ulaşan rapor metninin sistematik bir biçimde budanmış olmasıdır. Burada şeffaflık nerede? Anlamak mümkün değil. Yani devletin, milletin parası harcanacak ama bununla ilgili sağlıklı verilere ulaşamayacaksınız. Öte yandan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2022 yılı Sayıştay Raporu'nda gözlemlenen kuş olma durumu, aynı şekilde Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2022 yılı raporu için de geçerli. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2020 yılı raporu 103 sayfa, 2021 yılı 133 sayfa olmasına rağmen 2022 raporu 57 sayfa olarak Meclise sunulmuş. 2022 yılı raporunda önceki yıllara ilişkin raporlarda yer alan ihale usulsüzlükleri ya da KÖİ projelerindeki usulsüzlük bulgularından eser bile yok. Bunun anlamı bu usulsüzlüklerin son bulmuş olması değil Türkiye Büyük Millet Meclisine raporların gelmesinin bir şekilde engelleniyor olması diyorum ve bunu da açıkça zaten raporun eksikliğinden görebiliyoruz.

Yine, Sayıştay raporunda yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen otoyol projelerinde hizmet imtiyaz varlığı ve gelecek dönemlere ait muhtemel vazgeçilen gelire ilişkin muhasebe kayıtlarının mali tablolarda gerçek değerleriyle yer almadığı görülüyor. Sayıştay bu bulguda, KÖİ projelerinin kamuya gelir kaybı yoluyla yüklediği bir diğer maliyete de dikkat çekmiş. Yani Sayıştay raporu diyor ki: "Değerli arkadaşlar, yap-işlet-devret olarak özel sektöre yaptırılan bir ulaştırma projesinde devlet gelir garantisi ödemesi yapmasına ek olarak, söz konusu projeden elde ettiği muhtemel gelirden de

vazgeçmektedir.” Karayolları Genel Müdürlüğü ise mevzuat ihlali yaparak bu kaybı mali tablolarda maalesef göstermemiştir. Müteahhitlerinize bu halkın bütçesini garanti etmeye maalesef bayılıyorsunuz ama denetim, kalite, kontrol ve iş güvenliği konularını sevmiyorsunuz.

Bakın, Sayıştay raporunda yine dikkat çeken bir konuyu aktarmak isterim. Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen sektör denetimlerine ilişkin yapısal sorunların bulunduğu saptanmış, yapılan incelemede Genel Müdürlük tarafından yürütülen denetim faaliyetlerinde görev alan personel sayısının etkin denetim yapabilmesi için yeterli olmadığı öngörülmüş. Genel Müdürlüğün görev, yetki ve sorumluluk alanının kara yolu, demir yoluyla tehlikeli mal ve kombine taşımacılığı için kapsamlı alanlar olduğu da göz önünde bulundurulduğunda denetim faaliyetlerini yürüten personel sayısının yeterli olmadığı görülmekte. Kamu idaresi de denetim faaliyetlerinin yurt geneline yayıldığında beklenen seviyede olmadığını kabul etmiş ve yeterli sayıda ve eğitimli personel olmamasıyla birlikte, denetim personeline verilen görev yolluklarının günün şartlarına uygun olmamasından dolayı etkin denetimlerin yapılmadığını belirtmiş. Sonuç olarak, devletin vatandaşına karşı en temel sorumluluğu olan vatandaşın maruz kaldığı uygulamaların kamusal açıdan denetlenmesi hayata geçememiştir. Soruyorum Sayın Bakanım: İnsanlarımızın canı bu kadar kıymetsiz mi? Demir yollarında durum gerçekten içler acısı. Personel sayısı yetersiz, mevcut personel fazla mesailerle âdeta sömürülüyor, tren kazaları meydana geliyor ve hesap sorabilecek hiçbir yetkili makam yok. Demir yollarında sinyalizasyon sorunu büyük problem olarak karşımızda durmaktadır. Son yirmi yılda yüzlerce kaza meydana gelmiş. Bakın, bugün Çorlu tren kazasının duruşması var. Hani sizde âdet, kazaları kadere bağlıyorsunuz ya, kader bu ya, Çorlu tren kazasının 17’nci duruşması Ulaştırma Bakanlığı görüşmelerine denk geldi. Aralarında çocukların da olduğu 25 kişinin hayatını kaybettiği, 318 kişinin yaralandığı kazanın üzerinden neredeyse altı yıl geçti. Bu, 17’nci duruşma, tutuklu sanık yok, bu kazada sorumluluğunu ihmal eden hiçbir üst düzey yetkili dava dosyasına bile giremedi; bunu da buradan tekrar hatırlatayım. Denetime bütçe ayırmamanın sonucu, sorumluluğu, bu insanların yaşadığı can kaybıyla ölçülüyor.

Değerli arkadaşlar, demir yollarını uzun süredir gündeme taşıyan bir diğer konu da özelleştirme planları. Demir yollarının serbestleştirilmesine yönelik yasa 2013’te çıktı, 2017’de ilk ayrışma gerekçeleri ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ kuruldu. Şimdi, bunun daha da genişletilmek istendiği iddiaları var. Şu anda iki firma demir yollarında taşımacılık yapıyor. Yeni lisans alan firmaların da yakında işletmesi olacak, tüm bunlar özelleştirmenin altyapısı mı Sayın Bakanım, bunu da sormak isteriz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Erdem, buyurun lütfen, bir dakika veriyorum.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Sayın Binali Bey’in Ulaştırma Bakanlığı yaptığı dönemde Antalya için hızlı tren vaadi vardı. Sayın Bakanım, gerçekten yıllardır ortada tren yok, bari bugün bir merkeze bir vagon koyun; Antalya turistik bölge, turistler en azından fotoğraflarını çektirsin; biz de öyle avunalım diyorum.

Görevinizde başarılar diliyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Erdem, teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Bozdağ.

HEVAL BOZDAĞ (Ağrı) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli kurul üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sabahki sunum değerlendirildiğinde birçok yatırım, eser, hizmet... Siyaset de zaten bu şekilde sizde fakat gerçekten vadettiklerinizi gerçekleştirebiliyor musunuz diye bakmak lazım aslında. 2023 yılının geldiğimiz bu noktadaki yatırımları bunlar mı olmalıydı veya nerede olmalıydık? Şimdi kara yollarına yatırım yapalım, hava yollarına yatırım yapalım, çok hızlı olalım, ulaşımımız hızlı olsun, her yere ulaşabilelim gibi bir hedefimiz, amacımız var mı; açıkçası bu da soru işareti. Doğayı talan ediyoruz, ormanları yok ediyoruz, denizlere giriyoruz oraları dolduruyoruz ve sahil yolları inşa ediyoruz ve birçok hava seferleri düzenliyoruz. Biraz önce bir sunumunuzda da gösterdiniz, neredeyse kuşların uçabileceği bir alan bile kalmamış durumda. Şehir içlerinde trafik sorunları, yayaların geçebileceği kaldırımlar yok neredeyse, bisikletlilere, engellilere fırsat tanımıyoruz, şehir hakkını toplumun daha doğru şekilde kullanabileceği noktada kentleşmelerimiz maalesef ki yine yok ama vaatleriniz çok fakat vaatlerinizi gerçekleştiriyor musunuz; bu da çok önemli bir şey.

2018 seçim beyanınızda birçok vaatte bulunmuşsunuz, bunlardan bir tanesi 2.657 kilometre otoyol yapacağınız sözüydü ve 2.657 kilometre olan otoyol ağını 5.034 kilometreye çıkaracağınız sözüydü; maalesef ki bunu gerçekleştirememişsiniz. 2022 yılında 3.633 kilometrede kalmış, 2023 yılı için hedef olarak revize ettiğiniz 3.843. Yine, 26.017 kilometre bölünmüş otoyolu 36.500 kilometreye çıkaracağınız vaadinde bulunmuşsunuz. 2018 seçim vaatleri, topluma söylüyoruz, umut vaat ediyoruz ve gerçekleştireceğimiz noktada onları iddia ederek seçimler kazanıyoruz fakat 2022 yılına geldiğimizde 28.986 kilometrede kalmış, revize ettiğiniz hedef ise 29.516. Sayın Bakan, 36.500 kilometre nerede, 29.516 kilometre nerede; neredeyse yüzde 30-35'lik bir sapma var. "Demir yolu ağıımızı 25 bin kilometreye çıkaracağız." demişsiniz, bari bunu gerçekleştirmiş olsaydınız çünkü en ekolojik olan, en ucuz olabilecek ve yine toplum açısından da toplumsal taşımaya, toplu taşımaya hizmet edebilecek bir ulaşım metodu fakat bunu da 13.128 kilometrede sınırlandırmışsınız. 2053 hedefiniz 28.590 kilometre ama 2023 hedefiniz 25 bin kilometreydi; otuz yıllık hedefiniz, eğer bugün 25 bin kilometreyi gerçekleştirmiş olsaydınız belki 3 bin kilometreyle daha rasyonel olarak karşımızda duruyor olurdu. Hızlı tren sözünüz var: 2053 yılında 52 ilin bu hızlı trenden yararlanacağını söylüyorsunuz fakat 1.213 kilometreye ulaştığımız hızlı treni de 13 bin kilometreye ulaştıracağımızın sözünü vermişsiniz, bu da gerçekleşmiş değil.

Şimdi, yerelden, seçim yoremnden, halklarımızdan tepkiler var tabii, bazı haberleri görüyorlar "52 ili kapsayan hızlı tren hedeflemesinde Ağrı yok." diye. Biraz önceki eleştirim bir yerde dursun "Hıza bu kadar çok ihtiyacımız var mı, hızlı trene ihtiyacımız var mı?" meselesi ayrı bir mesele, bu farklı bir tartışmanın konusu ama Erzurum'a kadar giden... Erzurum'la ilgili Ağrı'da, seçim yoremde zaten bir ön yargı değil artık gerçek olan, hakikat olan bir tespit var: Tüm yatırımların oraya doğru yapıldığı; sağlıktan eğitime, ulaşım hizmetlerine kadar, Devlet Su İşlerinden Karayollarına kadar birçok şey. Ve bu hızlı trenin, sizin 2023-2053 otuz sene boyunca insanların böyle bir teknolojiye ulaşamaması garantisini -umudunu- vermeniz neticesiyle tartışılır ve eleştirel bir noktada olduğunu söylemek isterim. Ağrılılar otuz yıl boyunca sizin şu projeksiyonunuzla bir hızlı trenin kentlerine gelmeyeceği gerçekliğini şu anda öğrenmiş bulunuyorlar.

Şimdi, peki, neyle yolculuk yapacağız? Kara yoluyla gidip geleceğiz ya da hava yolunu kullanacağız. Horasan'a gelen tren yolu da şu anda Ağrı'ya kadar gelmemiş durumda bu da neredeyse on yıllarca yıldır söylenen bir mesele, onu da belirtmiş olayım. Peki, hava yoluyla nasıl yolculuk yapacağız? Hava yolu seferleri düşürüldü biliyorsunuz ve sefer sayıları az, belli illere seferler var; Ağrı'da da aynı sorun yaşanıyor İstanbul, Ankara seferleri düşürülmüş, İzmir seferi kaldırılmış tamamen, İzmir'e hiç ulaşım yok. Bu durumda neyi tercih edecek insanlar? Hangi ulaşım alanını kullanacaklar? Bu açıkçası bir sorun olarak karşımızda duruyor.

Belli bazı sorunlar da var tabii ki. Çevre yoluyla ilgili mesela bir sorun var onu da belirtmek isterim geçmeden önce: Ağrı-Tutak-Hamur Yolu yapıldı. Van Çevre Yolu ve Erzurum uluslararası bir yol biliyorsunuz, sınıra kadar gidiyor; buranın iki tarafında bir şehirleşme var şu anda ve bu şehirleşme neticesinde hastaneden hayvan borsasına kadar hepsi yol kenarında, sanayinin tam ortasından geçiyor ve kavşakların hepsi bu noktada bulunuyorlar ve sürekli trafik kazaları oluyor. Bu çevre yolunun taşınması gerekiyor, bununla ilgili bir adım atmayı düşünüyor musunuz? Yine, Ağrı-Van Çevre Yolu da Hamur'dan geçiyor, Hamur ilçesinin tam ortasından, onlarca yıldır buradan bu yolun geçmemesi gerektiğine dair uyarılar, ikazlar yapıldı; o yolu çok kullanıyoruz ve ciddi anlamda risk yaratıyor. Peki, Hamur-Tutak-Patnos Yolu yapıldı, nasıl yapıldı? Orayla ilgili bir haber var, ben size hemen okuyayım: "1 Mayıs 2023, Enes Balçok'un cenazesi Karayollarının kazdığı çukura dolan sudan çıkarıldı." diye. "Ağrı'nın Tutak ilçesine bağlı Köşk Köyü civarında Karayollarına bağlı ekiplerin kazdığı su dolu çukura düşen Enes Balçok'un cenazesi çıkarıldı." Evet, yolları yaptık, yüklenici firmalarla çalıştık, sermayeyle iş birliği yaptık; peki, sonrasında açtıkları onlarca çukuru doldurdular mı? Burada teknik meselelere girmeyeceğim, benim alanım da değil, sonuçları itibarıyla da insan canına mal oldu. Evet, açıldı ve fakat sonrasında yaşadığımız bu olay da bir insan canına mal oldu. Seçim çalışmaları sırasında meydana gelen bir kaza, bir cinayet ve o zaman Tutaklılarla konuştuğum zaman söyledikleri şey şuydu: "Keşke bu yol hiç yapılmıyaydı canımıza mal olacaktıysa."

Sayın Bakan, ulaşım hakkı en temel haklar olan çalışma, sağlık, eğitim ve kültürel yaşama katılma gibi diğer kamusal haklarla doğrudan ve açık ilişki içindedir. Bu bakımdan diğer haklara erişmeye aracılık eden temel bir insan hakkıdır. Ulaşımın kamusal bir hak olduğu açıktır, bu sebeple ulaşım, tek amacı kâr etmek olan serbest piyasa koşullarının insafına terk edilemeyecek bir alandır. Bugün Türkiye'de ulaşım sistemi her geçen gün daha dengesiz, güvensiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya bürünmektedir. Kentlerde otomobiller ulaşım politikalarında ilk sıraya oturtulmakta; yayalar, bisikletliler ve toplu taşıma yolcularının ihtiyaç hak ve talepleri yok sayılmaktadır. Taşıt odaklı ulaşım politikalarına yapılan yatırımlar özel araç sahibi olmayan ya da olmak istemeyenlere karşı sınıfsal bir ayrımcılık yaratmakta, bu kesimler istemedikleri hâlde ekonomik, toplumsal ve çevresel maliyetlere katlanmak zorunda kalmaktadırlar. Ulaşım politikaları sonucu tüm canlı yaşamı tehlike altına girmektedir. Otomobile ve petrole bağımlılık yaratan ulaşım politikalarından vazgeçilmelidir, daha az enerji kullanımına dönük ulaşım alternatifleri desteklenmelidir. İnsanı ulaştırmak amaçlanmalı, ulaşım politikalarında toplu taşımaya ve yayaya öncelik verilmelidir.

Ulaşım alanında güvenlik ve kazaya uğramama hakkı konusunda devletler sorumluluklarını yerine getirmemekte, ulaşım alanında yaşanan kazalar ve can kayıpları en yakıcı olan olarak önümüzde durmaktadır. "Devletin sorumluluğu" denildiğinde ise akla ilk gelen Çorlu tren kazasıdır- 17'nci duruşması yine ertelendi, savcı mütalaasını vermiş- 25 insanımızın canını yitirdiği, 340 insanımızın da yaralandığı, Türkiye tarihinin en büyük tren kazalarından biri. Olayın üzerinden beş yıl geçmiş olmasına karşın kayıp yakınlarının adalet arayışı sürüyor, gerçek sorumluların yargılandığı bir yargılama faaliyeti henüz gerçekleşmiş değil. Bilirkişi raporları menfezlere yönelik bakım onarım ve tadilat yapmayan TCDD'nin bu tür tehlikeleri önlemeye ehil bir organizasyon yapısı olmadığını en sonunda açıkça ortaya koymuştur. TCDD ise beş yıldır savcılık ve mahkeme müzakerelerine ya cevap vermiyor ya da istenen bilgi ve belgelerle ilgisi olmayan cevaplar veriyor. Üst düzey sorumluların yargıdan kaçırılma çabası var, soruşturma aşamasındaki bilirkişi heyetinin oluşturulmasından itibaren sorumluların yargıdan kaçırılması hâlâ devam ediyor. Davayı sahiplenen hak mücadelecileri, avukatlar, gazeteciler, milletvekilleri hedef gösterildiler. Bu kazada 9 yaşındaki oğlu Oğuz Arda Sel'i kaybeden Mısra Öz hakkında 4 soruşturma açıldı; 2'si davaya dönüştü, birinden ise ceza aldı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Buyurun lütfen.

HEVAL BOZDAĞ (Ağrı) – Ben, Mısra Öz’ün sözleriyle konuşmamı bitirmek istiyorum: “Bizim hayatımız altüst oldu ama adalet tarafında ne yazık ki hiçbir şey değişmedi. Bu katliama sebep olan Kurumun başındaki yöneticiler bir kez olsun sorgulanmadılar, kimse görevinden alınmadı, kimse tutuklu yargılanmadı yani sebep olanların hayatında hiçbir şey değişmedi ama bizlerin hayatı bitti. Bu ülkenin, bizden aldığı canlara karşılık, bize karşı hak, hukuk, adalet borcu var; hesabını sormadan ölmeyeceğim.” Biz de bu söze katlıyoruz. Bu davanın takipçisi olmaya, adalet mücadelesini yükseltmeye devam edeceğiz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Özlale, buyurun lütfen.

Süreniz on dakikadır.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basınımızın değerli emekçileri, çalışanları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de ilk önce bir önceki Milletvekilimiz Heval Bey’in bitirdiği yerden başlayayım. Bugün Çorlu tren kazasının 5’inci yılı; içeride tek bir tutuklu yok, beş sene sonra sadece bir kişi bir buçuk aylığına tutuklandı ve ondan sonra da salıverildi. O dönemin TCDD Genel Müdürü İsa Apaydın sizin döneminizde -daha doğrusu, Genel Müdürlükten ayrıldıktan sonra-kurduğu şirketle ulaşım ihalelerinden tam 1,6 milyarlık ihale aldı ve bu ihalelerin hepsi kayıtlı. Şimdi, adaletten bahsediyoruz, hepimizin içini yakan bir tren kazası var ve bu tren kazasının sorumluları beş yıldan beri herhangi bir cezayla karşılaşmıyor yani mutlaka bir sorumlusu var bu işin; bir kişiyi alıyorsunuz, bir buçuk ay içeride kalıyor, beş sene sonra salıveriliyor ve ondan sonra o dönemin Genel Müdürü şirket kuruyor, ulaşım ihalelerinden -Genel Müdürlükten ayrıldıktan sonra- 1,6 milyarlık ihale kazanıyor. Ya, bu hangi vicdana sığar, Allah aşkına hangi vicdana sığar? Bu, birincisi.

İkincisi, hepimizin içini yakan deprem. Depremde hepimiz sorumlu vatandaşlar gibi oradaydık, siyaseten hiçbir şey gözetmeden oradaydık. Ondan sonrasında da orada, daha öncesinde, deprem olması durumunda çok rahatlıkla kullanılabileceğini, mobil ağların hiçbir şekilde zarar görmeyeceğini söyleyen bir şirket vardı, bir telekomünikasyon şirketi vardı ve ben de o telekomünikasyon şirketinin abonesiydim; o deprem bölgesinde, o en fazla iletişime, haberleşmeye ihtiyacımız olan dönemde, bu şirket, bunun kampanyasını yapmasına rağmen tam anlamıyla çöktü. Bizim en çok ihtiyacımız olduğu dönemde, Türkiye’nin en fazla abonesi olan mobil operatör ağı birçok vatandaşımızın maalesef ölümüne yol açtı; bununla ilgili de hiçbir şey yapılmadı. Demek ki bu şirket, o kampanyayla hepimizi; sizi, bizi kandırmış; bununla ilgili de hiçbir şey yapılmadı. Dolayısıyla bu 2 tane konu hakikaten çok hassas konular. Bizler en azından sorumluların artık beş sene geçtikten sonra Çorlu tren kazasında cezalandırılmasını ya da en azından ödüllendirilmemesini istiyoruz.

Şimdi, sunuma gelelim: Bakın, heyecan verici bir sunum yaptınız, yirmi yıl içerisinde de çok doğru ulaştırma projelerine de imza attınız. Bizler doğru olanı alkışlıyoruz, yanlış yapıları da eleştiriyoruz. Şimdi, baktığımız zaman demir yolu ulaşımının öneminden bahsettiniz, biz de destekliyoruz ve burada da özellikle daha güvenli, daha ucuz ve bizim sanayimiz için çok daha önemli olan demir yolu ulaşım yatırımlarından bahsettiniz, destekliyoruz. Fakat hep aynı şey oluyor, dün de Aile Bakanlığında da aynı şey oldu, bütçe ile sizin konuşmanız birbirine uyumlu değil. Bakın, demir yolu ulaşımı için ayrılan ödenek teklifinin millî gelir içerisindeki payı giderek düşüyor.

Bilgi ve iletişim çağındayız, bilgi ve iletişimin de payı hızlı bir şekilde düşüyor. Dolayısıyla hep şöyle bir şey oluyor, Sayın Bakanım, bu, sizin Bakanlığımıza özgü olan bir şey değil, sizler burada heyecan verici projelerden bahsediyorsunuz sonra bizler de, ben iktisatçı olduğum için bütçede ilgili kalemlere bakıyorum, bir bakıyorum ki iki üç sene içerisinde pay düşmüş. E, nasıl olacak bu?

Şimdi, buradan sizin sunumunuzda da değindiğiniz bir noktaya gelmek istiyorum, Sayın Aksu da bundan bahsetti: Önümüzdeki dönem Türkiye için çok büyük fırsatlar var ve bizim lojistik altyapımızı iyileştirmemiz gerekiyor, çok net. Şimdi, peki, lojistik alanında neredeyiz? 2012-2022, kaynak Dünya Bankası. Bakın, fiyat rekabeti dışında bütün alanlarda, Sayın Bakanım, geriye gitmişiz. Şimdi, AK PARTİ’li arkadaşlarla bizim pek anlaşamadığımız nokta şu: Yıllar içerisindeki iyileşmelerde, doğal olarak onlar bunu pozitif bir şey olarak görüyorlar, biz de görüyoruz fakat önemli olan nokta, bu yıllar içerisinde diğer ülkeler neler yapmış? Bizim rekabet ettiğimiz ülkeler neler yapmış? İşte, ona baktığımız zaman tablo daha iyi ortaya çıkıyor. Bakın burada, alanlara, mesela siz sunumunuzda bahsetmişsiniz “gümrükleme sürecinin etkinliği” son on sene içerisinde tam 19 sıra geriye düşmüşüz. “Ticaret ve ulaşımında ilgili altyapının kalitesi” 17 sıra geriye düşmüşüz. Yani sizler bu yatırımları yaparken diğer ülkeler de yapıyorlar ve diğer ülkeler anladığım kadarıyla daha akıllı yatırımlar yapıyorlar ki bizler bu alanlarda, uluslararası kıyaslamalarda bu yatırımları yapmamıza rağmen geriye düşüyoruz.

Şimdi, bu neden önemli? Bakın, bizim hem 2024 bütçe gerekçesine baktığımızda hem de Dünya Bankası endeksine baktığımızda şunu görüyoruz: “Öyle bir sıçrama yapacağız ki 10 sıra birden yükseleceğiz lojistik performans sıralamasında önümüzdeki iki yılda.” Şimdi, bakın, son on sene içerisinde geriye gitmişiz. Artı, ayrılan ödenek azalıyor ve 2024 bütçe gerekçesinde yer alan tahmin ve aynı zamanda hedefe baktığımız zaman da 10 sıra yükseleceğiz. Peki, bu nasıl olacak? Şimdi, “Bu nasıl olacak?” sorusunu bizler daha öncesinde kalkınma planında Sayın Cevdet Yılmaz’a sorduk, ilgili bakanlıklara sorduk, hep şöyle temel bir problemle karşılaşıyoruz Sayın Bakanım: Sizler burada hedeflerden bahsediyorsunuz, bu hedefler hepimizin de benimsediği hedefler. Fakat biz, bütçeye baktığımız zaman özellikle çok yıllık bütçelemeye baktığımız zaman burada nasıl bu sıçramayı gerçekleştireceğimizi bir türlü göremiyoruz. Yani o bakımdan da bizler doğal olarak, muhalefet olarak bunu bir iyi niyet manzumesi olarak okuyoruz. Çünkü hem sıralamada geriye düşmüşüz lojistik performansında hem ödeneğimiz azalıyor ve aynı zamanda diyoruz ki “Önümüzdeki üç yılda 10 sıra birden yükseleceğiz.” Nasıl? Orayı karıştırma, 10 sıra birden yükseleceğiz. Doğal olarak biz de o zaman bunu soruyoruz.

Şimdi, birkaç tane önemli nokta var burada: Bizim, önümüzde çok önemli bir fırsat var, işte Orta Kuşak Projesi. Orta Kuşak’ta mesela Pire Limanı’nın kapasitesi doldu, Türkiye çok büyük bir potansiyel sağlıyor, o yüzden bizim yapmamız gereken şeylerden bir tanesi bu taşımacılıkta çok daha iyi bir yere gitmemiz gerekiyor. Ama Cumhuriyet Halk Partisinin değerli milletvekilinin de söylediği gibi, biz bu ana limanlardaki Düzenli Hat Taşımacılığı Bağlantı Endeksi’nde bizim istediğimiz yerde değiliz. Dolayısıyla ben bütçeye baktığım zaman buna yeterli ödenek sağlanmadığını da görüyorum. O yüzden, benim size naçizane tavsiyem Orta Yol Projesi’ndeki o Orta Kuşak’ta, özellikle bizim bu bağlantı performansını iyileştirmemiz için çok daha fazla yatırım yapmamız gerekiyor; kaynaklarınızı, azalacak olan kaynaklarınızı bu çerçevede değerlendirebilirsiniz. Hava yolu taşımacılığında ben bir başarı olarak görüyorum ama aynı şeyi biz demir yolu alanında da göstermeliyiz. Bakın, sağ tarafta Almanya, Polonya, Çekya ve Türkiye’nin demir yoluyla taşınan mallarına baktık, Türkiye bu ülkelerin oldukça gerisinde, Almanya ve Polonya’nın çok daha fazla gerisinde, dolayısıyla bunun da daha fazla yatırıma ihtiyacı var.

Şimdi, benden önceki konuşmacılar internet konusundan bahsetmedi ama oysa bu çok önemli bir konu. İnternet hızı konusunda neredeyiz? Tabii, burada önemli bir kaynak var “Speedtest.net” uluslararası alanda bilinen bir kaynaktır. Şimdi, mobil internetin ortalama medya indirme hızı neymiş? Arkadaşlar, Türkiye Uganda’nın gerisinde, Etiyopya’nın bir sıra üstünde Ekim 2023 itibarıyla yani kasımda önemli bir değişme olmadıysa bizim mobil internet hızımız şu anda dünyada 72’nci sırada. Sabit geniş bant internet medya indirme hızına baktığımız zamansa 109’uncu sıradayız Kongo bizden üstte, Gabon’un 2 sıra üstündeyiz. Dolayısıyla burada, önümüzdeki dönemin özellikle sanayi alanında, hizmet sektörü alanında bu internet indirme hızı olmazsa olmazdır. Yani bizim her tarafı hem fiber ağlarla örmemiz hem de bu hızı artırmamız gerekiyor oysa şu anda -maalesef çok üzülerek söylüyorum- az gelişmiş Afrika ülkeleriyle neredeyse aynı ligdeyiz. Mesela önümüzdeki dönemde “dijital göçebe” kavramını tartışacağız, İstanbul’daki sektörlerin başka illere girmesi için neler yapılması gerektiğini tartışacağız. Bunun olmazsa olmazlarından bir tanesi internet hızının iyileştirilmesidir, oysa baktığımız zaman şu andaki olduğumuz lig ortada. Şimdi, başka bir nokta daha var fiber penetrasyon, 100 kişi başına internet aboneliğinde Türkiye yükseliyor, bu güzel fakat dünyadan daha hızlı yükselmiyor, dolayısıyla bizim abone sayımızı artırmamız gerekiyor. Önemli olan noktalardan bir tanesi bizim ağırlığı, iktisadi ağırlığı İstanbul’dan almamız ya da büyükşehirlerden almamız, aynı zamanda da sosyal yaşam kalitesini her ile eşit bir şekilde yaymamız için ne yapmamız gerekiyor? Bu fiber aboneliğini 100 kişi başına, yüz hane başına düşen fiber aboneliğini birbirine yakınlaştırmamız lazım oysa arada uçurumlar var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Bitiriyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Hocam, toparlayın.

Buyurun.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Bakın, şimdi, Kayseri, Ankara, İstanbul, Tekirdağ, İzmir gibi yerlere baktığımız zaman bunlar sanayinin, hizmet sektörünün zaten Türkiye’de lokomotif illeri, orada da istenilen düzeyde değiliz ama özellikle Ağrı, Zonguldak, Karaman, Sinop, Muş gibi şehirlere baktığımız zaman çok düşük bir hız var. İşte, biz aynı zamanda hep eşitsizlikten bahsediyoruz, fırsat eşitsizliğinden, gelir eşitsizliğinden bahsediyoruz; bizim bunu burada da hemen, bir an önce ortadan kaldırmamız gerekiyor.

Son olarak, tekrar aynı slayta döneceğim, işin özeti şuydu: Bakın, ulaştırma ve altyapı yatırımlarını sizler artıracağınızdan bahsetmişsiniz fakat bunun, ulaştırma altyapı bütçesinin millî gelire oranı demir yolu ulaşımı gibi alanlarda, bilgi, iletişim ve teknoloji gibi alanlarda düşük.

Son olarak da bir şeyden daha bahsetmek lazım, PTT. Bu PTT konusu önemli, bizler hep şunu söylemiştik PTT alanında...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Bitiriyorum Sayın Muş.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Buyurun.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Ben Varlık Fonuna karşı değilim, Cumhurbaşkanlığı bütçesinde de bu Varlık Fonuyla ilgili konuşacağız. Eğer siz PTT’yi bir Deutsche Post durumuna getirecek olursanız o zaman Varlık Fonu bence burada faydalı olabilir ama PTT’yi Varlık Fonu içerisinde sadece varlıkları olan bir şirket olarak göreceksiniz o zaman bu anlamlı değil. O yüzden, benim son söz olarak diyeceğim şey şu: Yarın bu Varlık Fonunu tartışacağız ama PTT bizim için önemli, biz buradan bir Deutsche Postu nasıl çıkartabiliriz ona kafa yormamız lazım, PTT’nin taşınmazlarını satmaya kafa yormamız lazım diyorum.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, 14.30'a kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.35



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 14.31****BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)****KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)**

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, 25'inci Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Sayın Ocaklı, buyurun lütfen.

Süreniz on dakikadır.

TAHSİN OCAKLI (Rize) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım; Komisyonumuzun değerli milletvekillerine ve heyetimize sevgilerimi saygılarımı sunuyorum.

Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesiyle ilgili ben de biraz size görüş vermek istiyorum.

Sayın Bakanım, tabii, hepimizin bildiği üzere, bir projenin başarılı olabilmesi için önce planlamanın doğru olması lazım, AR-GE'sinin vesairesinin iyice doğru yapılması gerekiyor. İktidar, bu anlamda, ne yazık ki biraz sınıfta kaldı. Bakın, mesela, nedenini şöyle izah edeyim, geçmişten başlayarak izah edelim: Örneğin, Karadeniz Sahil Yolu meselesi, yapımı tamamlandı ve şimdi ulaşım sürüyor. Vaktiyle o yol yapılırken biz o yolun yanlış yerden yapıldığını iddia edenlerdeniz -ben inşaat mühendisiyim- ve bu iddiamızı, tabii, sadece benim mühendislik bilgimle değil aynı zamanda ulaştırma ana bilim dalı başkanlığı yapan bir üniversitemizin hocasıyla oturup konuşup müzakere ettiğimizde karar verdik. Neden böyle söylüyorum ve nasıl oldu bu iş? Tabii, bir yol inşaatında en önemli şey hepimizin bildiği "3E" dediğimiz emniyetinin, ekonomisinin ve estetiğinin projeye uygunluğu meselesidir. Karadeniz Sahil Yolu'nda nasıl bir hata yaptık veya ne oldu, biraz kısaca anlatacağım hemen onu. Ben Rize'nin Ardeşen ilçesindenim, buraya bizden temsilci gelmeyeli kırk altı yıl oldu, o yüzden Rizeli beni epeyce donatıp gönderdi.

Şimdi, mesela, bir örnek vereceğim size: Rize'nin Ardeşen ilçesinde hemen Fırtına Deresi'nden -herkes bilir orayı- başlayıp ilçenin çıkışına kadar, Hamidiye'ye kadar olan bölge için proje bittikten sonra, Bilgi Edinme Yasası'na dayalı olarak Karayollarından aldığımız bilgiye göre 8 kilometrelik bir geçkinin 42 milyon dolar civarında maliyeti oldu. Oysa bizim şehrin yerleşim birimlerinin arkasından geçip kıyıların kollandığı bir projeyi çok daha düşük bir maliyetle 33 milyon dolara yapabileceğimizi o zaman ifade etmiş idik ama batımetresi kolay kontrol edilemeyen, kolay dolgu yolu yöntemiyle yapılan ihale sonunda bu yol bize pahalıya mal oldu ve sonuçta -bu yola karşı ilk davayı açanlardan birisi olarak- mahkeme kararları şuna amir hüküm verdi, dedi ki: "Yolun sökülüp eski hâle getirilmesi." Peki, şimdi bu mümkün mü? Tabii ki değil. Artık geriye ne kaldı? Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine müracaat edip Türkiye'yi tazminata mahkûm etme hâli, yolu. İyi de bizim zaten amacımız bu değildi ki; biz yolun doğru yerden, doğru biçimde, daha ekonomik, estetik, emniyetli yapılmasını sağlamak için bunları söylemiştik. Sizin iktidarınız döneminde de ne yazık ki sizin Bakanlığınızdan başka bürokratlar da bu yolun yanlış yapıldığını kabul ettiler.

Şimdi, planlamayla ilgili size bir küçük örnek daha vereceğim. Sayın Cumhurbaşkanının da ilçesi olan Güneysu'da, 2'nci kilometresinde son üç yılda yapılan yolun 3 defa göçtüğünü biliyor musunuz Sayın Bakanım? Burada oluşan kamu zararının bedelini kim ödeyecek? Hazine. Yani hazine kim? Halk yani biz. İşte planlama, emniyet, estetik demekle kastettiğim şey budur. Ben size bununla ilgili bir soru önergesi de verdim -tarihine bir bakayım ne zaman verdiğime müsaadenizle- bununla ilgili sizden cevap almamak da üzdü; Rize Güneysu yolunun 2'nci kilometresi için 10'uncu ayın 6'sında size bir soru önergesi vermişim ama ne yazık ki süresi içinde buna cevap vermemişsiniz. 2 tane önergem var size verilen; size mi gelmedi, bürokratlarınız mı ulaştırmadı, cevap mı vermediniz, bunu da bilmek isterim. Ama sonuçta o soru önergesinde de yazıyordu. Yine, Sayın Cumhurbaşkanının dere yatakları üzerine yapılanma yapılmaması önerisine uyulmayarak, derenin buradan sel yoluyla, heyelan yoluyla yolu tahrip ettiğini ve maliyetinin hepimize yansındığını üzülererek söylemek zorundayım. Bundan sonra da o yolda ne yazık ki tekrar çökme olabilecek.

Yine, 7'nci ayın 25'inde size bir soru önergesi daha verdim. Orada da Ovit Tüneli'nin İkizdere ve Ovit arasındaki 22 kilometrelik bölümü başta olmak üzere bağlantı yollarının niçin tamamlanmadığını ve yapılmadığını istiyoruz sizden. Bu, uzun zamandır süren, söylediğimiz, ertelenen ama bölgenin insanının ihtiyacı olan bir yoldur. Bununla ilgili de söylediğim gibi cevap vermemeniz güzel değil, işin doğrusu bununla ilgili sizden bilgi bekliyoruz.

Sonra, yine, bir başka yolumuz daha var. Güneysu 14 kilometrelik... Düzeltiyorum, o değil, onu söyledim; Ovit'i de söyledim.

Şimdi, bir de Ulaştırma Bakanlığının tapusu Trabzonlulara mı verildi Sayın Bakan; giden Trabzonlu, gelen Trabzonlu. Demin aşağıda Sayın Bakanla da yemek yedik. O geldiğinde şöyle bir şey oldu; 7 Mayıs 2023 tarihinde Sayın Bakan gelir Rize'ye ve demeç verir, der ki: "Merak etmeyin..." Bu arada, on üç yıl önce de il başkanlığı yapan Sayın Ayar da oradadır, şimdi de il başkanıdır. Tam on üç yıl önce başlayan ama tek bir adım dahi atılmayan, bir arpa boyu bile yol alınmayan Derepazarı-Kendirli-Ikizdere yolunu hiçbir şey... "Yarın başlayacağız." demiş Sayın Bakan, o bitirememiş; şimdi siz geldiniz, bakalım sizin ne diyeceğinizi de bekliyoruz.

Yani Rize'de ulaşım ile ilgili sorunların bir bölümünden size söz etmiş oldum ama bir de tabii, şey var, az zamanım kalmış ama notlarımdan da biraz okumak istiyorum size. 2024 bütçesinde garanti ödemelerine toplam 162,4 milyar TL ayrılmış; KÖİ şeklinde yapılan Avrasya Tüneli'ne de 4,9 milyar TL, otoyol ve köprüler için de 73,8 milyar TL ödenecek. Dün, şimdi, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığının bütçesini görüşmüştük burada ve 22 milyondan daha fazla insanın sosyal yardıma ihtiyacı olduğunu Sayın Bakanın ifadesiyle öğrenmiştik. Geliri 3.800 TL'den daha az olan tam 22 milyon insan var bu ülkede, nüfusun dörtte 1'i yani ve 22 milyon yoksul insanın yaşama tutunması için bütçeden ayrılan pay 497 milyar TL. Dün mesela karşı sıralardan kızdılar bana iktidar milletvekilleri, AK PARTİ milletvekilleri ve MHP milletvekilleri. Niye kızdılar biliyor musunuz? Dün dedim ki: "Şu engellilerin ve yaşlıların bakımı için ek bütçede 5,8 trilyon görülüyor, şuraya 5 milyon TL daha ayıralım." Oylamada "hayır" dediler, ben onların oylamada "hayır" dediklerini çektiğim için bana çok öfkeleniler. Arkadaşlar, kendimizi gizlemeye gerek yok ki, söylediklerinizin, yaptıklarınızın ben kendisini gösteriyorum. Bunu not olarak da söylemek istedim.

Şimdi, KÖİ'yle yapılan köprü, otoyol, tünel ve hastanelere ödenecek olan para normalde bir elin parmakları kadar müteahhitlere seçilerek onlara ödeniyor ve 162,4 milyar TL ödenecek. Cumhurbaşkanı kamu-özel iş birliği projelerini "Hazineden 5 kuruş para çıkmadan yapılacak." diye anlatıyordu. Oysa devlet garantisi verilerek yapılan bu projelere her yıl milyarlarca dolar para aktarılıyor ve yirmi beş-otuz yıl boyunca halkımız bu borcu ödemek için borçlu olarak hayatını sürdürecektir ve devam edecek.

KÖİ projeleri vatandaşın tepkisini çekmeye başlayınca onun yerine “21/b” diye yeni bir şey keşfettiniz ve davet usulüyle istediğiniz işi istediğiniz şirkete ve firmalara yönlendirebiliyorsunuz. Maliyetlere bakıyoruz: 1,6 milyar dolara 1 tünel, 3 milyar dolara 1 köprü, 4 milyar dolara bir havalimanı... 1973 yılında yapılan Boğaz Köprüsü’nün maliyeti 21 milyon dolar, 1988’de yapılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün maliyeti 400 milyon dolar, 2016 yılında yapılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün maliyeti 3,5 milyar avro.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir dakika ekliyorum sürenize.

Buyurun.

TAHSİN OCAKLI (Rize) – Hesaplarınızda bir hata var. Devlet kurulacak olan paralarla aslında köprü, yol, hastane yapıyorsunuz ve bunun için de takdir bekliyorsunuz ama edemiyoruz, eleştiriyoruz. Normalde yargının konusu olması gereken işleri burada bütçe konuşmalarında konuşuyoruz.

Yaşadığımız tren kazasıyla ilgili bütün hatiplerimizin söyledikleri ortada. Bu tren kazalarının ilgililerine soruşturma açılmaması ya da ceza müeyyidelerle ilgili herhangi somut bir şey görmememiz hâli Türkiye’de herkesi rahatsız ediyor. Necip Fazıl şöyle söylüyor: “Bir kişiye tam dokuz, dokuz kişiye bir pul/Bu taksimi kurt yapmaz kuzulara şah olsa...” Şimdi siz kuzu musunuz, kurt musunuz yoksa kuzu postuna bürünmüş kurt mu? Onu vatandaş anlayamamış.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Ocaklı, bitti süre.

TAHSİN OCAKLI (Rize) – Peki, bitiriyorum, süremi aşmayayım, kimsenin süresini de yemek istemem.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Ben teşekkür ediyorum.

Şimdi Sayın Kırkpınar, sonrasında Sayın Sayyigit, sonrasında Sayın Akay, sonrasında Sayın Ağbaba konuşacak.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, çok saygıdeğer Bakanım; şahsınızda tüm heyete saygı sunuyorum.

2024 yılı bütçenizin de hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyorum.

Tabii, değerli arkadaşlar, asıl konuşmama geçmeden önce, özellikle Plan ve Bütçe Komisyonunun ta başından bugüne kadarki bazı hususlarla ilgili birkaç cümle ifade etmek istiyorum. Tabii, bizim burada had bildirmek ya da bir başkasına “hadsiz” demek gibi bir hakkımız yok. Kimseye nasıl konuşacağını bizim söylemek gibi bir durumumuz da elbette yok. Sadece söylemek istediğim şeyler bazı tespitler, ifade etmek istediğim şeyler de bunlar.

Şimdi, bazı hatipler Sağlık Bakanlığının bütçesinde konuşurken “şu kadar hastane eksik” ya da “Şu hizmetleri talep ediyoruz.” demek yerine ötekileştirici bir dil, ayrımcı bir dil kullanmayı tercih ediyor. Yine, tarımda baraj, gölet ya da tarımsal desteklerin artırılmasına yönelik bir talepte bulunmak yerine aynı dili kullanmaya devam ediyorlar. Ulaştırımda yapılan yollar, köprüler, demir yollarından daha fazlasını talep etmek yerine eksiklikleri dile getirmek yerine yapılan yolların güvenlikçi bir anlayışla yapıldığını söyleyerek yine oradan “Bir ayrışma, bir ötekileştirme yaratabilir miyiz?” anlayışını hâkim kılan bir konsept, bu anlayış tüm bakanlıkların bütçesinde maalesef böyle sürüp gidiyor. Dolayısıyla

Sayın Başkanımız da burada Anayasa'yı, Anayasa'nın 3'üncü maddesini hatırlatıyor, özenli bir dil kullanmaya hatipleri davet ediyor. Fakat bazı muhataplar, özellikle maksatlı, kasıtlı ve sürekli bir şekilde ayırıştırıcı, yaralayıcı ve hatta bölücü bir dil kullanmayı, maalesef, tercih ediyorlar.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bir konuşma metni falan var mı Yaşar Bey; böyle sınırı falan varsa çizin, ona göre konuşalım, üzmemelim sizi Yaşar Bey.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Değerli arkadaşlar, Türkiye Büyük Millet Meclisinin çatısı bizlere burada başta Anayasa ve yasalar olmak üzere...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Anlaşıyor ki üzülmüşsünüz, kırılmışsınız!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Evet, başta Anayasa olmak üzere, yasalara göre hareket ediyoruz; davranış, hareket, faaliyet ve söylemlerimizi de bu doğrultuda icra etmeye çalışıyoruz. Bu çatı, Türkiye Cumhuriyeti devletinin en önemli, en kutsal çatısı; burada yasalara aykırı, Anayasa'ya aykırı, her ne şekilde bir davranış olursa olsun, bunu biz kabul etmeyeceğimizi özellikle ifade etmek istiyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Anayasa ne? Anayasa ne, tanıyor musunuz?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – Türkiye Cumhuriyeti devleti, 85 milyon bir ve beraber olarak, binlerce yıldan beri bizler bu topraklarda yaşıyoruz; Alevi'siyle, Sünni'siyle, Kürt'üyle, Türk'üyle, Laz'ıyla, Çerkez'ıyla, velhasıl bütün dinî ve etnik yapılarımızla biz bir ve beraber yaşıyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Anayasa 153'ü biliyor musun? Yargıtay darbe yapıyor, sizin bile haberiniz yok!

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Ağbaba, lütfen.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Dinliyoruz işte, ayar veriyor, nasıl konuşacağız ona göre!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Bu coğrafyada yaşamak için binlerce yıldan beri de bedel ödüyoruz, öyle gözüktüyor ki bu bedelleri ödemeye de devam edeceğiz. Ama şunu hiç kimse unutmasın, biz bu ülkeyi asla böldürmeyeceğiz ve kıyamete kadar da bu cennet vatanda ay yıldızlı Türk Bayrağı'mızın gölgesinde yaşamaya devam edeceğiz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – “Vatan bölünmez, bayrak inmez, ezan susmaz!” ne ilgisi var?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Evet, değerli arkadaşlar, şimdi...

VELİ AĞBABA (Malatya) – “TOGG'u durduramayacaksınız!”

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Sayın Veli Ağbaba'nın niye rahatsız olduğunu ben merak ediyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) – “Bayrak inmez, vatan bölünmez, ezan susmaz; TOGG'u da durduramayacaksınız!”

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Ay yıldızlı Türk Bayrağı'ndan mı rahatsız oluyor?

VELİ AĞBABA (Malatya) – Hayır, konuyla ne alakası var?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Vatanın birliğinden, bütünlüğünden, beraberliğinden mi rahatsız oluyor; Anayasa'nın bütünlüğüne atıfta bulunduğundan mı rahatsız oluyor?

VELİ AĞBABA (Malatya) – “Anayasa” deme, Yaşar Bey “Anayasa” deme!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Yasalardan mı rahatsız oluyor yoksa birlikte yaşama arzumuzdan, anlayışımızdan, isteğimizden mi rahatsız oluyor, bunu anlamak istiyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bu kanunla bu vatanın, ezanın, bayrağın ne ilgisi var?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Tabii, lafı ben 6'lı, 7'li masaya da getirerek konuyu çarpıtmak istemiyorum; burada biz Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesini tartışıyoruz.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Ama bir türlü gelemediniz!

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bizim 6'lı masamız var ama örneğin geçmişte FETÖ'yle ortaklığımız yok bizim!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Evet, değerli arkadaşlar...

VELİ AĞBABA (Malatya) – FETÖ'yle ortaklığımız yok örneğin bizim!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Benden sonra konuşmacısın, dikkat et.

Ülkemize kazandırdığımız demokrasi ve kalkınma altyapısını daha büyük atılımların başlangıcı hâline dönüştürmek için Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan tarafından başlatılan ve Türkiye Yüzyılı'nda, her alanda olduğu gibi, ulaştırma ve altyapı alanında da yatırımların artarak devam edeceğini burada görmek Sayın Bakanım, bizleri ziyadesiyle bir kere daha mutlu etti.

Ulaştırma ve altyapı alanında cumhuriyetimizin ilk asrının eksikliklerini giderecek, ikinci asrın hazırlıklarını tamamlayacak eser ve hizmetler ortaya koyduk. Böylece takip eden değil takip edilen bir ülke konumu hâline geldik.

Yine, eğitimden sağlığa, adaletten emniyete, ulaştırmadan enerjiye, sanayiden tarıma, her alanda ülkemizin bugün geldiği seviye istikbalimize umutla bakmamızı şükürler olsun ki temin ediyor.

Hizmete açtığımız her yatırımı, evlatlarımıza bırakacağımız büyük ve güçlü Türkiye'nin yeni bir tuğlası olarak görüyoruz. Yıllarca suni kavgalar ve iç çekişmelerle bu ülkenin vaktini ve enerjisini heba edenlere inat, eser ve hizmet çatısını sürekli daha yukarıya doğru taşıdık ve taşımaya da devam edeceğiz. Siyasi, diplomatik ve güvenlik başarılarımızın yanında; yatırımla, istihdamla, üretimle, ihracatla büyüttüğümüz ülkemizi Türkiye Yüzyılı'yla zirveye çıkarmakta da kararlıyız, buna hiç kimse engel olamayacak.

Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında bu önemli yatırımlar ve gelişmelerle stratejik konumumuz gereği en iyi şekilde değerlendirerek ülkemizi uluslararası alanda vazgeçilmez bir ülke konumuna taşıdık. Hızla gelişen teknolojiler, günümüz toplumunun ekonomik ve sosyal hayat tarzını derinden etkilemektedir. Bunun ulaşım alanındaki en belirgin yansıması ise hız ve hareketliliğin artması olmuştur. Artan hareketliliğe ayak uydurabilmek için sürdürülebilir ulaşım politikası artık tüm gelişmiş toplumların ortak hedefidir. Bu noktada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın geleceği bugünden tasarlayıp teknolojideki gelişmeleri, küresel trendleri dikkate alarak dünyadaki gelişmeleri yakından takip ettiğini memnuniyetle görüyoruz.

AK PARTİ olarak “Nereden, nereye.” diyerek yapılan çalışmalardan sadece birkaç tanesini örnek vermek istiyorum. Ulaşım, ulaştırmada bölünmüş yol mesafemizin 6.100 kilometreden 30 binlere doğru yaklaştığını memnuniyetle görüyoruz. Otoyol uzunluğumuzun 1.714 kilometreden 4 bin kilometreye doğru yaklaştığını memnuniyetle görüyoruz. Bölünmüş yollarımız ülkemizin yol ağının yüzde 43'ünü oluşturmasına rağmen bütün yol ağımda hareket eden trafiğin yüzde 83'üne de hizmet veriyor, bu hizmetlerimiz. Bölünmüş yol yatırımlarımızla trafik güvenliğini artırarak kazalardaki ölüm oranlarını da düşürdük. Tabii, buradaki hedefimiz, amacımız sıfır ölüm. Taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlıyoruz. Seyahat konforunu artırıyoruz ve bunun süresini de kısaltıyoruz. Yollarımızdaki ortalama hızı 40 kilometreden 90 kilometreye çıkardık. Hizmete sunduğumuz her çalışmada bütünsel kalkınmayı geliştirerek halkımızın refahını artırdık, ihtiyaçlara da bu anlamda cevap verdik. Kara yolu tünel sayımız 83'ten 470'e, kara yolu tren uzunluğumuzu 50 kilometreden 700 kilometreye, köprü ve viyadük uzunluğumuzu ise 311 kilometreden 731 kilometreye yükselttik. Hava yollarında 26'dan devraldığımız havalimanı sayısını bugün 57'ye, yarın da 67'ye ulaştıracağımızı ifade ediyoruz. Yine, tersane sayımızı 37'den 84'e çıkardık. Son yirmi bir yılda ülkemizin ulaşım ve iletişim altyapısına

harcadığımız yaklaşık 200 milyar dolarla bu alanda çok önemli mesafeler katettik. Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında kaydetmiş olduğumuz önemli yatırımlar ve gelişmelerle stratejik konumumuzu en iyi şekilde değerlendirerek ülkemizi uluslararası alanda vazgeçilmez bir noktaya taşımış bulunuyoruz. Ülkemiz dört saatlik uçuş süresiyle yaklaşık 1 milyar 650 milyon insanın yaşadığı, 43 trilyon 200 milyar dolar gayrisafi millî hasılaya sahip ve 11 trilyon dolar ticaret hacmi bulunan 67 ülkenin merkezi konumunda yer almaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Kırkpınar, toparlayın.

Buyurun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Teşekkür ediyorum.

3 kıtayı birbirine bağlayan jeopolitik konumuyla da Avrupa, Asya ve Afrika ülkelerinin ekonomik ve sosyal gelişmeleri için çok önemli bir noktada bulunuyoruz. Tabii ki burada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın yirmi bir yılda yaptığı hizmetleri burada on dakikaya sığdıracak değiliz, buna günler ve saatler yetmez. “Yol, medeniyettir.” anlayışıyla, Sayın Bakanım burada yapmış olduğunuz sunumdan dolayı size ve bugüne kadar ulaştırmayla ilgili, ülkemizin altyapısıyla ilgili hizmeti, emeği geçmiş bütün Bakanlarımıza, bütün Bakanlık yetkililerine -işçisine mühendisine kadar hepsine- en derin şükranlarımızı ve teşekkürlerimi arz ediyorum. 2024 yılı bütçesinin hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, lütfen süre kullanımı konusunda hassas olalım, çok fazla talep gelmiş konuşmayla alakalı, özellikle rica ediyorum.

Sayın Temelli, buyurun.

SEZAI TEMELLİ (Muş) - Sayın Başkan, hatip konuşmasında partimizi bölücülükle suçlamıştır. Bunu kabul etmiyoruz, ifadesini geri almak için sizin lütfen tutanaklardan bakıp gereğini yapmanızı istiyoruz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) – İsim, şahıs hiçbir şey kullanmadım. Üzerine alınmak isteyenler alsın.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sayyığıt...

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYIĞİT (Van) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

AKP'lilerin on dakikada bitiremediği hizmetlere ben de buradan devam edeyim, bir on dakika da o hizmetlerinizi ben anlatayım. En büyük hizmetlerinizden bir tanesi de şu fotoğrafta görünüyor; burası Batman, üç gün önce olan sel felaketinden sonraki fotoğrafı. Bu sizlerin eseri, bunu ifade edeyim. Batman'da yaşanan selde 4 insan yaşamını yitirdi. Batmanlılar şunu ifade ediyor: “Bu kader değil altyapı eksikliği.” diyorlar. Birçok kentte gördüğümüz tablo maalesef bu. Batman'da gidip iktidarınızı öveceğinize, kuru müjdelere vereceğinize keşke ulaşım ve altyapı sorunlarına ciddi, kalıcı çözümler bulabilseydiniz. Bunu yapmadığımız gibi bir de HEDEP belediyelerine kayyumlar atıyorsunuz. Kayyumların kentlerimizi nasıl çökerttiği 2022 yılı Sayıştay raporlarına da yansdı. Onca bulgu ve tespit zaten nasıl bir yolsuzluk, hırsızlık içerisinde olduğunu açık bir şekilde ortaya koyuyor.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basın emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Dün AKP iktidarı akşama kadar kadın politikaları, kadın istihdamı noktasında kendini öve öve bitiremedi ama maalesef, dünkü Bakanlık hariç gördüğümüz manzara burada hep aynı. Gerçekten merak ediyorum, bakanlık ya da bakan yardımcılığı işi yapabilecek hiç mi kadın arkadaşımız yok? Sizin kadın istihdamınız ne kadar Bakanlık bünyesinde, onu da merak ediyorum.

Diğer konuya geçelim. Modern ekonomik döngünün, çağdaş bir yaşamın gerçekleşmesine hizmet etmesi gereken önemli bir Bakanlığın bütçesini görüşüyoruz. Sayın Bakan da sunumunda yapılan köprülerden, yollardan ve viyadüklerden çokça bahsetti. Elbette, doğal alanlar katledilmeden toplumun yararına yapılan her şeye bizim de itirazımız yok ama bunların hangi bedellerle, hangi usullerle yapıldığı, bunların topluma maliyeti üzerinde konuşmak zorundayız. Normal şartlarda ulaştırma ve altyapı bir kamusal yatırım biçimi; tabii, yirmi bir yıllık AKP iktidarının icraatlarına baktığımızda bunun böyle ilerlemediğini de çok net bir şekilde görebiliyoruz çünkü ulaştırma ve altyapı eksenli yapılan birçok çalışmanın birilerinin zenginleşmesine hizmet eden bir sermaye birikimi modeli hâline geldiği gerçekliği söz konusu. Eskiden halk arasında bir deyim vardı Sayın Bakan “Ödediğiniz vergiler size yol, su, elektrik olarak geri dönecek.” deniliyordu. Bugün AKP iktidarı vergi topluyor ama zaten bununla yaptığını söylediği hizmetten yararlanmak için de bir daha ücret talep ediyor insanlardan. Hatta bazı yurttaşlar belki de hayatlarında hiçbir zaman kullanamayacağı hazine garantili köprü veya tünele ücret ödemek zorunda bırakılabiliyor; açıkçası, temel itiraz noktamız tam da burasıdır.

Bunun yanında, ülkede bölgeler arası yatırım eşitsizliği üzerine de değinmek istiyorum. Karşı taraftan şimdi itirazlar yüksелеcek ama biz sözümüzü yine sakınmayacağız. Nasıl ki hamasi nutuklarla “Her bir kilometrekaresi...”yle başlayan cümleler kuruluyorsa ekonomik ve sosyal politikalarda da bunun bir tutarlılığının olması gerekiyor. Bugün siyasi iktidarın kendince belirlediği bazı mega projeler var, bunların ne kadarının çok gerekli olduğu, topluma ne kadar fayda sağlayacağı açıkçası tartışma konusu. Diğer bir nokta: “Mega” veya “ultra” denilen bütün yatırımların ülkenin bir köşesinde toplanması Sayın Bakan. Mesela, kaç yıldır tartışılan bir mega proje var, Kanal İstanbul; devasa bir maliyet isteyen bir proje. Aciliyeti var mıydı? Hayır. Çok mu gerekiydi? Hayır. Buraya verilecek parayla ülkenin birçok kronik sorunu aslında çözülebilirdi, bölgeler arası gelişmişlik farkını ortadan kaldırmak amacıyla da kullanılabilirdi. Bakın, bugün şehirler arası ulaşımında bölgeler arası eşitsizlikler ciddi boyutlara ulaşmış durumda. Kürt coğrafyası başta olmak üzere birçok kentte metro ve hafif raylı sistemler gibi toplu taşıma yöntemleri yok. Sizin şuraya bıraktığımız maketler bile yok bizim oralarda Sayın Bakan. Dolayısıyla dezavantajlı bölgelerin sorunlarına pansuman yaparak sorunlara çözüm üretemezsiniz. Topografyası engebeli, ulaşım imkânları kısıtlı ve sosyoekonomik açıdan zayıf olan kentlerimiz var. Elbette şunu yaptık, bunu yaptık diyeceksiniz ama bölgeler arasında dengeli bir yatırım programı söz konusu değil.

Bugün yolcu ve yük taşımacılığında en çok kullanılan ulaşım yöntemi kara yolu. Yirmi bir yılda siyasi iktidarın yaptıkları bir lütuf değil, toplumu minnet duygusuna zorlamanın da bir anlamı yok. Şöyle bir araştırdığımızda, birçok ilde yollarla ilgili projeler yarım kalmış durumda, bunu en çok da Kürt kentlerinde görmekteyiz. Açıkçası, bunun bir politika olduğuna yönelik toplumda da ciddi bir kanaat söz konusu. Şöyle bir karşılaştırma yapmak istiyorum, sabahki hatibimiz de ifade etti ama üstünde tekrar durmak istiyorum: Trabzon’u ele alalım, mesela sizin memleketinizi; nüfusu 800 bin, yirmi bir yılda yapılan ulaştırma ve erişim yatırımları tutarı...

(Uğultular)

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Sesim zaten bugün sıkıntılı, orada siz konuşunca gerçekten daha fazla yükseltmek zorunda kalıyorum ve bu beni zorluyor.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) – Herkes duyuyor, bir sıkıntı yok.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Sayyığit, devam edelim.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Şöyle bir karşılaştırma yapmak istiyorum Sayın Bakan: Yirmi bir yılda yapılan ulaştırma ve erişim yatırımları 77 milyar 137 milyon 808 bin 719 lira. Bir de seçim bölgem Van’a bakalım, nüfusu 1 milyon 200 bin olan bir kentten bahsediyoruz, yirmi bir yılda aldığı ulaştırma ve erişim yatırım toplamı 37 milyar 271 milyon 838 bin 496 lira yani yarısı kadar. Rize’ye bakalım bir de, nüfusu 350 bin, yirmi bir yılda aldığı ulaştırma ve erişim yatırımı tam olarak 72 milyar 993 milyon 550 bin 548 lira. Buna mukabil 1 milyon 800 bin nüfuslu Diyarbakır’ın yirmi bir yılda bu kapsamda aldığı yatırım tutarı ise sadece 32 milyar 82 milyon 936 bin 993 lira. Sayın Bakan, değerli hazırun; sizce de bu işte bir dengesizlik yok mu? Bizim kentlerde de yollar, tüneller yapıyor elbette, bunu da ifade edelim ama bitmeyen yollar da yapılıyor. Şırnak’ta, Siirt’te, Van’da, Bitlis’te, Batman’da ve birçok kentte başlanıp yarıda bırakılmış yol çalışmaları var. Mesela, bir kültür ve politika merkezi olan Diyarbakır neden 2023-2035 Otoyol Ağı Projesi içerisinde yer almıyor Sayın Bakan? Bakın, Tatvan-Bitlis arasındaki yolun yapımına 1993 yılında başlanmış ama hâlâ bitmiş değil. Yine, Siirt-Eruh yolu, başlama tarihi 1998 ama nasipse 2024’te bitirilmesi planlanıyor. Bingöl-Erzurum yolunda bitmeyen yol çalışmaları, on yıldır açılmayan tüneller söz konusu. Aynı yol hikâyesi Ağrı-Hamur-Tutak-Patnos yolunda, Cizre-Silopi arası uluslararası yolda ve Van Çevre Yolu’nda da var. Açıkçası, sadece kara yolu ulaşımında değil hava yolu ulaşımında da bir çifte standart söz konusu çünkü kentlerin ekonomisi zaten zayıf, işsizlik had safhada, bununla birlikte uçak sefer sayıları az ve biletler çok pahalı Sayın Bakan.

Seçim bölgem Van’ın maruz bırakıldığı ayrımcılığı da özellikle ifade etmek istiyorum, rakamları üst üste koyup bir yatırım toplamı çıkarabilirsiniz ama bu durum Van’da kangrene dönüşen çevre yolu sorununu ortadan kaldırmıyor Sayın Bakan. Van, nüfusu 1 milyonun üzerinde bir büyükşehir, Muş, Ağrı, Hakkâri ve Bitlis için de bir çekim merkezi yani serhat bölgesinin başkenti; aynı zamanda İran sınırında, tam bir Orta Doğu ticari pazarının ortasında ama AKP iktidarı, on üç yıldır Van’da çevre yolunu bitirmedi, Vanlıları bir çevre yolundan mahrum bıraktı, 30 büyükşehirde kamulaştırma usulüyle çevre yolları yaptı ama hiçbir yerde yapmadığını yaparak çevre yolunun önüne bir takoz gibi 18’inci maddeyi koydu. Cumhurbaşkanı Erdoğan da birkaç yıl önce “müjde” diyerek yapıyoruz şeklinde konuştu fakat bir sonuç yok ortada. Bugün çevre yolunun hâlen yapılmamasından dolayı kamyon, tır gibi büyük araçlar şehir içi trafiğine giriyor, zaten bir keşmekeş hâlindeki trafik sorunu bununla birlikte daha da büyüyor. Söz konusu yolun toplam uzunluğu sadece 41 kilometre Sayın Bakan. Her yıl kışa doğru birkaç kepeceyi görüyoruz ama onlar da “Kış koşulları bastırdı.” diyerek çekip gidiyorlar. Peki, neden yapılmıyor bu çevre yolu? Bunun Van Büyükşehir Belediyesine atanan kayyumlarla, onların getirdiği parkomat sistemiyle bir ilgisi var mı, yok mu; bunu da sormak istiyorum buradan size. Bunu şu nedenle soruyorum: Kayyumdan önce trafik sorununu çözmek için DBP Belediyemiz güzel bir katlı otopark yapmıştı ama kayyum geldiğinde bitmiş binayı AVM’ye dönüştürmek istedi, katlı otopark binası AVM de olamadı yani halk deyimıyla mundar oldu. “Trafik ve ulaşım sorununa çözüm” diye de âdeta halkı haraca bağlarçasına Van’ın her köşesinde parkomat uygulaması başlatıldı. Dolayısıyla kentimizde sorunların çözülmesinin önünde duran, çözümün önüne takoz koyan bir şebeke var. Van’da bir rant mekanizması kuran bu kliğin hesaplarının bozulması için çevre yolu bizler açısından çok önemli. Bu sebeple bir cevap bekliyoruz Sayın Bakan; Van’da çevre yolu yapılacak mı, yapılmayacak mı? Van halkı on üç yıl bekledi, daha kaç yıl beklemesi gerekiyor?

Bir diğer sorun: Van, uçak sefer sayıları ve astronomik bilet fiyatları konusunda da cezalandırılan bir kent. Yurttaşlar yakın tarihli uçak bileti bulamazken bazen çevre illere gitmek zorunda kalıyorlar, yaşlı ve hasta insanlar yirmi beş-otuz saat süren otobüs yolculuğuna mahkûm ediliyor. Sayın Bakan,

Van halkı için hava yolu bir lüks değil tamamıyla bir zorunluluk çünkü İstanbul, Ankara, İzmir gibi merkezlere fazlasıyla uzak bir yer. Cenazelerini Van'a götüremeyen insanlarımız var, hastasını nakletemeyenler var, akrabasının taziyesine gidemeyen yurttaşlarımız var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Buyurun, tamamlayın.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Neden 2019'da günlük 20'nin üzerinde uçak seferi varken bugün 10-11 civarında? 2020 yılında Bakanlığınız buna gerekçe olarak "Boeing 737 MAX uçaklarında yaşanan sorunlar ve siparişlerin gelmemesi." diye cevap vermiş, üzerinden üç yıl geçti, bu uçaklar niye hâlâ gelmiyor? Van'da işsizlik de yoksulluk da ciddi boyutlarda olmasına rağmen bilet fiyatları da astronomik düzeylerde. Bir uçak biletine 4 bin lira vermek insanlarımız için çok büyük bir para Sayın Bakan. Ben de bu konuda yanıtlamanız için soru önergesi verdim geçen aylarda. İlettiğimiz sorulara yönelik bir çözüm ortaya koymak yerine topu hava yolu şirketlerine atmışsınız, "serbest piyasa koşulları" diyorsunuz ama sosyal devlet olma yükümlülüğünüz yok mu Sayın Bakan? Bakanlığınız yurttaşı serbest piyasa koşullarına yem etmemeli. Dolayısıyla Van halkı adına yaşanan sorunları buradan size iletirken aynı zamanda bir çözüm beklediğimizi de ısrarla ifade etmek istiyorum çünkü sosyal medyada da TT olduğu şekliyle Van uçamıyor.

Teşekkür ederim.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

3.- *Oturum Başkanı Orhan Erdem'in, Van Milletvekili Gülcan Kaçmaz Sayyigit'in Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması*

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Sayyigit, teşekkür ederim.

Yine, konuşmanız içindeki "Kürt kentleri" ifadesi için... Sayın milletvekilleri, Anayasa'nın 3'üncü maddesinde devletin ve milletin bölünmez bir bütün olduğu belirtilmektedir. Yapılan konuşmalarda, değerlendirmelerde Anayasa'nın bu hükmü doğrultusunda gerekli hassasiyetin gösterilmesini tekrar hatırlatmak istiyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A) *KANUN TEKLİFLERİ (Devam)*

1.- *2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/276) ve 2022 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/274) ile Sayıştay tezkereleri (Devam)*

a) *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)*

b) *Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)*

c) *Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)*

ç) *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)*

d) *Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) (Devam)*

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Söz sırası Sayın Cevdet Akay'da, sonra Ağbaba, sonra Bakırhoğlu olarak devam edeceğiz.

Sayın Akay...

CEVDET AKAY (Karabük) – Teşekkürler Başkanım.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, çok kıymetli bürokratlar, değerli basın mensupları; ben de hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Bakanlığımız bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum Sayın Bakanım.

Şimdi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesine baktığımız zaman genel bütçe içerisinde 369 milyarlık bir rakamla yaklaşık yüzde 3,32'sine tekabül ediyor Sayın Bakanım, önemli bir Bakanlık. Kendi bütçeniz içerisinde alt dağılıma baktığımız zaman da burada demir yolu ulaşımı yaklaşık 90 milyarlık bir rakamla bütçenin yüzde 24'üne tekabül ediyor, yüzde 24,64'ünü almış. Demir yolu ağları hakikaten önemli bir şey ama burada ilginç olan program dışı giderlerin 261 milyarlık bir rakama ulaşmış olması. Şimdiye kadar gelen Bakanlıklar arasında program dışı giderlerin en yüksek olduğu bir bütçeyle karşı karşıyayız yani ilk üç içerisinde diyebilirim, yüzde 70'lik bir oran, bu çok yüksek bir oran. Genelde programa bağlı giderlerin uygulamada olması, harcamaların o şekliyle yapılması tercih edilendir; program dışı giderlerin de genelde büyük bir bölümünün, tamamına yakın kısmının hazine yardımı şekliyle olduğunu görüyoruz. Burada daha esnek bir kullanım olduğu için nasıl bütçe dışı, bütçe içi fonlarda tenkitler oluyorsa mevcut bütçe içerisinde de her bakanlıkta da bu tenkidimizi yapıyoruz, bir sonraki bütçede bunlara da riayet edilmesini umuyoruz.

Ormanlar ve doğanın korunmasıyla ilgili 2022'de hiçbir ödenek ayrılmadığı hâlde 7 milyonluk bir harcama olmuş, 2023 ve 2024'te ödenek de konulmamış. Yani ormanlar ve doğanın korunmasıyla ilgili ödenek bütçe teklifinde olacaksa bu faydalı bir şey ama 2022'de harcama olduğu hâlde 2023 ve 2024'te ödenek yok.

Tarım ve turizmin geliştirilmesiyle ilgili de çok az pay ayırmışsınız. Cari transferler yine yüzde 31'ine tekabül ediyor. Burada da sermaye giderleri ve sermaye transferlerine baktığımız zaman yani yatırım harcamaları 248 milyarlık bir tutar, bütçenin aşağı yukarı yüzde 64'ünü burada oluşturan rakam da yine baktığımızda tamamına yakını özellikle hazine yardımı şeklinde yapılan yardımlar. Bu 248 milyar içerisinde merak ettiğimiz bir konu şu var Sayın Bakanım: Buradan hazine kefaleti veya garantisi -bu bütçeye yani bu programdaki bu gider dışında- kapsamında yani veya dış proje kapsamında Ulaştırma Bakanlığına iş yapan firmalara bir kredi kullandırımı var mı? Varsa bu tutar ne kadar? Bu kullanımın alakalı şu andaki projeler nedir? Bunu buradan özellikle sormak istedik çünkü Ulaştırma Bakanlığı büyük bir Bakanlık özellikle altyapı yatırımlarında da muazzam yatırımları var, büyüklükleri var. Buradaki yatırım harcamaları dışında başkaca bir dış kredi veya kaynak aktarımı var mı? Örneğin, mesela, Maliye Bakanlığının verdiği avans taahhütlü yatırım kredileri var biliyorsunuz, oradan kullanımlar var mı firmalarınıza? Hangi firmalara kullandırım olmuş? Tamamlama oranları ne kadardır? Bu konuyla ilgili de bilgi verirseniz sevinirim.

Dış proje kredileri gerçekten önemli. Bu bağlamda, dış proje kredilerine baktığımız zaman da 2024 yılı için 4 milyar 399 milyon dış proje kredisi bütçede teklif edilmiş. Az önce sormuştum, bu dış proje kredileri nerelere kullanılıyor? Şu ana kadar, 2022 yılı veya 2023 yılı Haziran sonu itibarıyla buradan ne kadar bir kullanım oldu, hangi firmalara kullandırıldı? Bunları da ayrıca buradan sormuş olalım. Yine, cari transferler büyük bir bölümü teşkil ediyor. Sermaye giderlerinin önemli bir kısmı da gayrimenkul sermaye üretim giderleri; yaklaşık 90 milyar 441 milyonu bu, sermaye transferleri de 154 milyar, bu da hazine yardımı şeklinde olmuş. Az önce belirttiğim gibi, kontrolü zor olan, takibi zor olan bir yapı, bütçe disiplini açısından programa dayalı ödemelerin yapılmasını bir daha vurgulamış olalım.

Şimdi, hazine garantili imkân ve dış borcun ikraz limiti ile borç üstlenim taahhütleriyle ilgili bir kalekimiz var Sayın Bakanım Bütçe Kanunu'nun 12'nci maddesinde. Bu da yap-işlet-devret modeli ve KÖİ projeleriyle ilgili olarak genelde yaklaşık borç garantileriyle ilgili, hazine garantileriyle ilgili 9 milyar dolar bir limit tanımlı bütçe. Yine, KÖİ ve yap-işlet-devlet projelerinde kullandırılmak üzere

1,5 milyar bir üstlenim var, taahhüt var Maliye Bakanlığı tarafından, bir de bütçe büyüklüğünün yüzde 3'ü kadar yani 300 milyar TL'nin üzerinde bir rakam var. Bu krediler toplam dolar cinsinden TL'ye döndüğümüz zaman yani bütçe büyüklüğüne baktığımız zaman çok ciddi rakamlar. Bunların da genelde Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki firmalara kullandırıldığını gördüm incelediğim zaman. Bu konuyla ilgili de önümüzdeki dönemde hangi projelere kullandırıldığı, hangi firmalara kullandırıldığı, ne kadar kullandırıldığı konusunda da sizden bilgi istiyoruz; bizimle paylaşırsanız memnun oluruz.

Yine, On Birinci Kalkınma Planı'nda baktığımız zaman -Filyos Limanı'nı az önce siz de vurguladınız- Adapazarı ve İzmit bölgesi bağlantı yolları, Filyos-Çaycuma bağlantı yolları, Karasu-Akçakoca bağlantı yolları burada dile getirilmiş fakat Filyos Limanı'yla beraber -Karabük milletvekiliyim ben- bölgemizde bu yolun Karabük bağlantısı, orandan Ankara bağlantısı da çok önem arz ediyor çünkü o bölgelerde de organize sanayi bölgesi yatırımları var. Mesela, Eskipazar'da temelleri atılan Karabük Organize Sanayi Bölgesi var, Yenice'de orman ürünleriyle ilgili ihtisas organize sanayi bölgesi talebimiz var, Eflani'de mermerle ilgili. Bu yolun da tamamlanması çok çok önemli çünkü mevcut ulaşım bu gelişmeyle beraber yeterli olmayacak. Orada, gidiş dönüş duble yol talebimizi de buradan ayrıca size ifade etmiş olalım.

Yine, On Birinci Kalkınma Planı'nı incelediğimiz zaman, baktığımız zaman Sayın Bakanım, 16 yaş üstü makine parkınızın yüzde 32'ye tekabül ettiğini görüyoruz; bu ciddi bir rakam. Yani önümüzdeki dönem içerisinde 13.795 adetlik bir makine parkı içerisinde yenileme yapmanız gereken bir sorunla karşı karşıyayız. Burada, baktığımız zaman -bütçenizde planda olmasına rağmen- bu konuyla ilgili detay bir şey ben göremedim. Menkul kıymetler yatırımları içerisindeki rakama baktığımız zaman bunun da planlanmasının bunun da sadece bütçe içinden değil gelişen finans tekniklerinin de kullanılarak finanse edilmesini ve makine parkının geliştirilmesinin önem arz ettiği de burada ifade edeyim.

Ben bölgeyle ilgili sorunlara da hızlı bir şekilde değinmek istiyorum. Karabük ilimizin yol ağı Avrupa'yı Karadeniz'e bağlayan çok önemli bir yol fakat gerekli yatırımları almamış, gerekli yatırımları bekliyoruz Sayın Bakanım. Yirmi iki yıldır, aşağı yukarı yapılmak istenen yerler var ama otoban ve çevre yoluyla ilgili yetersiz. Özellikle buradan, Ankara'dan, Karabük'ten, Gerede mevkisinden sonra kar yağdığı zaman 2 gidiş 2 dönüş yol çok yetersiz kalıyor; genişletilmesi ve Karabük-Bartın yolu arasının da düzeltilmesi gerekiyor. Sadece sorun bu şehirler arası yollarla ilgili değil, Karabük ilimizin şehir içi, köyleriyle ilgili de sorunları var. Resmî verilere göre Karabük ilimizin 2.980 kilometre olan yol ağı var; bunun 1.639 kilometresi stabilize, 561 kilometresi sıcak asfalt, 506 kilometresi sathi kaplama yol. Şu bizim ilimiz Sayın Bakanım, bu harita mutlaka sizde var; şu da az önce ifade ettiğim yatırımlarla ilgili dağılım. Bu manada hakikaten bu bölgede yapılması gereken çok işler var. Bir de heyelan bölgesiyiz, en son hazirandaki sel felaketinden sonra da yollarımızda göçmeler oldu. Burası Keltepe Kayak Merkezi. Kayalar-Düzçam-Sipahiler köyleri grup yolu göçmüş vaziyette, hâlen bir tadilat yapılmadı; Valiliğin ve İl Özel İdaresinin bütçesiyle de bunun yapılması mümkün değil Sayın Bakanım, bu konuda ödenek aktarımını sizden talep ediyoruz. Burası gerçekten turizm açısından da köy grup yolları açısından da önemli bir yol.

Yine, turizmde çok önemli olan Şeker Kanyonu var. Sel felaketinden sonra yolun durumu da budur. Burayla ilgili ciddi çalışmalar yapılıyor. Sayın Valimize ben teşekkür ediyorum, çok yakından ilgileniyor fakat bütçe gerektiği şekilde değil, gerçekten büyük bir bütçe gerekiyor. Alternatif bir yatırım planı çerçevesinde, çelik konstrüksiyon köprü dâhil olacak şekilde -Karayolları Genel Müdürlüğünden de bir cevap bekleniyor- buraya önemli bir bütçe ayırmanız lazım; önemli bir sorun. Şeker Kanyonu diye geçen mevki, yol hâlen bu şekilde Sayın Bakanım; bunu da buradan ifade etmiş olayım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen tamamlayalım.

CEVDET AKAY (Karabük) – Yine, buradaki demir yolu ulaşımının da geliştirilmesi... Çok eski bir yoldur; Zonguldak maden ocaklarından başlayıp Karabük’e, Karabük’ten de Çankırı üzerinden Ankara’ya kadar giden bir yol. Çok tarihî bir yol, nostaljik bir yol köprüleriyle, nehirleriyle, tünelleriyle. Turizm açısından da burada Kültür ve Turizm Bakanlığımızın bir projesi var ama Ulaştırma Bakanlığı burada “Karabük ekspres hattı” söylemleri dile getirildiği hâlde uygulamaya geçirmiyor. Bu konuda da sizden yardım talep ediyoruz. Halkımızın ve yöremizin sorunlarıyla ilgili de bilgileri aktarmış oldum.

Teşekkür ediyorum.

Görevinizde başarılar diliyorum.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Akay, teşekkür ederim.

Sayın Ağbaba, buyurun.

Süreniz on dakika.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Başkan, Değerli Bakan, değerli bürokratlar; ben de bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Öncelikle, Sayın Bakan, Türkiye Büyük Millet Meclisi bir şairini kaybetti, siz de bir Bakan Yardımcısı kazandınız, Osman Boyraz’ı; o nedenle kutluyoruz. Yılda bir konuşa da güzel şiir okuyordu. Kendisini kutluyoruz, kendisi İBB’de başladığı kariyerine -kara yollarını ve demir yollarını çok iyi bildiğini bildiğimiz için- Ulaştırma Bakanlığında devam ediyor. Kendisi çok sevdiğimiz bir hemşehrimiz, onu da ifade etmek isterim, Gürünlü. Ona da başarılar diyeyim, size de hayırlı olsun dilekelerimizi iletmek istiyorum.

Şimdi, tabii, dünyada icat edilen ama sonra vazgeçilen bir sistemi Türkiye uygulamaya devam ediyor. Kamu-özel iş birliği hakikaten... Bu siyaset sayesinde hastaneye para ödemek için hasta olmanıza gerek yok; kara yollarına para ödemek için, yola para ödemek için yolcu olmanıza gerek yok, köprüden geçmenize gerek yok; geçseniz de geçmezseniz de ödüyorsunuz. Örneğin, Malatya Yazıhan’ın bir köyünde ömründe İstanbul’a gitmeyecek ya da Bursa’ya gitmeyecek birisi Orhangazi Köprüsü’ne para ödemek durumunda kalıyor. Sayın Cumhurbaşkanı 2022 yılının Mart ayında yaptığı açıklamada 2024 yılında kamu-özel iş birliği projelerinin hazineye olan yükünün neredeyse sıfırlanacağını söylemişti ama bu öngörü maalesef çıkmadı. 2024 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü’nün 73,8 milyar lira garanti ödemesi yapacağını öngörüyoruz, Ulaştırma Bakanlığının 2024 yılı için öngördüğü garanti ödemeler 4,9 milyar lira. İki ödemeni topladığımız zaman 78,7 milyara ulaşıyor ki bu, çok büyük bir para. Bunun 5 bakanlığın bütçesinden daha fazla olduğunu görüyoruz; İçişleri Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Enerji Bakanlığı, Kültür Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığının. Bu, çok büyük miktar. Önümüzdeki üç yıl için sadece iki kurumun kamu-özel iş birliği projelerine yapması beklenen ödeme 400 milyar liraya yükseliyor. Bu kamu-özel iş birliklerindeki sözleşmeler mutlaka gözden geçirilmeli. Bu sorun daha büyümeden çözüm getirilmeli. Bu projeler devam edecekse bile ekonomik değerlendirmeler iyi yapılmalı.

Portekiz, Avrupa’da yaşanan kriz kamu-özel iş birliği ödemelerinin kamu maliyesi üzerindeki yükünü çok fazla artırınca bu sözleşmeleri gözden geçirdi. Mutlaka bu gözden geçirilmeli. Ayrıca, biliyorsunuz, AKP siyaseti yerliliği ve milliliği dilinden düşürmüyor. Keşke burada birazcık millî olabilse. Âdeta AK PARTİ iktidarının millî parası Türk lirası değil dolar. Hem rengini seviyorsunuz hem cinsini seviyorsunuz hem çıkan ülkeyi seviyorsunuz. Keşke burada biraz millî olsanız da bu garanti ödemelerini Türk parasına çevirebilseydiniz.

Tabii, bu yollar yapılıyor, sağ olun, elinize sağlık ama bir yağmurda birçok yol çöküyor. Arkadaşlarımız ifade ettiler, sadece son birkaç ayda çöken yollara baktığımız zaman, Ordu'da Karadeniz-Akdeniz Yolu sağanak sonrası çöktü; 4 Ekimde Giresun Güneysu Yolu çöktü, 8 metre derinliğinde çukur oluştu; iki gün önce Giresun'da yol çöktü; Zonguldak'ta 500 milyon liraya mal olan, Cumhurbaşkanı tarafından açılışı yapılan Kilimli Sahil Yolu on ayda 3'üncü kez çöktü; bunlar birkaç örnek. Hatırlarsak geçtiğimiz yıl da bir kar yağışında Gaziantep Kara Yolu iki gün ulaşıma kapandı, insanlar iki gün orada mahsur kaldı. Yani çok övünülecek şey var ama bunları da görmek lazım, koca Gaziantep Otoyolu kapandığından dolayı insanlar maalesef yolda kaldı.

Yine bu depremle ilgili -mutlaka takip ettiniz, siz de deprem bölgesindeydiniz, geldiniz mutlaka- bu deprem bölgesinde, örneğin, bizim ilimiz Malatya'da maalesef yollar kapalı olduğu için örneğin, Erkenek Tüneli trafiğe kapalı olduğu için yardımlar gelmedi. Yine kara yollarında yoğun kar yağışı nedeniyle maalesef iki gün boyunca hem yardımlar ulaşamadı hem askerler gelemedi; bizim ilimize salı akşamı asker gelebildi, uçak inebildi maalesef kar yağışından. Onu da ifade etmek isterim. Belki bu kar yağışı sizin eksikliğiniz değil ama kara yollarının açılması mutlaka sizin sorumluluğunuzda. Onu da ifade etmek istiyorum. Yine, Hatay'daki durumu biliyorsunuz. Bilirkişi raporları "Yapılmaz." demesine rağmen Amik Ovası'nın ortasına yapılan havaalanında pist yarıldı, en gerekli olduğu zamanlarda maalesef uçaklar uçamadı, kalkamadı.

Bir başka konu -arkadaşlarımız sıkça gündeme getiriyor- maalesef Türkiye'de sadece bu alanda değil birçok alanda bir cezasızlık var, yapanın yanına kâr kalıyor. Örneğin, Çorlu tren kazasında 25 kişi hayatını kaybetti, maalesef 2 makinist dışında cezalandırılan kimse yok. AK PARTİ'nin bir siyasi sorumluluk almamak gibi izlemiş olduğu bir siyaset var, bu sadece Ulaştırma Bakanlığına mahsus değil her alanda öyle yani maalesef... Bir yolu yaparsa AK PARTİ yapıyor, treni yaparsa AK PARTİ yapıyor, hızlı treni yaparsa AK PARTİ yapıyor; kazayı kim yapıyor? Kazayı makinist yapıyor, sizin hiç suçunuz, günahınız yok; onu da söyleyeyim.

Bir başka mesele, kangren olmuş mesele -Sayın Bakan, inşallah çözmek size nasip olur- taşeron meselesi. 90 bin işçi olduğunu söylüyor sizden önceki bakanlar ancak sendikaların verdiği rakama göre 150 bin civarında taşeron çalışan olduğunu biliyoruz. 696 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'yle kamuda taşeron düzenlemesinden tüm taşeronlar faydalanmıştı, 150 bin civarında çalışan işçi bu düzenlemenin dışında kalmış ve kamuda daimi işçi kadrosuna alınamamıştır; büyük bir mağduriyet vardır, Osman Bey de bilir bunu, Mecliste çalıştığımız dönemde... Düzenleme dâhilinde, kurumlarda çalışmalarına rağmen ihale şartnamesinde yaklaşık maliyetin en az yüzde 70'lik kısmının asgari işçilik maliyeti olması şartına takıldılar. Kamu kurumlarında ve KİT'lerde asıl işi yapan binlerce işçi kadrodan mahrum kaldı. Kiralık araç şoförleri, bilgi işlem merkezleri gibi personel giderlerinin yüzde 70'in altında düşebildiği birçok hizmet alımı içinde çalışanlar taşeron işçiliğe devam ediyor. 4 Aralık tarihinden önce çalışmış ama 4 Aralık günü, çalıştığı şirketin ihale yenilenmesinden kaynaklı kapsam dışı kalmış joker çalışanlar, danışmanlık ihaleleri kapsamında Karayollarında çalışan müşavir işçiler; Karayollarında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında, il özel idarelerinde köylere hizmet götürme birimlerinde hâlen 17.200 işçi taşeron olarak çalışmakta. Demiryollarına bağlı kurumlarda hâlen 6.300 civarında işçi taşeron olarak çalışmakta. PTT'nin de dağıtım görevlerinde hâlen 14 bin taşeron işçisi bulunmaktadır. Bu bizim sendikalardan aldığımız rakamdır, bunların da mutlaka güvence altına alınmasının, kadroya geçirilmesinin şart olduğunu belirtmek istiyorum. Biliyorsunuz, özellikle Karayollarında çalışan taşeron işçiler asıl işçi gibi çalışmakta, kışın karda, yağmurda görev yapmakta, maalesef bu insanlar da taşeron olarak çalışmaya devam etmekte.

Şimdi, dün gazeteci Çiğdem Toker Hatay Havalimanının ihalesinin 7 milyar 600 milyon civarında teklif veren bir firmaya verileceğini yazdı. Toker, ihalenin gizli tutulduğunu ve elektronik olarak yapıldığını aktardı. Resmî olarak henüz açıklanmayan ihalenin elektronik ihale olarak yapıldığı ve yaklaşık 7 milyar 600 milyon civarında teklif veren bir firmaya verileceğini -ismini de yazmış- iddia ediyor. Bu firmanın havalimanı sektörünü izleyenlerin çok yabancı olmadığı bir firma olduğu söyleniyor. Adı daha önce Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Sabiha Gökçen Havalimanı 2'nci pisti için 2022 yılında açtığı 3'üncü etap güçlendirme işini üstlenen ortaklıkta geçmiş, yine aynı firmanın birçok işi yaptığı söyleniyor; başta AFAD Başkanlığında olmak üzere, ayrıca, Tarsus-Adana-Gaziantep Otoyolu'nu da inşa ettiği söyleniyor. Bunları da kamuoyunun dikkatine sunmak istiyoruz.

Ben şimdi biraz da Malatya'ya geleyim. Malatya, biliyorsunuz, çevre yolu olmayan tek ildi. Yıllardan beri “Yapılacak, yapılacak, yapılacak.” denildi. Kuzey çevre yolunun temel atma töreni 28 Mayıs 2017'de o dönemin Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan tarafından yapıldı ve 2019 Ağustosunda bitirileceğini söyledi. Geçen sene yine açıklama yapıldı, “2023'te açılacak.” denildi. Yıl bitti, kuzey çevre yolu hâlâ açılmadı, maalesef şimdi hâlâ bekliyoruz. Acaba şimdi, 2028'te mi açacaksınız? Onu da merak ediyorum.

Bir de hızlı tren meselemiz var. Devlet Demiryolları Taşımacılık Genel Müdürü Sayın Ufuk Yalçın yazın yaptığı açıklamada “20 Hazirandan itibaren hizmet vermeye başlayacak bölgesel tren seferiyle Antalya'yı Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı'na bağlayacağız.” dedi yani Malatyalı yolcular Sivas'a gidecek, Sivas'ta bir süre bekleyecek, ardından hızlı trenle Ankara'ya gidecek. Malatya'ya hızlı tren müjdesi verilen tarih 2011 yılı, on iki yıl geçtikten sonra hâlâ geldiğimiz nokta bu. Yıllardır Ankara-Sivas hızlı treninin bir sonraki aşaması olarak dillendirilen Sivas-Malatya hattının yapımı bu açıklamayla çıkmaz sokağa girmiş durumda, “Sivas'a gidin, Sivas'tan trene binin.” deniliyor. “Hedef 2023.” deniliyordu daha önce, hedef şimdi 2053 mü olacak yoksa 2071 mi olacak Malatya'yla ilgili? Onu da kamuoyu merak ediyor.

Bir başka yol hikâyemiz var bizim. Bizim birçok ilçemiz birbirinden güzel ama Arapgir ilçemiz hem tarihî güzelliği hem doğal güzelliğiyle hakikaten önemli ilçelerimizden biri. Burada maalesef yıllardır söylüyoruz, Sayın Bakan sizin de dikkatinize sunmak istiyorum: Âdetâ yol sanki böyle bir başka ülkenin yoluymuş gibi. Birçok duble yolla övünüyor Arapgir'le ilgili ama Malatya-Arapgir yolu maalesef iki aracın yan yana geçemeyeceği bir yol ki bu yol hem tarihî anlamda hem turistik anlamda önemli bir yol. Kemaliye'yi Ağın'a, Eğin'e, Erzincan'a bağlayan bir yol, maalesef yapılamıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen tamamlayalım.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bu Arapgir ilçesi dünyanın en eski cemevine sahip, Malatya'nın en eski kütüphane ve camilerine ait bir ilçemiz. Bu yolun da mutlaka düzeltilmesi lazım, âdetâ bir başka ülkenin yolu gibi gözüküyor Arapgir yolu, onu da dikkatlerinize sunayım.

Hemen kısaca söyleyeyim: Bu uçak saatleri bizim için tam bir eziyet, Malatya'da yaşayan herkes için eziyet. Daha önce gece 23.50, sabah 05.40'tı; şimdi uçak saatleri değiştirilmiş ama maalesef yine uygun değil. Ankara'dan Malatya'ya gelen birisi veya Malatya'dan Ankara'ya giden birisi mutlaka bir gece yatmak zorunda, bunu da dikkatlerinize sunayım.

Bizim havalimanı terminali, siz de açılışa, daha doğrusu temel atmaya gelmişsiniz, birlikte seyahat etmiştik; o havalimanı da hâlâ bitirilebilmiş değil, onu da dikkatlerinize sunmak istiyorum.

Bizim bir Beylerdere'miz var, çok meşhur, türkülere konu olmuş. Beylerderesi Viyadüğü'nde maalesef bir kaza olsa Malatya'nın trafiği bitiyor, kapanıyor yani şehre giriş-çıkış...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Selamlamanızı yapın, bitirelim.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Hemen bitiriyorum.

Sayın Bakan, bizim Malatya-Kuluncak yolumuz var. Malatya-Kuluncak yolu yani iki ilçeyi birbirine bağlayan... Hekimhan-Kuluncak yolu Hekimhan'ı da Kuluncak'ı da Ankara yoluna bağlayan bir yol ama maalesef hâlen bitirilemedi, yapılamadı; yine Darende-Kuluncak yolu da aynı şekilde. Önemli iki ilçe olmasına rağmen maalesef Ayvalı yolu hâlâ tek şerit olmaya devam ediyor. Bir de daha önce kara yolları ağına alınan Arapgir-Arguvan yolu var. Arapgir-Arguvan arasında Suceyn-Arguvan bölgesinde yol tam bir facia yani Karayollarının o duble yoluna falan yakışmayacak bir yol. Duble yol değil de normal bir yolun olması gerekiyor, yolu görmeniz gerekiyor; yol demeye bin şahit ister, tek aracın gidip gelmesi bile zor. Suceyn-Arapgir yolu, bunu da dikkatlerinize sunmak istiyorum.

Bir de bir mesele daha var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Ağbaba, bitirelim.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Hemen bir cümleyle bitiriyorum.

Bizim -size de hatırlar mısınız bilmiyorum, hem telefonla söylemişim- Suceyn'de 2 bin yıllık, Romalılar döneminde yapılan yaya yolu köprüsü var, restore edilmesiyle ilgili talepte bulunmuştuk; restorasyon başladı ama hakikaten yani böyle sıfır bir köprü yaptınız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) – 2 bin yıllık köprü ne hâle geldi! Allah aşkına bir bakın, şuna bir bakın Allah aşkına; 2 bin yıllık köprüyü...

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – İki bin yıl dayanacak köprü yapmışlar.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Onu da siz yaptınız değil mi! Onu Romalılar yaptı, o zaman reis yoktu.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Ağbaba, 3'üncü uzatışım, lütfen selamlamanızı yapın.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Ben bunların dikkate alınmasını sizden rica ediyorum. Yani, hakikaten, yol önemli, yol medeniyet. Hem Arapgir'in hem bizim Kuluncak'ın, Hekimhan'ın bu medeniyete ulaşmaya hakkı var. Bu konuda desteklerinizi bekliyoruz.

Bu hızlı tren meselesi... Tabii, Sivas'a gelsin ama Malatya'ya da gelsin. "Malatya'ya hedef 2071" dersiniz, Malatyalılar üzülür. Onu söylemek istiyorum.

Ben tekrar bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakırlıoğlu...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Saygıdeğer Bakanım, Bakanlığınızın bütçesinin görüşüldüğü bugün 8 Temmuz 2018'de meydana gelen, 7'si çocuk, 25 kişinin ölümüne neden olan Çorlu tren faciasının 17'nci duruşmasının da aynı güne gelmesi, tesadüf etmesi kaderin bir oyunu olsa gerek. Bugünkü duruşmada savcı mütalaasını verdi ve 24 Ocak tarihine ertelendi duruşma. Söz konusu dava beş yıldan beri sürmekte ve 13 sanık

yargılanıyor. 25 kişi ölmüş, yaklaşık 400 kişi yaralanmış ancak tutuklu olarak yargılanan bir sanık bile bulunmamakta. Ek bilirkişi raporuna baktığımız zaman asli kusurlu Devlet Demiryolları yani Bakanlığınız.

Bu kazadan hemen sonra, 13 Aralık 2018 tarihinde de Ankara'da Ankara-Konya yüksek hızlı tren ile kılavuz tren çarpışmış, 3'ü makinist, 9 kişi de bu kazada hayatını kaybetmişti. Bilirkişi raporuna bakıyorsunuz bu kazayla alakalı, kazanın üç tane önemli kök sebebi var. En önemli sebep, hattın eksikliklerine rağmen açılmış olması. Bir diğer önemli sebep, yanlış trafik yönetim sistemi kurulması. Gene, bilirkişi raporuna göre kusurlular görevden alınan Devlet Demiryolları Genel Müdürü, onun yerine atanan yeni Genel Müdür ve Genel Müdür Yardımcısı. Kusurlu olarak bu bürokratlar bilirkişi raporunda yer alıyor ve buna rağmen Ulaştırma Bakanlığı bu bürokratlara sahip çıkıyor, bunların yargılanmasının önüne geçiyor.

Tarih 14 Ekim 2023, daha bir ay olmuş, bu sefer de Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'nda test çalışmaları esnasında yüksek hızlı tren raydan çıkıyor ve 4 kişi yaralanıyor. Bu kaza esnasında hattın açılmasından sonra meydana gelen ikinci yaralanmalı kaza. Kazanın yapıldığı bölgede yüksek standartlı yapım tamamlanmamış, eksiklikler var. Bu nedenle, bu bölgede 110 kilometre hızla gidilebiliyor, zaten test yapılıyor. Bu hatta trenin raydan çıkmasına neden olacak kadar eksiklikler bulunmasına rağmen seçim öncesi alelacele hizmete açılıyor. Bir benzerlik var, farkındasınız değil mi? Ankara kazasında da bilirkişi aynı şeyleri söylüyordu. Burada da aynı şey var, alelacele, eksikliklere rağmen hizmete açılıyor. Sendika bu konuda bir açıklama yapıyor, Devlet Demiryolları bu açıklamayı yalanlıyor, haberi yapan gazetecilere de tazminat davası açıyor.

Şimdi, bu kazalara baktığımız zaman, birçok benzer nokta var. Bir kere, kusurlu olan yani fail, bu cinayetlerin faili hiç değişmiyor; fail Devlet Demiryolları, fail Bakanlığınız. Mağdurlar da hiç değişmiyor, mağdurlar da ne yazık ki bu ülkenin insanları. Başka bir benzerlik, biraz evvel bahsetmiştim, alelacele, bu hatlar seçim öncesinde seçim propagandasında kullanılıyor ne yazık ki. Bir diğer benzerlik ise bu olaylarda bu faillerin, buradaki sorumluların bir şekilde korunması, gözetilmesi ve cezasızlık, çok ciddi bir cezasızlık var burada.

Bakın, bu Soma maden kazasında Enerji Bakanlığı bürokratlarını kollamıştı, yargılanmamışlardı; hiçbirisi yargılanmadı ve cezalandırılmadılar. Bu cezasızlık Amasra maden faciasını meydana getirdi. Çorlu tren kazasındaki cezasızlık Ankara tren faciasının sebebidir, Ankara tren faciasındaki cezasızlık belki de yarın -umarım olmaz, Allah korusun- Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'nda meydana gelebilecek bir facianın nedeni olabilir. Yani biz bunları konuşuyoruz, belki yarın gene bir daha kaza olacak; önümüzdeki bütçede gene sizler burada olacaksınız, biz gene aynı şeyleri söyleyeceğiz size, değişen bir şey olmayacak ne yazık ki.

Değerli arkadaşlar, bildiğiniz gibi, 22 Aralık 2022 tarihinde, daha önceden özelleştirilmesi yapılmış olan limanların sözleşme sürelerinin ihalesiz bir biçimde, rekabet oluşmadan, kırk dokuz yıla çıkarılmasının önü açılmıştı. Benzer girişim daha önce de Meclis gündemine gelmiş fakat muhalefetin yoğun muhalefetine rağmen yasalaşmıştı. Cumhuriyet Halk Partisi bu kanunu Anayasa Mahkemesine götürmüş ve mahkeme oy birliğiyle iptal kararı vermişti. Anayasa'ya aykırılığı mahkeme tarafından hükme bağlanmış ihalenin yani rekabetin olmadığı bir ortamda yapılacak olan süre uzatmanın kamu zararına neden olacağını defalarca dile getirdik. Sonra, yapılan ek sözleşme bedellerine baktığımız zaman, 9 tane şirket ek sözleşmeye imza atmış. Buna baktığımız zaman, bu bedellere baktığımız zaman da o günkü itirazlarımızın yani çok ciddi bir kamu zararı olacağı konusundaki itirazlarımızın ne kadar haklı olduğunu görüyoruz. Mesela Antalya Limanı; Antalya Limanı için 27 Nisan 2023 tarihinde ek sözleşme imzalanmış, 1 milyar 941 milyon lira bedelle on dokuz yıl sözleşme uzatılmış

yani o günkü kura bakarsak 100 milyon dolar. Oysa bu Antalya Limanı'nı, bildiğiniz gibi, Katarlı şirket 2021 yılında sözleşme süresinin bitmesine yedi yıl kalmışken 140 milyon dolara yani yıllık 20 milyon dolara devralmıştı. Şimdi, Katarlı şirket Global Holding'e yedi yıl için 140 milyon dolar para veriyor, devletimiz ihalesiz bir şekilde, öylesine saçma, öylesine kamu zararına neden olabilecek bir hesaplama yoluyla on dokuz yıllığına 100 milyon dolara veriyor. Yani esasında olması gereken 19 yıl x 20 milyon dolar = 380 milyon dolar. Aradaki fark ne? 280 milyon dolar, bugünkü kurla kamunun zararı 8 milyar lira, sekiz milyar lira.

Benzer durum Galataport'ta da var. 2013 yılında bu özelleştirilmişti, Doğuş Holding almıştı, otuz yıllığına, 702 milyon dolara, yıllık 23 milyon dolar. Şimdi, on dokuz yıl uzatıldı, on dokuz yıl; yani belli, zaten 23 milyon dolara almış, hiçbir şey bilmiyorsak şunu yapmak lazım: 19 yıl x 23 milyon dolar = 437 milyon dolar. Yani bu sözleşmenin 437 milyon dolardan daha aşağı olmaması lazım kamu zararı oluşmaması için. Bakıyoruz, 4 milyar 659 milyon liraya, o günkü kurla bakarsak da 247 milyon dolara sözleşme süresi uzatılmış. Aradaki fark ne? 190 milyon dolar, bugünkü kurla 5,5 milyar lira. Yani, bakın, bizim hesabımıza göre -ki bu hesap doğru bir hesaptır- 2 limanda -9 tanesi özelleştirilmişti-kamunun zararı 13,5 milyar lira. O gün de söylemiştik bunun ne kadar hatalı olduğunu.

Bir diğer husus, sunumunuzda "Mobil kapsama alanımız Türkiye'nin her köşesini kapsamakta, insanlarımız çok daha hızlı internet hizmeti almaktadır." ifadeniz dikkatimi çekti; oysa gerçek çok farklı. Sayın Özlale açıkladı, yani yapılan araştırmalarda, İnternet Hız Ölçüm Platformu Speedtest'in raporlarına göre, Türkiye'nin, hakikatte dünyanın çok gerisinde olduğunu görmekteyiz. Bendeki rakamlar şubat rakamlarıydı; buna göre, mobil internet hız sıralamasında dünyada 65'inci sıradayız; Sayın Özlale daha güncel verileri kullanmış, 72'nci sıraya düşmüşüz, gerileme var. Sabit internet hız sıralamasında, ben şubat rakamlarını almıştım, 107'nci sıradaydık, günceli 109'uncu sırada. Yani gerçekten burada ciddi bir problem var.

Bir de kendi bölgeden kısaca bir şey bahsetmek istiyorum. Bizim orada Gördes-Akhisar yolu var yani 2015 yılında yapımına başlanmış, üç yılda bitecek denilen bir yol var; burada bütün milletvekili arkadaşlarımız bölgesinden bitmeyen yol hikâyesi anlattı, bu da 2015 yılından beri yapım aşamasında. Ben baktım, bu yol, Akhisar-Gördes-Köprübaşı yolu; 90 kilometrelik yol, bedeli 1 milyar 216 milyon lira. 2022 yılına kadar yapılan toplam harcama 6 milyon 398 bin lira, 2023 yılında yatırım 2 milyon 56 bin lira. Yani bu hızla bu yolun bitmesi imkânsız. Zaten bizim orada, bölgede Gördesliler, Akhisarlılar yeni evlenen çiftler arabalarının arkasına şunu yazmaya başladılar: "Aşkımız Gördes-Akhisar yolu gibi olsun, hiç bitmesin." Evet, gülüyoruz ama burada trajik olaylar da oluyor. Burası aynı zamanda bölgede "ölüm yolu" olarak geçiyor. Ben bu yolu çok sık kullanıyorum ve inanın evden çıkarken eşimle helalleşip çıkıyorum, o kadar tehlikeli.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Bakırlıoğlu, lütfen tamamlayalım.

AHMET VEHBİ BAKIRLIğIOLU (Manisa) – Toparlıyorum.

Bölgede bir nikel zenginleştirme tesisi var, her gün bin ton sülfürik asit seyrüsefer hâlinde yani onlarca tanker, sülfürik asit dolu tanker bu yolda gitmek durumunda, son derece virajlı ve dar bir yol bu. Çeşitli kazalar oluyor ve 20 ton, 25 ton sülfürik asitin kaza sonucunda toprağa karıştığına biz şahitlik ettik yani çok ciddi bir sıkıntı var. Bu hızla bu yol bitmez yani burada çok büyük problemler var. Sizden ricamız 2015 yılında başlayan bu yolun artık bir an önce bitmesi en büyük isteğimiz.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Gülsoy, buyurun.

Süreniz on dakika.

SEYDİ GÜLSOY (Osmaniye) - Sayın Başkanım, Plan ve Bütçe Komisyonunun saygıdeğer üyeleri, Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcılarımız, kurumlarımızın saygıdeğer bürokratları, yöneticileri ve değerli basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2022 yılı kesin hesabı görüşmeleri ve 2024 yılı bütçelerinin milletimize hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyorum.

Ülkemiz, bulunmuş olduğu coğrafi konumu sebebiyle Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında önemli bir geçit noktasıdır. Bu durum ülkemizin ulaştırma ve dolayısıyla ticaret potansiyelini büyük ölçüde artırmaktadır. Son yirmi bir yılda AK PARTİ Hükümetlerimiz ulaştırma ve lojistik altyapı alanlarında yapmış olduğu büyük yatırımlarla birlikte ülkemizin ulaştırma sektöründe rekabet gücünü artırmakta ve ülke ekonomisine doğrudan büyük bir katkı sağlamaktadır.

Kara yolları sektörü ülkemizde ve dünya genelinde ulaştırmanın temelini oluşturmaktadır. Avrupa ülkelerindeki ulaştırma türlerinin dağılımını incelendiğinde, kara yollarındaki yolcu ve yük taşımacılığı payının diğer ulaştırma türlerine göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Kara yolu, ulaşım noktaları arasında kesintisiz taşımaya imkân vermesi, esnek yapısı, hızı ve türler arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle giderek artan bir gelişme göstermektedir. Ülkemizde 2002 yılı sonunda 1.714 kilometre olan otopan yol ağıımız 3.722 kilometreye ulaşmıştır. Yine 2002 yılı sonunda 6.101 kilometre olan otoyol dâhil bölünmüş yollarımız 29.283 kilometreye ulaşmıştır. 2002 yılı sonunda 8.591 kilometre olan bitümlü sıcak karışım yol uzunluğumuz 30.668 kilometreye ulaşmıştır. Yine 2002 yılında 83 adet olan ve uzunluğu 50 kilometre olan kara yolu tünel sayımız 725 kilometre uzunluğunda olmak üzere tam 488 adete ulaşmıştır. Yine aynı süre zarfında birçoğu dünyada eşi benzeri olmayan köprü ve viyadükler yaparak 5.967 olan sayımızı 9.811 adete çıkardık. Hükümetimiz döneminde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından yapılan bu tür yatırımlarla ülkemizin kara yolu altyapısı vatandaşlarımıza konforlu ve güvenli bir şekilde hizmet vermektedir.

Demir yolu taşımacılığı tarihin akışını değiştiren ve modern dünyanın şekillenmesinde büyük katkı sağlayan ulaştırma şekillerinden biridir. Özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra kullanımı yaygınlaşmıştır. Küresel anlamda etkisini artarak sürdürmekte ve ulaştırma sektörü içerisinde her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır. Demir yollarının artan önemine istinaden özellikle kent içi raylı sistemler ve hızlı tren işletmeciliğine yönelik yatırımlarımız her geçen gün artmaktadır. Demir yolu ulaşımı emniyetli olması, yapım maliyetinin ucuz olması, kullanım ömrünün uzun olması, daha az arazi gerektirmesi ve çevre dostu olması nedeniyle sadece ülkemizde değil dünyada da önemli bir konuma gelmektedir. Demir yolu ulaşımına yönelik yatırımlarımız son yirmi bir yıllık dönemde artmıştır. Ülkemiz, ulaştırma ağıyla Asya-Avrupa kıtaları arasında bağlantı sağlayan önemli ve merkezi bir konumdadır. Bu ulaşım ağı içerisinde demir yolu ulaşımı ve ağı stratejik öneme sahiptir. Ülkemizde 2002 yılı sonunda 10.948 kilometre olan demir yolu ağıımız 13.919 kilometreye ulaşmıştır. 2002 yılında 181 kilometre uzunluğunda 764 adet olan demir yolu tünel sayımız 880 adet olmak üzere 373 kilometreye ulaşmıştır. 2009 yılında açmış olduğumuz Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Hattı'yla ülkemiz yüksek hızlı tren işletmeciliği yapan ülkeler konumuna gelmiştir. Ardından açmış olduğumuz diğer hızlı tren hatlarımızla da toplam 2.251 kilometre yüksek hızlı ve hızlı tren hattına sahip konuma gelmiş bulunmaktayız.

Havacılık sektörü dünyanın her yerinde büyük bir ivme kazanmaya devam ediyor, hem küresel hem de bölgesel taşımacılık ve entegrasyonda önemli bir rol üstleniyor. Bugünün dünyasında dünya ekonomisinin lokomotifleri olan dış ticaret ve turizm gibi sektörler hava taşımacılığı sayesinde var oluyor, havacılık sektörünün sunduğu imkânlarla geleceğini şekillendiriyorlar. Havacılık sektörü kargo ve yolcu taşımacılığı olarak ekonomilerin omurgasını oluşturuyor.

Ülkemiz 2003 yılından itibaren yürütülen hava ulaşımı politikaları ve faaliyetleriyle dünyanın hızlı gelişme gösteren ülkelerinden biri hâline gelmiştir. Ülkemizde 2002 yılı sonunda 26 adet aktif havalimanımız varken şu anda 57 havalimanımız aktif bir şekilde hizmet vermektedir. 2002 yılı sonunda 55 milyon yolcu olan hava yolu terminali kapasitemiz 337 milyona ulaşmıştır. 2002 yılı sonunda 60 yurt dışı uçuş noktamız varken şu anda yurt dışı 343 noktaya uçuş yapmaktayız.

Denizcilik sektörü de üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz için büyük öneme sahiptir. Denizcilik bir yolcu taşıma türü olmasının yanında, dünya ticaretinde önemli bir rol almaktadır. Dünyada taşınan yüklerin hacmi olarak da yüzde 85'i deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Hükümet olarak ülkemizde denizciliğin gelişmesi ve kalkınması için birçok farklı yatırımlar yapmaktayız. Kabotaj taşımacılığının canlandırılması amacıyla 2004 yılında başlatmış olduğumuz ÖTV'siz yakıt uygulaması sayesinde sektöre 10,99 milyar Türk lirası destek sağlamış bulunmaktayız.

Sayın Başkanım, değerli üyeler; 6 Şubat 2023 tarihinde yaşamış olduğumuz, merkez üssü Kahramanmaraş olan ve birçok ilimizle birlikte Osmaniye'mizi de etkileyen asrın felaketi depremlerinde ulaşım ağlarımız ve altyapımız zarar görmüştür. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız meydana gelen bu hasarların giderilmesiyle ilgili ivedi bir şekilde çalışmalar başlatmıştır. Söz konusu hatların altyapı, üstyapı, elektrifikasyon, sinyalizasyon, haberleşme ve sanat yapılarının yenilenmesi, iyileştirilmesi ve güçlendirilmesi için deprem hasarlarının giderilmesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2023 Yılı Yatırım Programı'na alınmıştır.

Seçim ilim olan Osmaniye'de 2003 yılında 106 kilometre bölünmüş yol varken 56 kilometre daha yaparak bölünmüş yollarımızı 162 kilometreye çıkardık. 2003 yılında yollarımızın 122 kilometresi bitümlü sıcak karışım kaplamalıyken 51 kilometre daha yaparak bitümlü sıcak karışım kaplama yollarımızı 173 kilometreye çıkarmış bulunmaktayız. Hükümete gelmiş olduğumuz süre zarfında Türkiye Yüzyılı hedeflerimiz doğrultusunda Osmaniye'mizde ulaştırma ve altyapı alanında birçok yatırım yaptık. İlimizde devam eden önemli projelerimiz var, biraz onlardan bahsetmek istiyorum. Osmaniye-Nurdağı arasındaki duble yol çalışmamız devam etmektedir. Kanlıgeçit-Düziçi arası yol çalışması devam ediyor. Haruniye-1 Köprüsü'nü tamamladık, şu anda çalışmalar devam etmektedir. Osmaniye-Kadirli arası yol çalışmamız henüz başlamadı; programa alındı ama başlamadı Sayın Bakanım, inşallah kısa zamanda başlamasını da bekliyoruz. Yine, Ceyhan-Çukurköprü-Kadirli arasında yol çalışması devam ediyor ama henüz tamamlanmadı. Toprakkale-Mustafabeyli arasındaki 6 kilometre yolumuz da programa alındı, inşallah başlayacak. Otobandan Osmaniye'mize üçüncü bir bağlantı yolunu bitirmek üzereyiz, inşallah kısa zamanda açacağımızı umut ediyorum. Yine, D400 Yolu üzerinde yapmış olduğumuz 600 yataklı Devlet Hastanemizin önünde bir alt geçit ve kavşak talebimizi iletmiştik Sayın Bakanımıza, inşallah onun da gerçekleşmesi hâlinde Osmaniye'mizin yol ağı bağlamında çok bir sorununun kalmayacağını belirtmek istiyorum.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; sözlerimi sonlandırırken Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın ve bağlı kurumlarımızın 2024 yılı bütçesinin aziz milletimize hayırlı ve bereketli olmasını diliyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

BASKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Görüşmelere beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 15.51

ÜÇÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 15.58****BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)****KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)**

BAŞKAN MEHMET MUŞ – 25’inci Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Kaldığımız yerden konuşmalara devam ediyoruz.

Komisyon üyesi milletvekilleri bittikten sonra Komisyon üyesi olmayan milletvekillerine geçeceğiz. Komisyon üyesi olmayan milletvekillerine geçtikten sonra üyeler de istese söz veremeyeceğim değerli arkadaşlar. Duyanlar duymayanlara söylesin, sonra “Ben geç kaldım.” falan demesin kimse, vekillerimiz sabah ondan beri bekliyor konuşmak için.

Şimdi de Sayın Arı konuşacak.

Sayın Arı, buyurun lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakan, değerli bürokratlar; öncelikle hepiniz hoş geldiniz.

Değerli bürokratlar, sevgili milletvekili arkadaşlarım, sayın basın mensupları...

Sayın Bakan, ben Antalya Milletvekiliyim. Geçtiğimiz dönemlerde Antalya Büyükşehir Belediyesini başka bir belediye başkanı yönetirken Karayolları tarafından yapılan üst geçitler vardı veya çevre yolu bağlantıları vardı, köprüler vardı, inşaatları vardı. Bu belediye başkanımız, o üst geçitlerin veya çevre yolu bağlantılarının kavşaklarına kendi tabelasını koydu, çok güzel böyle resimleriyle beraber o tabelalarını koyarak o inşaatları yani köprüleri, üst geçitleri kendisi yapıyormuş gibi bir hava yarattı. Yani siyasetin içerisinde olan birisi olmasam ben de inanacaktım az daha, yani böyle kamuoyunu yanıltacak davranışlar sergiledi. Karayolları Antalya Bölge Müdürlüğünden bir yetkili de gidip o tabelayı kaldıramadı o dönemlerde.

Şimdi, Antalya Büyükşehir Belediyesini Cumhuriyet Halk Partili bir belediye başkanımız yönetmekte. Karayolları tarafından yapılması gereken ve Antalya’nın doğudan batıya doğru ana arter olarak devam etmesi gereken bir güzergâhı ısrarla yapmıyorsunuz, bakın, ısrarla yapmıyorsunuz. Bu davranışınız belki bir Cumhuriyet Halk Partili belediyeyi cezalandırılmalı anlayışı olabilir ancak bu anlayış, Antalya’da, özellikle Uncalı diye ifade ettiğimiz ve batı çevre yoluna doğru devam eden vatandaşlarımızın her gün dakikalarca bir anlamda o yolda yoğun trafik içerisinde kalmasına yol açıyor.

Sayın Bakan, Yeni Sanayi, Uncalı, Duraliler güzergâhında üst geçişlere ve çevre yolu bağlantılarına ihtiyaç var. Bunun projelerinin de yapıldığını biliyoruz. Bir an evvel bu çalışmalara başlanması ve bu hattın rahatlatılması gerekmektedir.

Biraz önce bir milletvekili arkadaşımız kendi bölgesindeki gecikmeyle alakalı güzel bir benzetme yaptı, aynı benzetme benim kendi ilçemdeki Antalya-Korkuteli yolu için de söylenir; sosyal medyada çok sayıda zaman zaman yazarlar “Aşkımız Korkuteli yolunun inşaatı gibi uzun süreli olsun.” diye. Neyse ki bu yol bitti ama her yıl yeni yeni tadilatlarla maalesef hep böyle inşaatları dönem dönem yaşıyoruz Antalya-Korkuteli yolunda ancak benzer bir inşaat yani benzer bir yol çalışması daha var. Bu yol çalışması da Korkuteli-Elmalı yolu Sayın Bakan. Korkuteli-Elmalı yolu da bugüne kadar çift şeritli olarak Özdemir köyü veya -şimdi mahalle oldu- mahallesine kadar geldi, ötesine çift şeritli

olarak geçemedik, çok kısa bir güzergâhı tek şerit olarak -yaklaşık 3 kilometre- bitti ama Özdemir'den Elmalı'ya kadar olan güzergâh da bitirilemedi. "Yaklaşık ne kadar oldu?" dersiniz, bu yola başlayalı on yıl oldu Sayın Bakanım. Yani sizden önce çok bakanlar geldi geçti, inşallah sizin döneminizde tamamlanır diye umut ediyorum.

Elmalı açısından çok hayati bir yolumuz daha var, Elmalı-Gömbe yolu. Bu yol da gerçekten özellikle yazın çok fazla işleyen bir yol. Bir taraftan bölgedeki üreticiler açısından, köylülerimiz açısından çok hayati bir yol, bir taraftan da Elmalı-Kaş-Fethiye istikametine de devam eden bir ara yol niteliğinde. Ölümlü kazaların çok sayıda olduğu bir yol. Buraya da acilen başlanması gerekmektedir.

Yine böyle uzun bir hikâyesi olan bir yoldan daha bahsetmek istiyorum; Korkuteli-Söğüt-Fethiye istikametine bulunan bir yol. Kaş-Fethiye-Seydikemer-Dalaman-Ortaca-Köyceğiz istikametine doğru giden ana bir yol ve bu yol Karabel Tüneli'yle de tamamlanması gerekiyor. Bayburt İnşaat tarafından yapılan yani meşhur, sizlerin çok yakından tanıdığı bu firma tarafından yapılan bir yol. Ancak şöyle söyleyeyim, o bölgeyi bilen arkadaşlar diyorlar ki: "Her seçim döneminde şantiye açılır, o bölgede çalışma varmış gibi bir hava yaratılır, biraz çalışılır, akabinde de seçim biter, iş biter." Şimdi, önümüzde yerel seçim var, şantiye yeniden kurulmuş, gözümüz aydın olsun; herhâlde seçim sonrası bu inşaat yeniden duracaktır. Burası Antalya'dan Fethiye istikametine ve özellikle de turizm bölgesi olarak o bölgelere giden en hayati yoldur yani hem Antalya'yı hem Muğla'yı ilgilendiren bir güzergâh.

Sayın Bakan, Alanya, Gazipaşalı hemşehrilerimiz kırmızı ışık sayarlar, derler ki: "Gazipaşa'dan yola çıktık, 70 tane kırmızı ışığa takılarak Antalya'ya geldik." Bu, Gazipaşa'da ve Alanya'da çok yaygın kullanılan bir ifadedir. Gazipaşa'dan çıkan bir araç yirmi dakikada Alanya'ya gelir, Alanya'nın girişinden -Gazipaşa istikametinden anlatıyorum- Alanya'nın çıkışına da en az yirmi dakikada çıkar yani şehir içinden ve devamında Antalya'ya gelinceye kadar da en az 20 kırmızı ışığa yakalanır. Yıllardır kangren olan ve her seçim döneminde AKP'li dönemin bakanı, milletvekili, başbakanı, cumhurbaşkanı gelir, seçim dönemlerinde söz verir. Her seçim döneminde seçim malzemesi yapılan, seçim mezesi yapılan bir projedir bu yol; seçimden seçime akla gelir. Yani bu hikâye, gerçekten bu Alanya-Antalya çevre yolu hikâyesi uzun bir hikâyedir. En sonunda, bizim karşı olduğumuz kamu-özel iş birliği projesi kapsamında ihaleye çıkarıldı ve bildiğimiz kadarıyla da 4'üncü defa ertelendi. Siz de bahsettiniz, basından da okuyoruz; en son 15 Aralık 2023'te ihalesi olacağı ifade edilmişti.

Sayın Bakan, gönlümüz isterdi ki öncelikle bu yolun kamu kaynaklarıyla yapılsın ama kamu kaynaklarıyla yapmıyorsunuz, kamu-özel iş birliğiyle yapacaksınız. Devlete, millete maliyeti ne olacak, ayrı bir tartışma konusu ama nasıl yapılırsa yapılsın, bu yolun bir an evvel yapılması gerekiyor. Yani bir taraftan Antalya'dan Manavgat'a, Alanya'ya, Gazipaşa'ya ve devamında Mersin istikametine giden tüm araçlar açısından, yolcular açısından bu yol çok elzemdir; bir an evvel bu sürecin samimi olarak üzerinde durulması ve çalışılarak bu projenin tamamlanmasını Antalya olarak bekliyoruz Sayın Bakan.

Tabii, şimdi projesi hazırlanmıştır ama ben şunu da hatırlatmak isterim: Bakın, bu güzergâhta yine yıllardır süregelen bir raylı sistem yani hızlı tren hikâyesi de vardı, yine siyasete hep malzeme edildi, seçim döneminde hep kullanıldı; işte, hızlı trenlerle Antalya'yı bir taraftan Konya üzerinden Ankara'ya, bir taraftan İstanbul'u Antalya'ya... Yani bu hızlı tren her seçim döneminde bir güzergâhtan Antalya'ya bağlanır. Şimdi, ben şunu hatırlatmak istiyorum: Bu projenin içerisinde bir raylı sistem hattının mutlaka ayrılmasının ve burada ileride hızlı tren yapılabilecek bir hat bırakılmasının bu güzergâh açısından çok önemli olduğunu ifade etmek istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Arı, toparlayın lütfen, bir dakika ekliyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Bitiriyorum.

Sayın Bakan “57 olan havalimanı sayısını 61’e çıkaracağız.” dediniz. Kamu-özel iş birliğiyle yapılan havalimanlarının ne kadar verimsiz olduğunu ve millete yük olduğunu hatırlatmak istiyorum.

Yine, limanların Anayasa Mahkemesi kararına rağmen Anayasa’ya aykırı bir şekilde satıldığını hatırlatmak istiyorum.

“Kaş Yat Limanı Antalya’yı yat turizmi açısından yeni bir cazibe merkezi hâline dönüştürdü.” şeklinde sunumunuzda bir cümle var yani bu cümleden sanki bu dönemde yaptık gibi anlaşılır.

Sayın Bakan, burası yaklaşık on sene önce tamamlandı, birinci konu.İkinci konu “Demre Yat Limanı’nın altyapı çalışmalarını tamamlayarak üstyapısı ihalesini kamu-özel iş birliği modeliyle şeklinde yaptık.” şeklinde bir cümle var. Burası yapılmadı daha, süreç devam ediyor. Önceki Bakanlar aramızdaki sürtüşmeler nedeniyle başlamak zorunda kaldılar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

CAVİT ARI (Antalya) – Kısacası, tamamlanmamış bir proje olduğunu ifade etmek istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – “Tamamına yakını bölünmüş yol olan çevre yollarında son yirmi bir yılda 2.172 kilometrelik kesimi tamamladık.” diyerek yıl başına ortalama 103,5 kilometre yapabildiğinizi de hatırlamak istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Ari.

CAVİT ARI (Antalya) – Çok düşük bir kilometre olduğunu da hatırlatmak istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sağ olun.

CAVİT ARI (Antalya) – Başarılar diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Hayırlı olsun inşallah.

Şimdi Sayın Sezai Temelli...

Sayın Temelli, buyurun lütfen.

Süreniz on dakikadır.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Komisyonun değerli üyeleri, değerli hazırım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Çok önemli bir Bakanlık ve ne kadar önemli olduğunu şu an kelimelerle ifade etmek istiyorum. Siz aslında bütün bakanlıkların birbirine bağlanmasını sağlıyorsunuz yani altyapı, ulaşım; bu anlamda da bir ulaşım ağını örüyorsunuz. Altyapıların yapılması, ulaşım hatlarının birbirine bağlanması; aslında bütün icraatların verimliliğini artıracak bir noktada, bir pozisyondasınız ama biz burada bu Bakanlık konuşmak yerine, yine, malum, her zaman olduğu gibi buradaki bütün mesaimizin büyük bir kısmını, bizim sözcüklerimizin cımbızla ayıklanıp bize karşı bir suçlamaya, ithama, hakarete, saldırıya dönüştürüldüğü bir sabah seansı yaşadık. Zaman zaman bu seansları yaşıyoruz ama bundan üzüldüğümüzü de belirtmek istiyoruz. Kaldı ki Sayın Mehmet Muş çok başarılı bir Komisyon Başkanlığı ve yönetimi sergiliyor ama buna rağmen maalesef bu atmosferin etkisinde herkes gibi o da kalabiliyor; bundan üzgünüz.

Bunun dışında kalmak, müzakereleri sağlıklı bir zeminde götürmek önemli, müzakere önemli. İşte “kürdistan” “Kürt illeri” “savaş” gibi kavramlara, kelimelere takılıp aslında temel meseleleri tartışamaz hâle gelmemizin nedeni belli. Bunun neden böyle kaynaklandığı biraz da siyasetçilikle

açıklanabilecek bir şey. Özellikle burada bölücülükle itham edilmemiz, suçlanmamız kabul edilebilir bir şey değildir. Ayrımcılığa dikkat çekiyoruz, bunun çok çok önemli bir mesele olduğuna vurgu yapıyoruz. Bu ayrımcı politikaların bizi sürüklediği yer toplumsal barışı çok ciddi anlamda zedeliyor hatta dinamitliyor. Toplumsal barışı inşa etmemiz lazım. Yahu, bir ülke -çok affedersiniz- karpuz mu ki ortadan ikiye bölünecek? Bölünme meselesi artık inanın siyasetin konusu olmaktan çıktı, tıbbın konusu hâline geldi. Biz böyle bir takıntılı durumu, böyle bir paranoid hâli hiçbir yerde görmedik, siyasetin hiçbir döneminde de yaşamadık ama giderek bunun bu hâle sürüklenmesi aslında Türkiye'nin içinde bulunduğu aczi de bize gösteriyor.

Sayın Bakan, bu acziyetle sizin de katkınız var. Sabah biz burada sizin çok başarılı bir görsel şovunuzu izledik fakat buna...

ORHAN YEGİN (Ankara) – Görsel sunum.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Duramıyorsun değil mi, duramıyorsun. Sabahtan beri yoksun bak, Komisyon çalışmalarında ne oldu ne bitti haberin yok; buraya beş çayına gelir gibi geliyorsun, burayı karıştırmaya kalkıyorsun.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Yok, izledim.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Bir dur, bir dur!

ORHAN YEGİN (Ankara) – Sunum yaptı, izledim.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Bu şov güzeldi, başarılıydı ama o bize iki Türkiye anlattı; bölücülüğün ne olduğunu aslında orada izledik biz çünkü hani, biz söylediğimizde rahatsız olduğunuz illere dair bir tane bile projeniz yoktu, bir tane! İlaç olsun diye insan oraya bir tane proje koyar, koymamışsınız. Sonra biz bölücü oluyoruz, siz vatansız; buna kimse inanmaz.

Bakın, örnek vereyim, Muş Mebusu olarak Muş'tan vereyim: Karabey Ayrancı mezrasının -mezra dediğime bakmayın, 4 bin kişi yaşıyor- 96 yılından beri köprüleri yapılmıyor, 96 yılı!

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Önemli bir şey, mezraya gelmiş yani.

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Köprü yapamıyorsunuz, bir mezraya köprü yapamıyorsunuz. Bize sabahtan akşama kadar ha bire proje anlattınız. Muş'a bağlı 397 köy var, köylerin içinde 10 tanesinin yolu ya var ya yok, yol yok, yol yapmamışsınız. Muş'u cezalandırıyorsunuz. Bütün Muş, bütün Muş Türkiye'nin aslında en temel fotoğrafı, neden biliyor musunuz? Türkiye'nin son sırasındaki il. Hani 81 ilimiz var ya işte 81'inci il Muş. Bu iş plaka işi değil yani en yoksul, en çok göç veren, yolu olmayan.

AKP'li hatip diyor ki: "Proje isteyin." Ya, istiyoruz işte, yol yapın, yol; en basit şey, en çok yaptığınız şey. Ya, köye yol yapmak bu kadar zor olabilir mi, köprü yapmak bu kadar zor olabilir mi? Şimdi, bunları söyleyince, bunlar olmayınca bu sefer bunlara cevap veremeyenler ne yapıyor? "Siz bölücüsünüz, siz şusunuz, siz..." Ya, burada meseleyi konuş, sen neden bu kaynakları adaletli dağıtmıyorsun? Sen neden bölgesel eşitsizlikle mücadele edemiyorsun? Sen neden yoksulluğu sonlandıramıyorsun? Çünkü sermayenin partisi, sermayenin merkezi neredeyse yatırımı da oraya yapar. Nereye yapar? İstanbul'a. Ne yapar? Finans merkezi yapar. Kimin umurunda Muş'taki yol, kimin umurunda Muş'un altyapısı; Ağrı'nın, Van'ın altyapısı. Varsa yoksa finans merkezi, bizi de götürüp gezdireceklermiş.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Uygun zamanda, Sayın Temelli, Komisyon organize olursa...

SEZAİ TEMELLİ (Muş) – Evet, evet, geleceğiz ve anlayacağız ki neden Muş'a yol yapılamıyor?

Bakın, Sayın Bakan, bütün o gösterdiğiniz, yaptığınız şeyler, içinde çok güzel şeyler de var ama nasıl yapıldığı yaptığımız şey kadar önemli. 250 milyar dolar harcamışsınız; iktidara geldiğinizden -siz değil- yani AKP iktidara geldiği yirmi yıl boyunca özelleştirme, dış kaynak, dış kaynağın içinde

borçlanması, sabit sermaye yatırımları, hepsi yaklaşık 750 milyar dolardır. Bu 750 milyar doların 250 milyar dolarını siz kullanmışsınız Ulaştırma Bakanlığı ve bunları yapmışsınız. Ama bunun bir finansal maliyeti var ve bu finansal maliyet o kadar ciddi bir finansal maliyet ki ekonomi krizlerden çıkamıyor, zaman zaman nefes alıyor, tekrar krize sürükleniyor ve bunun en önemli sebebi yanlış yatırım programları ve projeleri çünkü bir kamu projesinin en önemli meselesi fayda maliyet analizlerini bir sosyal program çerçevesinde üretmesinden geçerken yapılan projelerin çoğunda sosyal program değil sermayenin kârlılığı öncelikle ele alınmış, değerlendirilmiş. Ve ne olmuş? İnanılmaz maliyetler ortaya çıkmış. Çok uzağa gitmeyelim, sadece 2017-2023 yılları arasında kamu-özel iş birliği projelerinden dolayı 16 milyar, neredeyse 17 milyar dolar harcanmış.

Şimdi, bu projelendirme, kamu-özel iş birliği projelendirmesi, hele hele altyapı, ulaşım gibi sektörlerde iki türlü büyük maliyet yaratıyor. Bir, finansal maliyet, söylediğim nedenler; baş etmeniz mümkün değil, böyle devam edecek, her yıl bu böyle katlanarak gidecek çünkü ipin ucu kaçmış. İkincisi toplumsal maliyet. Şimdi, finansal maliyet kısmının yıkıcılığını hep beraber yaşıyoruz; toplumsal maliyet kısmını Muş da yaşıyor, Ağrı da yaşıyor, herkes yaşıyor ama İstanbul da yaşıyor, İzmir de yaşıyor.

Bakın, aile başına senede 125 dolar köprülere para veriyoruz biz geçsek de geçmesek de. Ne Siverekli geçer oradan ne Vartolu geçer oradan, kimse geçmez ama aile başı 125 dolar ödüyoruz biz. Neden? Çünkü yanlış projelendirmişsiniz ve yolların çoğu da boş. Bu kamu-özel iş birliği üzerinden projelendirmeye devam ettiğiniz sürece -ki anladığımız kadarıyla devam edeceksiniz- bu maliyetler, hem finansal maliyetler hem toplumsal maliyetler derinleşecek.

Bir başka konu, mesela yine Çanakkale Köprüsü'nde de aynı şey var. Gece geç saatte geçerseniz korku tüneli gibi kimse yok. Çünkü neden? Fizibilitesi yanlış, yapmak için yapıldı; bunun gibi bir sürü ama yapmamız gereken şeyleri öncelikle yapsaydık belki de Türkiye'de iç göç meselesini, belki de bölgesel eşitsizlikler meselesini, belki de bu gelir dağılımı meselesini çözebilirdik. Yanlış projelendirme yanlış sonuçlar doğurdu.

Şimdi İstanbul, yine, o görselin içinde havaalanları, mesela İstanbul Havalimanı. İstanbul Havalimanı'nın performansını yolcu sayısı, uçuş sayısı, birçok şeyle gösteriyorsunuz. Peki, aklınıza hiç ekolojik yıkım konusu geliyor mu? Ulaştırma Bakanlığı -kaldı ki burada bütün bakanlıklarda bu yeşil dönüşümle yattık kalktık biz, çok fazla konuştuk- yol, köprü, havaalanı, onu bunu yaparken öyle bir ekolojik tahribat yarattı ki toplumsal, finansal maliyetin yanına bir de ekolojik maliyeti ekleyin. Bu yıkımları telafi etmek çok da mümkün değil. Oysa Yeşilköy Havalimanı'na tıpkı Sabiha Gökçen'deki gibi bir ek pist yapsaydınız aslında aynı performansı yakalıyordunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Buyurun Sayın Temelli.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Yakalamasak ne olur? Yani dünyanın zenginlerini Uzak Doğu'ya taşımak için, dünyanın zenginlerini Latin Amerika'ya taşımak için çok da sefer yapmamıza gerek yok. Bir optimalite var, bir ölçek meselesi var, kamu aklı var. Kamu aklından yoksun projelendirmeyle bir devlet yönetilebilir mi? Yönetilemediği için İstanbul bu maliyetlere katlanıyor. İstanbul başka bir maliyete daha katlanıyor, Kanal İstanbul Projesi maliyetine. Daha kanal ortada yok ama maliyetine katlanıyor. O bölgedeki insanların oradan çıkarılması, çeşitli mağduriyetlere maruz kalması çok ciddi sorunlar barındırıyor.

Son bir şey söyleyerek bitiriyorum. Bu kentin, İstanbul'un bir tarihi var Sayın Bakan yani şöyle baktığınızda bir tarafında Süleymaniye, bir tarafında Ayasofya, Topkapı Sarayı; muhteşem bir kent değil mi? Sayın Bakan, böyle bir kule yapılır mı İstanbul'a?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Yani bu yapanın hiç mi vicdanı yok, hiç mi tarih bilgisi yok, hiç mi kültür anlayışı yok ki gelmiş bunu bizim tam da o tarihî İstanbul'un karşısına kazulet gibi oturtmuş?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – 2 tane kule var Sayın Temelli.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Onu görmüyoruz Allah'tan. Bu, çok gözümüze batıyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Ama o, biliyorsunuz, bütün antenleri topladı, tek bir anten yaptı, bir görüntü çirkinliği vardı, onu da bitirdi ama sanki biraz fazla yüklendiniz.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Vallahi, böyle olur mu?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Çamlıca'yı temizledi ama.

Şimdi, siz de İstanbullusunuz, ben de. Böyle karşıdan baktığınız zaman bir sürü anten vardı, gözünüzü yorardı.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Evet, kirlilikti.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Onların hepsini temizlediler, o tepeler ortaya çıktı.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Böyle değil ama böyle olmaz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – 1 tane var şu an.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Hâlbuki Mimar Sinan Güzel Sanatlar bu konuda bayağı bir proje de üretmişti ama işte onların müteahhitleri yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Türelî, buyurun.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan,

Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Bakanlığımızın değerli bürokratları, basınımızın değerli mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, tabii, Sayın Bakan, önemli bir Bakanlığı konuşuyoruz, aynı zamanda yatırımcı bir Bakanlık ve kaynaklarını da kullanıyor. Baktığımız zaman, ulaştırmada, haberleşmede, hemen hemen bütün altyapı yatırımlarında sizin Bakanlığınız var, Bakanlığınızın sorumluluğu var. Tabii, şunu her zaman için söylemek lazım: Ulaştırma önemli. Sonuç itibarıyla, bir üretim aktiviteleri içinde baktığımızda bir yerde mal üretiliyor, ondan sonra o tüketileceği yerlere taşınıyor. Bu anlamda da ulaştırma sektörü kritik bir sektör, bir hizmet sektörü ama önemli bir hizmet sektörü.

Dikkatimi çeken bir şey var, o da şu: Ben Plancıyım, DPT kökenliyim, ta Dokuzuncu Kalkınma Planı'ndan itibaren bütün planlara baktım, hepsinde aynı ifade var Sayın Bakan; ulaştırmada dengesiz bir yapının olduğu, ulaştırma türleri arasında kara yolu lehine olan bir ağırlığın olduğu, bu anlamda demir yollarının öncelikle ve deniz yollarının geliştirilmesi gerektiği... Fakat ne yazık ki bu gerçekleşmemiş; gene, aynı şekilde baktığımız zaman, bütün yatırımlar büyük ölçüde kara yolu sektörüne gitmiş. Kara yoluna baktığınız zaman ekonomik açıdan ciddi anlamda dışa bağımlı bir sektör; araçlarıyla, lastiğinden tutun hemen hemen bütün alanlarda. Türkiye'de üretim yapıldığı zaman da ara malı ithalatına bağımlılığı çok yüksek; mazotuyla, benziniyle de gene aynı şey söz konusu. Bir türlü bu olmamış.

Bakın, bir rakam vereyim, yük taşımacılığı... Bir de şöyle bir şey var: Baktığım hemen hemen bütün planlarda -tabii, aynı zamanda, orta vadeli program ve yıllık programlarda da var- demir yolunun özellikle yük taşımacılığında stratejik bir sektör olduğu yani bunun geliştirilmesi gerektiği söylenmiş. “Acaba öyle mi?” diye baktım. Yük taşımacılığında kara yolunun payı 2002 yılında -AKP iktidarlarının ilk yılı yani 2003’ten başlatacağım, 2002 yılı rakamını veriyorum- yüzde 89,3’müş, 2021 yılında yüzde 89,4 yani artış yok, yerinde sayıyor. Demir yolu açısından baktım, yüzde 4,3’müş; 0,3 puan artmış, 4,6 olmuş; hiçbir şey yok yük taşımacılığında; amiyane tabirle, eski hamam eski tas devam ediyor her şey.

Yolcu taşımacılığında 2002’de kara yolunun ağırlığı, payı, toplam içindeki payı yüzde 96,1’miş, azıcık azalmış 2021’de, on dokuz yılda -elimizde en son 2021 rakamları var, programdan- 92,7 olmuş; demir yolu yüzde 2,3’müş, binde 6’ya düşmüş yani hiç gerçekleşmemiş bu. Aslında, biz, bunu hep daha öncesinde de gündeme getirmiştik, 24’üncü Dönemde de ben bizzat gene Plan ve Bütçe Komisyonunda, Mecliste gündeme getirmiştik yani baktığımız zaman hiçbir gelişme yok. Hatta o dönem şunu da söyledik: İşsizlik Sigortası Fonu’nun ki bunun sahibi, kanuna göre -kanun amacında da tanımlanmıştır- işsiz kalanlar olmasına rağmen, İşsizlik Sigortası Fonu kaynaklarının duble yollara nasıl harcadığımızı da söyledik ve o dönemin bakanları da “Evet, öyle yaptık, duble yollara bunu harcadık.” diye söylediler ama ortada ne yazık ki bir başarı yok.

Demir yolu ağı ve verimliliği son derece düşük, Avrupa Birliği ülkeleriyle kıyasladığımız zaman hem yolcu taşımacılığında hem yük taşımacılığında son derece sıkıntılı bir tablo var ne yazık ki. Biraz önce söyledim, yük taşımacılığında demir yolunun payı yüzde 4,6’yı Türkiye’de, AB -27 ülkesinin- yüzde 17 bu. Yolcu taşımacılığında Türkiye’nin payı binde 6, Avrupa Birliği 27 ülkesinin ortalaması yüzde 5,6 yani aslında hiçbir şeyimiz tutmamış ama yazmaya devam ediyoruz.

İkinci bir sıkıntı, bu kamu-özel iş birliği modeli. Bu model, başlangıçta özellikle 80’lerde başlayan, önce “yap-işlet” ve “yap-işlet-devret”le, sonra genişletilerek işte “yap-kirala-devret”le, şehir hastaneleriyle genişleyen bir model. Ama her zaman şunu sorduk: “Bunun hesabı kitabı doğru yapılıyor mu?” diye sorduk. İktisatta vardır bu, “present value” diye geçer, bugünkü değer hesabı. Yani bu yatırımı kamu yapsa ne kadara mal olur; onu kamu yatırım programına koysanız, belli bir zamanda bitirseniz? Bunu siz yapmadığınız zaman, kara yolunda, ulaştırmada olduğu gibi, özel sektöre yaptırıp gelirlere vazgeçtiğinizde ya da şehir hastanelerinde kira ödediğinizde buna, bunun bugünkü değeri nedir, belli bir faiz oranından, iskonto oranından bugüne getirip bu kıyaslamaların yapılıp yapılmadığını sorduk, ne yazık ki yapılmış hiçbir hesap yok. Verilen garantiler, yolcu geçiş garantileri, hava yollarında uçuş garantileri ve hepsi de döviz cinsinden. Böyle bir model olamaz yani bu bir kara delik. Hani, bizim gençliğimizde bir Bermuda şeytan üçgeninden bahsedilirdi, doğru mudur hiç bilemedik; işte oradan geçen gemiler yok olur, uçaklar düşer gibi; bu, âdeta bütün Türkiye’nin kaynaklarını yutuyor. Hesabı kitabı yapılmayan bir işin anlamı yok. Yarın, yirmi yıl sonra rantabl hâle gelecek olan bir yatırımı bugün yapmak anlamlı değil. Çünkü Türkiye kaynak sıkıntısı çeken bir ülke, Türkiye her sene cari işlemler açığı veren bir ülke ve bunu borçlanmayla karşılayan bir ülke. 2002 yılında AKP iktidarları hükümet etmeye başladıkları zaman Türkiye’nin toplam dış borcu 131 milyar dolardı, şu anda 476 milyar dolar ve 63 milyar dolarlık da özelleştirme yapılmış. Hesapsız kitapsız bir şey olmaz, bütün bunların hepsini Türkiye gibi dış tasarruf alan, cari açık veren bir ülke; bugün, gelecekte, on beş-yirmi yıl sonra rantabl olacak yatırımı bugünden yapmamalıydı. Üretimle beraber gidecek ulaştırma; üretimi arttıramadığınız zaman, teknoloji yoğunluğunu arttıramadığınız, yüksek katma değerli üretim yapısına geçemediğiniz zaman ne yazık ki bu olmaz.

Bakın, 2024 yılındaki garantilere, 79 milyar lira ulaştırma ve kara yolu projelerine verilen para, verilecek olan; bütçeye yükü. Bu da aynı zamanda belli bir döviz kuru varsayımı üzerinden yapılmış, döviz kuru daha yüksek olduğu zaman bu rakam artacak. 2025 yılında 143 milyar lira, 2026 yılında 171 milyar lira; çok büyük paralar bunlar.

Kanal İstanbul'dan bahsettiniz. Bakın, Kanal İstanbul'un hiçbir rasyoneli yok. Buradaki tez -sizin de sunumunuzda vardı- boğazın gemi trafiğini taşımakta yetersiz olduğu tezi ve geçmişteki gemi kazaları söylendi. Bunlar doğru değil Sayın Bakan. Bakın, 2006 yılında boğazdan geçen gemi sayısı 56.606, 2022 yılında 35.146, 20 bin azalmış. Özellikle Rusya artık ciddi anlamda bu taşımacılıkla ilgili faaliyetleri Baltık Denizi, yukarıya doğru taşıyor. Gemi kazaları deniyor, gemi kazası yok. 2005 sonrasında boğazda ölümlü kaza yok. Yılda yaklaşık 20 kaza oluyor, bunlar da ya seyir hataları ya da dümen kilitlenmesi gibi hatalar; bir şey yok ortada. Boğaz var, doğa boğaz yapmış, müthiş bir şey; düşünün, 2 tane boğaz, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı; bir iç deniz, Karadeniz'den Ege'ye, Akdeniz'e kadar giden. Boğazın uzunluğu 30 kilometre, yapılacak olan kanal 45 kilometre. Boğazın genişliği en dar yerinde iki hisar arası 698 metre, yapılacak kanalın genişliği 250-300 metre arası, 275 metre. Boğazın derinliği ortalama 60-80 metre, bu yapılacak olan kanalın derinliği 21 metre. Bugün baktığımız zaman, büyük tonajlı gemilerin ve tankerlerin su altındaki derinliği zaten 25 metre civarında, hiç biri bunu kullanamaz. Yani oradan geçerken bir geminin dümeni kilitlense, yan yatsa boğaz kapanır. Yani kanal hem daha uzun hem daha dar, hem daha sığ. Bir de Montrö Anlaşması var, barış zamanında hiçbir şekilde engelleme yetkiniz yok oradan geçenleri. Peki, bunu nasıl yapacaksınız, finansman nasıl olacak? Gemiler öbür taraftan geçebilir. Hangi finansmanla yapacaksınız, kime yaptıracaksınız, nasıl? Yani büyük proje. Rakamlar var; yatırımın maliyeti bir dönem o dönemdeki bakan "20 milyar dolar" dedi, sonra tekrar çıkıldı Cumhurbaşkanı 70 milyar TL dedi, bugünkü değere baktığımız zaman 2,5 milyar oluyor ama o dönemde İstanbul Büyükşehir Belediyesinin de yapmış olduğu birtakım çalışmaları var, en az 65-70 milyar dolarlık bir rakamdan bahsediliyor. Bakın, İstanbul'u 3'e bölüyoruz, kanal inşaatı yapıyoruz, hafriyat giderleri var, 8 tane köprü yapılacak, demir yolu köprüleri oradan oraya, bütün hatlar, elektrik, su, doğal gaz, hepsi köprünün altına alınacak, kamulaştırma giderleri yani böyle bir şey. Yaptığımız Kanal İstanbul'un geçtiği alanın yüzde 50'si tarım alanı, tarımsal alan, yüzde 20'si çayır, orman, mera. İstanbul'un 2 tane en önemli su havzası yok oluyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türel, buyurun, bir dakika veriyorum.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Teşekkür ederim.

Küçükçekmece Gölü, Sazlıdere Barajı'nın da aynı zamanda su toplama havzaları ve vatandaşın rızası yok buna. Burada baktım, siz de bahsetmişsiniz Kanal İstanbul'dan. Bu Kanal İstanbul yanlış bir proje, lütfen bundan vazgeçin. Böyle bir şey yok yani "Biz yaptık, oldu." böyle bir şey yok, "İktidara geldik, istediğimizi yaparız." Hayır, istediğinizi yapamazsınız, demokrasi içinde sonuç itibarıyla ülkede yaşayan insanların ne düşündüğüne bakacaksınız, kentte yaşayan insanların ne düşündüğüne bakacaksınız.

Son olarak, benim 24'üncü Dönemde de gündeme getirdiğim projeler vardı, İzmir'in ulaşım projeleri Sayın Bakan. Bakın, çok ilginçtir, Torbalı-Ödemiş-Kiraz Yolu 2010 yılında başlamış, "2017'de bitecek" deniyordu, bitmemiş, bitmemiş; şimdi baktım, 2026'da bitmesi planlanıyor. Belevi-Tire yolu, her sene ölümlü kazalar oluyor, 2016'da başlamış, hâlâ bitmedi, 2026'da bitmesi planlanıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Türel, bitti süreniz.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Tamamlayacağım hemen.

Aliğa-İzmir 2008’de başlamış, 2026’da bitecek. İzmir-Turgutlu ayrımı, Kemalpaşa-Torbali il yolu 2016’da başlamış, bitmemiş, 2026’da bitecek. Urla-Çeşme Devlet Yolu 2013’te başlamış, bitmemiş, 2026’da bitecek. İzmir-Çeşme ayrımı, Seferihisar-Selçuk-Kuşadası ayrımı 2017’de başlamış, 2026’da bitecek. Ödemiş-Kiraz demir yolu 2018’de başlamış, 2028’de bitecek. Bir de dikkatimi çeken bir şey var, hepsinin bitiş yılı 2026; 2024’te, 2025’te hiçbir bitiş yok. Para mı ayırmadınız bunlara Sayın Bakan? Bu konulara ayrıntılı cevap verirseniz memnun olurum çünkü bu bahsettiğim yerler, hem Küçük Menderes havzası hem Bakırçay havzası İzmir’in en verimli toprakları, tarım toprakları. Sonuç itibarıyla, buralarda üretilmiş olan ürünün ulaştırma altyapısıyla tüketiciye en sağlıklı, en hızlı biçimde ulaşması var. Neden üvey evlat muamelesi görüyor buralar açıkçası anlayabilmiş değilim.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Türel.

Değerli arkadaşlar, sağ olsun, Cumhuriyet Halk Partisi aşağıda yoklama istediği için arkadaşlar yoklamaya indiler, birazdan gelecekler geri, farklı bir konu anlaşılmasın.

Şimdi de Sayın Gürban...

Buyurun.

MEHMET MUSTAFA GÜRBAN (Gaziantep) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli hazırım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma altyapısı kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve hava yolu ulaşım sistemlerini kapsamaktadır. Ulaşım sistemleri ham maddenin ve mamullerin üretim yerleri ve pazarlara taşınmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla, ulaşım altyapısının gelişmiş olması, üretim maliyetlerinden taşıma maliyetlerinin azalmasına ve ekonomik kalkınmanın artmasına sebep olacaktır. Ulaşım altyapısı ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınma sürecinde oldukça önemli bir aktör olarak kabul edilmektedir. Ulaşımın sürdürülebilirliği, kalitesi ve çeşitliliği artırıldığı sürece piyasa başarısı için arzu edilen mobilite sağlanmaktadır. Bu yolla elde edilen hasıla ekonominin hızlandırıcı etkisiyle yatırımları teşvik edici tesir oluşturmaktadır. Gelirin tüm yurt genelinden yayılmak suretiyle bölgelere indirgenmesine ve hâliyle kişisel gelir artışlarıyla refah iktisadının temel amacına kavuşulacağı fikrine zemin hazırlamaktadır.

Ulaştırma, altyapı yatırımlarının bölgesel kalkınma sürecinde, ulaşım sistemindeki iyileştirmelerin iktisadi kalkınma sürecinde yeterli koşul oluşturma noktasında farklı değişkenlerle desteklenmesi gerektiği görülmektedir. Ülkemizde ulaşım altyapısının entegre bir yaklaşımla çok boyutlu ve çok fonksiyonlu olarak yeniden ele alınması gerekmektedir. Bu doğrultuda, ulaşımın fiziki sermaye enstrümanlarıyla desteklenmesi sağlanarak söz konusu altyapı yatırımlarından elde edilecek sermaye artırımlarının yeniden ilgili bölgelerde yatırımı teşvik edecek tedbirler alınmalıdır. Bu tedbirler kapsamında, hâlihazırda çalışmalarına devam eden kalkınma ajansları ve benzer kurumlarla birlikte önem arz eden eğitim, sağlık ve kişisel gelir artırıcı yatırım ve desteklemeler başta olmak üzere kalkınma sürecine olumlu katkıyı sağlayacak tüm aktörleri sürece entegre edecek geri dönüşüm ekonomisinin hayata geçirilmesi için çeşitli projelerin oluşturulması gerekmektedir. Ulaşım ağlarındaki bütünleştirici etkinin çarpan prensibine benzer mahiyette ele alınarak elde edilecek gelir artırıcı etkenlerin bölgeler arasındaki lojistik hizmetlerine sağlayacağı katkıların belirlenmesi gerekmektedir. Etkili bir şekilde kullanmak üzere bu katkıların yerinden yönetimlerle bir network ağı oluşturularak hızlı ve akıcı paylaşım olanağının sağlanması gerekmektedir.

Bölge ve ülke ekonomisi açısından ulaştırma, altyapı bileşenlerinin özellikle ticarete ve diğer uluslararası ilişkilerde son derece önem kazanan elektronik tabanlı sistemler üzerinden ekonomik, siyasi ve kültürel normlara entegre olması konusu detaylıca analiz edilmelidir. Bu analizlerin ülke politikalarının oluşturulmasında yol göstericiliği üzerinde durulmalıdır. Akıllı ulaşım sistemleri, uygulamaları açısından kentler ve ülkeler arası rekabetin en önemli unsurlarından biri olacaktır. Dünya, önümüzdeki yıllarda akıllı ulaşım sistemleriyle donatılmış akıllı kentlerle dolu olacaktır. Ülkemizin bu rekabette istenilen seviyeye gelebilmesi için akıllı ulaşım sistemleri uygulamalarında kullanılan cihazları, yazılımları ve diğer ekipmanları mümkün olduğu kadar ithal etmeyip kendisi üretmesi gerekmektedir. Bunun için AR-GE yapabilecek nitelikli personel, özel ihtisas bölümlerinde lisans ve lisansüstü programlarda yetiştirilmelidir. Gerekli beyin gücüne sahip olan ülkemiz bu potansiyelini devlet politikası hâline getirerek akıllı ulaşım sistemleriyle başlayan ve akıllı şehirlerle devam eden büyük bir teknoloji hamlesini gerçekleştirmelidir; aksi hâlde, teknoloji ithal etmeye devam edeceğimiz, ülke ekonomisine fayda yerine zarar vereceğiz. Akıllı ulaşım sistemleri disiplinler arası uygulamaları içermektedir. Bu nedenle, akıllı ulaşım sistemleri stratejileri için sektörlerin temsilcilerinden oluşan bir kurul tarafından yıllık stratejik eylem planları yapılmalıdır; her yıl Ulaştırma, haberleşme, Sağlık, Sanayi, Çevre Bakanlığı ve özel sektörün katılımıyla güncellenmelidir. Gelecekte otomobillerin tekerleklerinin elektronik, motorunun ise yazılımlar olacağı kaçınılmazdır. Ülkemiz için büyük bir fırsat olan bu fay kırılmasından ve oluşan yeni pazardan pay alabilmek için elimizi çok hızlı tutmamız gerekmekte ve tüm kurum ve kuruluşlara önemli görevler düşmektedir. Böylesine önemli bir pazarda söz sahibi olmak ve dışa bağımlılığı azaltmak için atılması gereken temel adımlara değinecek olursak, yetişmiş eleman ihtiyacının karşılanması için üniversitelerde otomotiv yazılımı ve elektroniği bölümlerinin ön lisans, lisans, yüksek lisans ve doktora programları şeklinde açılması gerekmektedir. Bu anlamda, Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi gibi ihtisas üniversitesi sayısının artırılması, buna bağlı araştırma merkezi ve enstitülerin açılması gerekir. Özel sektörün ve araştırmacıların önünü açacak teşvik sistemleri hayata geçirilmelidir. Yerli otomobil çalışmaları bu öngörüler doğrultusunda gözden geçirilmeli ve sektörün sürece dâhil edileceği bir model planlanmalıdır. Araçların birbirleriyle, altyapıyla ve yayalarla konuşacağı bir gelecek için yolların sahip olduğu altyapının yeniden planlanması ve uygun hâle getirilmesi gerekmektedir. Farklı kategorilerdeki araçların paylaşım modellerini de destekleyecek toplu taşıma stratejisi belirlenmelidir.

Kamu-özel iş birliği modeli, bütçe açığının düşük görülmesine, yükümlülüklerin uzun vadeye yayılmasına ve hizmet maliyetlerinin artmasına da yol açmaktadır; ayrıca, vatandaşlarımızın hizmetler karşılığında bedel ödemesine de sebep olmaktadır. Kamu kaynaklarının kamu-özel iş birliği uygulamalarıyla israfa ve ranta açık hâle getirildiği kaçınılmaz bir gerçektir. Kamu-özel iş birliği uygulamalarıyla şeffaflık ve hesap vermekten de kaçınıldığı düşüncesi kamuoyunda yoğun olarak tartışılmaktadır. Milletimiz, hazine garantili bu projelerin yatırım ve maliyet bilgilerine ulaşamayarak kendi cebinden ödediği birçok bedelden habersiz bırakılmıştır. Kamu-özel iş birliği modeliyle gerçekleştirilen projelerin yatırım tutarlarının sektörel dağılımına bakıldığında, 2023 yılı Eylül ayı fiyatlarıyla 32,5 milyar Amerikan dolarıyla kara yolu sektörünün ilk sırada olduğu görülmektedir. Bu projelerin yapımına karar verilirken ekonomik rasyonalitenin geri plana düştüğünü ve görevli şirketler ile kredi sağlayan bankalar hiç risk üstlenmezken devletin büyük bir mali risk üstlendiğini söylemek mümkündür.

2022'de açılan ve yıllık 16 milyon 425 araç için hazine garantisi verilen 1915 Çanakkale Köprüsü'nden 2023 Ağustosuna kadar yaklaşık olarak sadece 2 milyon 200 bin araç geçti. Köprüdeki kur garantisi kamunun borç yükünü her geçen gün artırmaktadır.

2017’de günlük 68 bin araç geçiş garantisi verilen Avrasya Tüneli için bu sayı her yıl binde 5 oranında artırılmaktadır. Avrasya Tüneli Sözleşmesi’ne göre işletmecisine 2022 yılı için araç başı garanti edilen 4,7 Amerikan dolarıdır, tünelden geçiş ücreti araç başı KDV dâhil 53 TL’dir. Avrasya Tüneli geçiş ücretleri yıl boyu sabit olup farkı devlet ödemektedir. Verilen garantilere göre 2017-2021 arasında, beş yılda 120 milyonun üzerinde aracın geçmesi gerekiyordu ancak verilen bilgilere göre 2023’e kadar 97 milyon araç geçişi gerçekleşmiştir. Projenin yatırım maliyeti 1 milyar 245 milyon Amerikan doları iken yıllık işletme maliyeti ve kredi faiz ödemeleriyle toplam maliyet yaklaşık 2 milyar Amerikan doları olmuştur. 2041 için yapılan hesaba göre işletmeciye sözleşme süresi sonuna kadar yaklaşık 4 milyar 685 milyon Amerikan doları ödenecektir.

Osmangazi Köprüsü’nden geçen araç sayısının 22 Nisan 2023’te 87.352’ye çıkarak rekor kırdığı açıklanmıştı. Ancak, sözleşme bilgilerine göre rekor geçişin olduğu gün dahi şirkete yapılacak garanti ödemesini karşılamamaktadır. Projeyi işleten şirketlere araç başı 35 dolar ve yüzde 8 KDV ödenmektedir. 22 Nisan 2023 tarihinde köprüden geçişlerde araç başına 184,5 TL alınmıştır, bu da 2022 Nisanında toplam 16 milyon 596 bin TL gelir elde edilmesi anlamına gelmektedir. Garantinin 2 katından fazla araç geçişine karşın dolar üzerinden sözleşme nedeniyle hazine yine zarara girmektedir. Şirkete hazineden sadece 22 Nisan için 10 milyon 564 bin TL ek ödeme yapılacaktır.

Son olarak, Devlet Hava Meydanları İşletmesi bütçesinde kara delik hâline gelen yolcu garantisinde yüzde 96 sapmayla tarih yazdığımız Zafer Havalimanı’na değineceğim. 50 milyon avroluk yatırım maliyeti olan şirkete devlet, 2012-2020 döneminde toplamda 45,9 milyon avro garanti ödemesi yapmıştır. Kütahya Zafer Havalimanı 2023’ün ilk üç ayında 329 bin yolcu garantisine karşın yalnızca 13.075 yolcu tarafından kullanılmıştır. 2012-2023 döneminde Zafer Havalimanı için şirkete yapılan garanti ödeme 60 milyon 821 bin euroyla ifade edilmektedir. Havalimanının kamuya devir yılı olan 2044’e kadar şirkete toplam 208 milyon euro tutarında garanti ödemesi yapılacağı öngörülmektedir. Devlet Hava Meydanları İşletmesinin denetiminde özel şirket tarafından işletilen diğer havalimanlarında da tablo değişmedi. Havalimanlarının büyük bölümü öngörülen yolcu sayısının altında kaldı. İşletme hakkı özel sektörde olan havalimanlarının Ocak-Mart 2023 döneminde kullanım istatistikleri ise basına yansıyan bilgilere göre şöyle: Zonguldak Çaycuma 16.580 yolcu, Aydın Çıldır sıfır yolcu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Toparlayın lütfen.

MEHMET MUSTAFA GÜRBAN (Gaziantep) – Yüksek maliyetleri itibarıyla tartışılan bazı havalimanlarındaki yolcu sayıları şöyle: Kastamonu Havalimanı 13.068 yolcu, Siirt Havalimanı 11.000 yolcu, Tokat Havalimanı 30.500 yolcu olarak kayıtlara geçmiştir. Ülkemizin kalkınması için stratejik ve doğru hesaplanmış projelere ihtiyaç vardır. Yatırım projeleri bilimsel temeller doğrultusunda değil iktidar partisi tarafından rant temelleri üzerinden inşa edilmektedir. Bazı projeler hepimizin malumu firmalara para aktarımıdır. Firma menfaatlerini değil ülke menfaatlerini gözeterek doğru fizibilite etüdü yapılan projeler hayata geçirilmelidir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, şimdi de Komisyon üyesi olmayan milletvekillerimizin söz taleplerini karşılayacağım. Orhan Yegin yoklamaya gitti, gitmeden söz talebini bana ilettili, yoklama olduğu için ve bana ilettiliği için gelince ona söz vereceğim.

Sayın Burak Dalgın -arkadaşlar “sayın”ları geçiyorum hızlı gitmek için- Mehmet Emin Ekmen, Haydar Altıntaş, Talat Dinçer, İnan Akgün Alp, Nermin Yıldırım Kara, Sabahat Erdoğan Sarıtaş, Nimet Özdemir, Ahmet Erbaş, Tamer Osmanağaoğlu, Ali Karaoba, Barış Bektaş, Gülcan Kış, George Aslan, Yavuz Aydın, Naci Şanlıtürk, Ertuğrul Gazi Konal, Şamil Ayrım, Ömer Fethi Gürer, Abdurrahman Tutdere, Hüseyin Olan, Turan Yaldır, Ahmet Özyürek, Halil Öztürk, Süleyman Karaman, Şeref Arpacı, Evrim Karakoz, Hüseyin Yıldız, Adalet Kaya, Hasan Toktaş, Mehmet Taytak, Zuhul Karakoç Dora, Gökân Zeybek, Ali Fazıl Kasap, Sibel Suiçmez, Mevlüt Karakaya ve Utku Çakırözer. 37 kişi var konuşmacı. Dolayısıyla en yüksek Komisyon dışı milletvekillerimizin talepte bulunduğu Bakanlık, hayırlı uğurlu olsun. İnşallah gece yarısından önce... Herkesin yol, tünel, bir işleri var yani Sayın Bakana ileteceklerdir muhtemelen, icra makamı.

Şimdi, Sayın Dalgın, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

BURAK DALGIN (Balıkesir) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi “altyapı” deyince benim aklıma internet geliyor çünkü bilgi çağını yakalamak için de dünyayla rekabet etmek için de internet altyapısı fevkalade önemli. Şimdi, burada bizim 5 tane büyük problemimiz var. Bir tanesi internetimiz yavaş, 2’ncisi erişilemez, 3’üncüsü pahalı, 4’üncüsü hizmet kalitesi çok düşük ve 5’incisi yasaklarla dolu.

Hızla başlayalım yani yavaşlıkla başlayalım. Sayın Bakanın geçenlerde bir demeci vardı “İnternet hızımız âdeta uçuyor.” diye. Hangi ülkeden bahsettiğinizi ben pek anlayamadım açıkçası çünkü Türkiye mobil internet hızında dünyada 66’ncı, Türkiye sabit internet hızında dünyada 106’ncı. Siz uçuyorsunuz belki ama vatandaşın interneti pek uçmuyor. Bu altyapıyla bizim bir yere varmamız mümkün değil. Yani yapay zekâdan bahsediyoruz, bilgi çağından bahsediyoruz, millî teknoloji hamlesinden bahsediyoruz, dünyada ilk 100’e giremeyen bir internet hızıyla bunların hiçbir tanesini başarmamız mümkün değil.

2’ncisi erişilebilirlik. Şimdi, yeni yapılan otoyollardan yakın zamanda geçtiniz mi bilmiyorum, orada internet çekmiyor; herhangi bir temel şehrimizin merkezine gidin, orada fiber internet bulunmuyor, üniversitelerimizde bile doğru düzgün internet altyapısı bulunmuyor. Geçenlerde bir arkadaşımız bir KYK yurduna gitti, internet yoktu “Arkadaşlar nasıl vizeye çalışacaklar?” diye şikâyet ediyordu. Türkiye’de 400 bin kilometrenin biraz üzerinde bir fiber hattı var, bunun en az 1 milyon, tercihen 2 milyon kilometreye acilen çıkarılması lazım, 2’nci meselemiz bu.

3’üncü meselemiz ücretler. Türkiye’de internet çok pahalı. “Megabits per second” başına, saniye başına, megabit başına dünya ortalaması 1,06 dolar Türkiye ortalaması 4,33 dolar. Yani bu kadar kalitesiz bir interneti bu kadar yüksek fiyata satmak hiç uygun bir şey değil.

4’üncüsü, herhangi bir internet servisi sağlayıcımızı değiştirmeye çalıştınız mı bilmiyorum yakın zamanda, e-devlette birtakım ilerlemeler var ama maalesef burada vatandaşlarımızın çok ciddi hizmet şikâyetleri var.

5’incisi, internet özgürlüklerine baktığımızda, Freedom House Raporu’na göre Türkiye “interneti özgür olmayan ülkeler” listesinde Zimbabve’yle, Sudan’la, Bangladeş’le aynı seviyede; Türkiye bunu hak etmiyor. Türkiye’nin ulaşması gereken şey 5H’dir. 5H nedir? Hızlı, her yerde, hesaplı, hizmet odaklı ve hür internet. Hızlı internet için Türkiye’nin en azından dünya ortalamasına yani mevcut hızının 3 katına çıkması gerekiyor. Bunu yapmanın yöntemleri... Kamu-özel iş birliğiyle, vergileri indirerek ve maliyetleri düşürerek bunu yapmak mümkün; tabii, bu bir öncelik meselesi.

2'ncisi, her yerde internet; Türkiye'de şehirlerimizde fiber kabloların yerel yönetimlerle beraber en az 1 milyon, sonra da 2 milyon kilometreye bir an önce çıkması lazım.

3'üncüsü, hesaplı internet; buraya yüklenen vergilerin acil bir şekilde azaltılması lazım ama tabii, bu da bir öncelik meselesi.

4'üncüsü, hizmet odaklı internet; onu söyledim zaten, rekabetin tesis edilmesi lazım. Bakan yardımcılarımızın özel şirketlerin yönetim kurullarından çıkması lazım ki kamunun özel şirketlerle ilişkisi doğru bir platformda tesis edilebilsin.

5'incisi, hür internet; Türkiye'nin her alanda önceliği hürriyetleri genişletmek olması lazım, internet de bunun başında gelen alanlardan bir tanesi. Bu konuyla ilgili yasalarda gerekli tadilatların yapılması lazım.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Mehmet Emin Ekmen.

Buyurun Sayın Ekmen.

Süreniz beş dakikadır.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, sizi ve heyetinizi saygıyla selamlıyorum; hoş geldiniz.

Bugünkü görüşmelerde çok farklı konular konuşuldu, sizin ve heyetinizin dikkatini müstakilen ve sadece Mersin'le ilgili hususlara çekmek istiyorum. Yakın zamanda siz de Mersin'deydiniz, eminim oradaki ziyaretlerinizde de birçok husus gündeme geldi. Konuşmalarınızda da bazı projeleri andınız ancak ben farklı bir zaviyeden... Notlarım 8 adet önemli meseleyi gösteriyor, inşallah bu altı dakikada konuşabildiğim kadarını konuşacağım.

Sayın Bakanım, AK PARTİ iktidarlarının haklı olarak övündüğü ve gurur duyduğu en önemli yatırımların başında ulaştırma yatırımları geliyor. Bu yatırımların verimliliği veyahut da finansmanıyla ilgili tartışmaları bir yana bırakırsak gerçekten bu yirmi bir yıl içerisinde çok önemli adımlar atıldığını, mesafeler alındığını söyleyebiliriz ancak her ne hikmetse seçim bölgem Mersin bu konularda ciddi bir şekilde ihmalle karşı karşıya. En sonda söyleyeceğimi başta söyleyebilirim ki bu ihmalin artık bilinçli, kasıtlı ihmale dönüştüğünü ve kıyaslanabilecek bütün illerle kıyaslandığında oldukça geride seyrettiğini ifade edebiliriz.

Sayın Bakanım, birinci ve en önemli ihtiyacımız, Mersin Ana Konteyner Limanı'dır. Bu limanın özelliği şudur: Bu liman tamamlandığında Doğu Akdeniz üzerinden Türkiye'nin dünya ticaretinde payını artıracak bir limandır ve bu liman devlet belgelerinde, Dokuzuncu ve Onuncu Kalkınma Planlarında Filyos ve Çandarlı Limanlarıyla birlikte ilan edilmiştir. Filyos Limanı tamamlanmış, Çandarlı Limanı tamamlanma aşamasındadır ancak Mersin Ana Konteyner Limanı için alınan ÇED raporunun süresi dolmuştur. Mersin Ana Konteyner Limanı da On Birinci ve On İkinci Kalkınma Planlarında bu kez Doğu Akdeniz'de bir liman olarak telaffuz edilir hâle gelmiştir. Bu da Mersin'deki hemşehrilerimizde bu limanın Mersin'den başka bir yere kaydırılıp kaydırılmayacağına dair bir kaygı doğurmuştur. Hiçbir teknik çalışma Doğu Akdeniz ve dünya ticaretinden alacağımız pay nedeniyle Mersin Ana Konteyner Limanı'nın yerine başka bir limanı ikame edemez ancak yine de bu hususa dikkatinizi bir kere daha çekmek isterim ve eğer bu beş yıl içerisinde sadece Mersin'in tarihinde isminizin anılmasını gerektirecek bir hizmet yapmanız gerekiyorsa bunun da Mersin Ana Konteyner Limanı olduğunu vurgulamak isterim.

Sayın Bakanım, yine otoyollar, duble yollar büyük bir şekilde hayata geçirildi ancak Akdeniz Sahil Yolu ve bu proje içerisinde geçen Çeşmeli- Taşucu yoluyla ilgili olarak maalesef kayda değer hiçbir adım atılmış değil. Birtakım gerçekleştirmeler var ancak bütçe açısından baktığımızda bu gerçekleştirmeler yüzde 50 bile değil. 2002’de bu işler başlıyor, 2007’den itibaren Mersin’e gelen her bakan, Mersin’e gelen her vali, Mersin’e gelen her genel müdür Akdeniz Sahil Yolu’nu bitirmekten bahsediyor, Çeşmeli-Taşucu Otoyolu’nu bitirmekten bahsediyor; her ikisinin de durumu malumunuzdur, maalesef bu konuda da büyük bir ihmalkârlık ve geri kalmışlık söz konusudur. Bugün, hafta sonları Mersin’den bir hemşehrimiz Taşucu’na dört saatte gidememektedir Sayın Bakanım, bu kadar büyük bir kilitleme söz konusudur.

Hızlı tren yatırımlarında gerek Karaman’dan Ankara bağlantısı gerekse Antep bağlantısıyla ilgili olarak durumumuz yine malumunuzdur. Burayı da hızlı geçmek istiyorum çünkü Çukurova Havalimanı hakkında biraz konuşmak istiyorum.

Sayın Bakanım, hükümetleriniz, bir mensubu olduğunuz geleneğin hükümetleri -ki ben de uzunca bir süre orada hizmet etme imkânı buldum- Çukurova Havalimanı ile Ordu-Giresun Havalimanı ve İstanbul Havalimanı Projelerini yaklaşık tarihlerde ilan etti. Ordu-Giresun Havalimanı deniz doldurularak bitirildi; İstanbul Havalimanı dağ, taş, tepe, gölet doldurularak bitirildi ancak Çukurova Havalimanı bu 29 Ekime de yetişmedi. Niçin “Bu 29 Ekime de yetişmedi.” diye espri yapıyorum? Çünkü neredeyse on yıldır... Sayın Kürşat Tüzmen’in “2018’de Akdeniz Oyunları’na yetişecek.” diye beyanları var. Bütün valilerin, Lütfi Bey’in, diğer bakanlarımızın, Zafer Çağlayan’ın -ismini burada geçirmeyi yersiz buluyorum ama- her bakanın “Bu yıl bu proje bitecek.” diye açıklaması var. Kâh projede sorun çıkar, kâh müteahhitte sorun çıkar ama biz şunu biliyoruz ki eğer siyasi iktidar bir konuyu ciddi bir şekilde bitirme hedefiyle gündemine alırsa müteahhidinin de sorunlarını çözer, finansman sorununu da çözer, proje sorunlarını da çözer. Sizden bugün için acaba Çukurova Havalimanı’nın hangi tarihte bitirileceğine dair bir söz duyabilir miyiz, bilmiyorum.

Sayın Bakanım, OSB bağlantı yolunun açılması bu notlarda geçiyor ancak...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Ekmen, lütfen toparlayın, sırada 40 kişi var.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) – Mersin’in de yirmi iki yıllık bir beklentisi var efendim. Benden sonra 2 arkadaşımız daha konuşacak, onlar tamamlar.

OSB bağlantısında yapılan iş, yapılması gerekenin dörtte 1’i bile değil. Arkadaşlarımız isterlerse teknik destek verir.

Antep’le ilgili Türkiye’nin en büyük üretim üstlerinden birini limana bağlayan bir güzergâh için yine devlet belgelerinde, AK PARTİ siyasi belgelerinde sıklıkla referans veriliyor ancak maalesef, Antep’le otoyol standardının da genişletilmesi ve artırılması yönünde bir gelişme yok.

Sayın Bakanım, son olarak, bugünkü dağıttığımız belgede İzmir, İstanbul, Kayseri, Antep, Antalya, Ankara ve bir ilimizde daha şehir içi raylı sistemlerin Bakanlığımız tarafından icra edildiğini söylüyorsunuz. Mersin’in bırakın bu konuda bir pay almasını, Mersin Büyükşehir Belediyesinin bulunduğu kredi finansmanı dahi ancak Sayın Mehmet Şimşek göreve başlayınca onanmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Ekmen.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Bütün bunlar Mersinlilerde şöyle bir kıyaslama getiriyor: AK PARTİ'nin yirmi yılı boyunca İzmir, Antalya ve Mersin'i kıyaslayalım ve Mersin'deki ihmalkârlığı lütfen bir an önce tamamlayalım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Ekmen, bu arada sizi tebrik ediyorum yani muhalefet sıralarında olup Mersin'in meseleleriyle ilgilenen ender milletvekillerimizdensiniz.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) – Teşekkür ediyorum.

Diğer arkadaşlarım da buradalar...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – “Ender” dedim. “Yapmıyor.” demedim, “ender” dedim. İfadelere dikkat edin arkadaşlar, keskin ifade kullanılmaz siyasette.

Sayın Haydar Altıntaş, buyurun.

HAYDAR ALTINTAŞ (İzmir) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, sayın basın mensupları, bürokrasinin değerli elemanları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bir milletvekili milletvekili yeminini ederken Türk milleti adına yemin etmektedir. Dolayısıyla buradan aldığı yetkiyle milletvekilleri yasama yetkisini Türk milleti ve Türkiye Cumhuriyeti devleti adına kullanmaktadır. Yasama yetkisinin en önemlilerinden biri, vergi koyma ve bunu harcama işidir; bunun adına da “bütçe” diyoruz. Böylesine önemli bir yetkinin kullanılmasında milletvekillerinin yasama yetkilerini kullanmaları, benim kanaatime göre, kısıtlanmış durumdadır. Bütçenin Komisyona gelişi ve Meclisten geçişi esnasındaki aşağı yukarı elli günlük süre emsalleriyle mukayese edildiğinde, bu, detaylı rakamları konuşmaya ve incelemeye yeterli değildir; bu sürenin mutlak surette uzatılması ve bütçe hazırlıklarının daha dikkatli ve detaylı yapılması gerekmektedir. Ayrıca, harcamaların nereye ve hangi ihtiyaca yönelik yapıldığını, dengeli kalkınmayı sağlayıp sağlamadığını, dağıtımların adaletli olup olmadığını veya siyasi tercihlerin konulup konulmadığını, bütçe üzerinde de inceleme ve araştırma imkânını bulamamaktayız. Bunları görüşmek ve tartışmak için Komisyonun ve Meclisin süreleri yeterli değildir, hızlı kanun yapma tekniği “torba kanun” teorisiyle birlikte neredeyse bütçeyi de bu işin içerisine sokacak gibi gözükmektedir. Dolayısıyla bütçenin millet adına yapılması, kullanılması ve tartışılması esnasında meydana gelen tartışmalar ve bunun kullanılışı partili başkanlık rejiminin icra edilmeye başladığı günden bu yana daha da kısıtlanmış ve daralmış durumdadır. Komisyon üyesi olmayan milletvekillerinin önüne bütçe 5 rakamdan geliyor, global olarak; personel SGK ödemeleri, mal ve hizmet alımları, cari transferler, sermaye giderleri, sermaye transferleri. Detay nedir? Detayları icra edenler ve yazanlar bilir, sizin bilme hakkınız ileriye kalmıştır. Buna baktığımızda, bir şirket bilançosuna baksanız veya o şirketin bir muavin defter kayıtlarını bile inceleyebilirsiniz devlet bütçesinden çok daha detaylı, açık ve net rakamlar görürsünüz. Böyle olunca bütçe bir politika ve tercih metnidir, bir milletin irade beyanıdır ancak bu irade beyanı tamamen iktidarın arzu ve emellerine göre kısılmış durumdadır. Ayrıca, harcamalar ve proje detaylarıyla alakalı rakamların mutlak surette bütün milletvekilleri tarafından bilinme ihtiyacı vardır. Zaten 2024 yılı bütçesi için getirdiğiniz rakamlara baktığımızda, bütçe 2,6 trilyon lira açık vermek durumunda olduğu için, faiz ödemelerini de bunun içerisine koyarsanız yatırımlara ayıracak bir kaynak bulunmamaktadır.

Sayın Bakan, Türkiye’de son dönemde en büyük parayı harcayan ve en büyük ihaleleri yapan kurumlardan birisiniz. Bu yaptığımız ihalelerin üzerinde meydana gelen tartışmalar millet vicdanında doğru makes bulmamaktadır. Her ne kadar bugün Varlık Fonuna devredilmiş olsa bile TELEKOM’un

özelleştirilmesi ve sonra da Türk bankalarından aldıkları paralarla borcunu harcını milletin üstüne yıkıp giden TELEKOM hadisesi bile millet vicdanında kapanmamış, üstü örtülmemiş, mutlak surette günün birinde hesabı sorulacak bir rakam olarak açıkça ortada durmaktadır.

Ayrıca, Türkiye’de yirmi üç yıllık iktidar döneminde en fazla değiştirilen yasalardan biri İhale Yasası’dır; 190 mı, 200 sefer mi ne değiştirilmiştir. Bu değiştirilmenin en önemli bölümü de sizin Bakanlığınızı ilgilendirmektedir. Niye, modern anlamda herkesin anlayabileceği eşit ve adil, denetlenebilir bir ihale yasası yapmak yerine keyfe ve ihtiyaca göre yüzlerce defa İhale Yasası’nı değiştirme ihtiyacı duyulmaktadır? Bu da anlaşılır gibi değildir. Bütün bunların yanında, özelleştirme ve ihale politikalarımız yanlış olduğu gibi yap-işlet-devret ve kamu-özel iş birliği projelerimiz de oldukça sorunludur; kamu yatırımlarında mutlak surette bu anlayışa son verilmesi gerekmektedir.

Dolayısıyla arkadaşlarımızın hepsi illeri ve yöreleriyle alakalı bazı sıkıntıları belirttiler.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Toparlayın sözlerinizi lütfen.

HAYDAR ALTINTAŞ (İzmir) – Toparlıyorum efendim.

Özellikle İzmir bölgesiyle alakalı Sayın Aşkın Türelî’nin yapmış olduğu açıklamalara da çok teşekkür ediyorum.

Ben bir konunun altını çizmek istiyorum: Çankırı’nın Büyük Millet Meclisinde muhalefet milletvekili yok, bütün milletvekilleri iktidara ait ancak içinden tren hattı geçip tren geçmeyen tek il Çankırı’dır. Bu işin de mutlak surette göz önüne alınmasını rica ediyorum.

Hepinize çok teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Talat Dinçer...

Sayın Dinçer, buyurun lütfen.

TALAT DİNÇER (Mersin) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, bürokratlarımız; ben de öncelikle sizleri saygıyla selamlıyorum.

Evet, öyle bir Mersin yarattık ki tüm Türkiye’nin yaşadığı bir il olarak yarattık. Mersin ilimiz 80’lerden, 90’lardan sonra Doğu ve Güneydoğu’dan inanılmaz bir göç aldı. Akabinde bu Suriye savaşından kaynaklanan, bu savaş sebebiyle ilimize gelen 500 binin üzerinde insanın yaşadığı, bu arada, tabii, 6 Şubat depreminde, elim depremde ilimize gelen misafirlerimizle beraber Mersin’in nüfusu şu an 2 milyon 600 binin üzerinde. Mersin normalde elindeki kaynaklarla 1 milyon 900 bin kişiye hizmet vermesi gerekirken 2 milyon 600 binin üzerinde insanımıza ev sahipliği yapıyor. Tabii, bu bizde bazı sıkıntılar yarattı, sorunlar yarattı Mersin olarak. Öncelikle ulaşım sektöründe inanılmaz bir sıkıntı yaşadık, yollar kaldırmıyor, yeni yollar yapılmıyor. Dolayısıyla bizim Taşucu ile Çeşmeli arasındaki otoban açılmadığı için özellikle bu göçle gelenler sahil bandında yerleşimlerini gerçekleştirdikleri için trafik keşmekeş. Bunca zaman oldu, bir Tece ile Taşucu’nu birbirine bağlayamadık, bunu bağlayamadığımızdan dolayı bu sıkıntılar gün geçtikçe artıyor.

“Akdeniz Sahil Yolu.” dedik. Akdeniz Sahil Yolu maşallah yirmi yıla yaklaştı, bitmek bilmiyor; Karadeniz Sahil Yolu herhâlde bunun üzerine iki defa yapıldı. Ve ne zaman biteceği de belli değil; 4 veya 5 bakanımızla beraber çalıştık, “Şu zaman bitecek, bu zaman bitecek.” ama maalesef bir türlü bitmedi. O yol bitmediği için de turizmde de gelişim sağlayamadık ve dolayısıyla turizm bölgelerimize de yatırım alamadık, bu da ilimizi olumsuz yönde etkilemektedir.

Sayın Bakanım, “Havaalanı.” dedik. Havaalanı, maşallah bizde de yine İstanbul Havaalanı yapıldı, çok kısa bir sürede, üç sene-beş sene gibi bir sürede hizmete girdi; on üç sene oldu, Çukurova Havaalanı bir türlü açılmıyor. Demek ki Çukurova biraz bu konularda cezalandırılıyor diye düşünüyorum açıkçası. Bunlardan dolayı halk da seçim bölgem olan Mersin’de yaşayan insanlar da artık hep şöyle düşünüyor, “AK PARTİ Hükümeti buraya yatırım yapmak istemiyor, yatırımı başlatıyor ama bir türlü de bitirmiyor.” kanısı da halkta inanılmaz bir şekilde oluştu.

Ana konteyner limanı bizim en önemli önceliklerimizden bir tanesi. Mersin Limanı biliyorsunuz, Türkiye’nin 2’nci büyük limanı ve doluluk oranı çok yüksek, yüksek kapasiteyle çalışıyor. Tabii, buradaki bu doluluktan kaynaklanan bir ihtiyacımız da söz konusu oldu. Daha önceki dönemlerde kalkınma planlarında da hep bahsettiniz “Mersin’de işte, ana konteyner limanı yapılacak.” diye ancak maalesef On İkinci Kalkınma Planı’na da baktığımızda da “Doğu Akdeniz” olarak bir cümle kuruluyor. Şimdi, Mersinlilerde doğal olarak bu limanın başka bir yere kaydırılacağı yönünde inanılmaz bir endişe var yani bu konuda net bir cevap verirsiniz; ana konteyner limanı Mersin’e yapılacak mı, yapılmayacak mı veya nereye yapılacak? Bu konudaki tereddüdü de ortadan kaldırmamız gerektiğini düşünüyorum.

Yine, bu liman trafiğinden kaynaklanan, özellikle liman serbest bölge ve sanayisine bu demir yoluyla alakalı orada bir iltisak hattı söz konusu. Bunun da bir an önce devreye girmesi ve şehir içindeki o tıkanıklığın bir an önce ortadan kaldırılması da büyük önem arz ediyor.

Sayın Bakanım, biz Mersin olarak bu kadar yoğun göçleri böyle bünyemizde barındırırken maalesef Mersin içerisinde bir metroya kavuşamadık. Metro taleplerimiz her nedense Hükümet tarafından bugüne kadar hiçbir destek görmedi, kredilere garanti verilmedi ve dolayısıyla şu gün olmuş, Mersin’in içerisinde raylı sistemle alakalı ne hafif raylı ne metro, Mersinliler bunu tanımıyor. Dolayısıyla biz sizden bir an önce şunu istiyoruz: Özellikle bu kadar göçün bir arada yaşandığı, bu kadar insana kapasitesinin üstünde hizmet veren Mersin’e bu metro yönünden bir destek vermenizi, Mersin Büyükşehir Belediyesinin taleplerine olumlu yanıt vermenizi ve bir an önce de Mersin’e de en azından bu metro yönünden gerekli desteği sağlamanızı rica ediyoruz özellikle Mersinliler adına.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Toparlayın.

TALAT DİNÇER (Mersin) – Bağlıyorum.

Ben bütçemizin ülkemize, milletimize hayırlı ve uğurlu olmasını temenni ediyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Alp...

İNAN AKGÜN ALP (Kars) – Sayın Başkan, bir sonraki sıraya geçsek de ben düzeneğimi kursam...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Hemen düzeneğinizi kurun. Sırayı okudum değerli arkadaşlar, zaman kaybedemeyiz. Geri gelmiyorum arkadaşlar... Tamam mı?

İNAN AKGÜN ALP (Kars) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, siz de bürokratlarımızla beraber Meclisimize hoş geldiniz, bütçenizin de hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Ben Kars Milletvekiliyim, tahmin edeceğimiz üzere sorunları çok olan bir il; özellikle yol anlamında, altyapı anlamında sorunlarımız var. Bunları kısaca arz etmek istiyorum Sayın Bakanım.

Karayolları 18'inci Bölge Müdürlüğünün sorumluluk sahasındayız biliyorsunuz, en sorunlu yol ağına sahip Bölge Müdürlüklerinden biri ve çok ihmal edilmiş bir Bölge Müdürlüğü Sayın Bakanım. Toplamda 1.548 kilometre bir yol ağıımız var, bunun 805 kilometresi ölümcül kazaların temel sebebi olan ve artık dünyada terk edilmiş sathi kaplama -yani halk arasında mıcırlı soğuk asfalt denilen bir kaplama malzemesi- yollardan ibaret. Bizim ilimizin üstyapı ergonomisi, geometrik yol parametreleri, yatay ve düşey işaretleme eksikleri, özellikle kurp yarıçapları açısından tamamı ölümcül kazalara neden olan proje hataları, kavşaklarla dolu Sayın Bakanım. Burada büyük mühendislik hatalarıyla yapılmış yollarımız mevcut, bu yollara bir ilgi rica ediyoruz. Kars-Erzurum, Kars-Ardahan, Kars-Iğdır Devlet Yolları başta olmak üzere, sorumluluk sahasındaki hiçbir yol bütün unsurlarıyla birlikte bitirilmemiş, ölümcül kara noktaları da hâlen istenilen düzeyde giderilmemiştir. Transit konumuyla özellikle ödeneklerinin artırılması gereken 18'inci Bölge Müdürlüğü son üç yıldır -tabiri yerindeysem- yatmaktadır Sayın Bakanım. Pür emanet imalat olanakları tükenmiş bir Bölge Müdürlüğüdür. Karayolları 18'inci Bölge Müdürlüğüne özel bir ilgi rica ediyorum.

Sayın Bakanım, büyük tartışmalara neden olan ve büyük bir kamu zararına neden olan Kars-Erzurum yolu hizmete açıldığı günden beri viyadük, üstyapı, sanatsal yapılarında uyumsuz kırmızı kodlar ile şakuli kurplarının giderilmeden imal edilmesi, yatay ve düşey trafik işaretleme eksiklikleriyle sürücüler için kâbus yoludur, âdeta Kars-Erzurum yolu bir ölüm yoluna dönmüştür. Birkaç ay önce de bir otobüs kazasında çok sayıda yurttaşımız hayatını kaybetti, çok sayıda yurttaşımız da yaralandı. Özellikle, kış aylarında eğimli kuzey güzergâhlardaki gizli buzlanma kaynaklı kazalar için sadece uygunsuz sarma bandı imalatı dışında hiçbir bilimsel önlem de alınmamıştır. İşaretleme eksiklikleri vardır, aydınlatma eksiklikleri vardır, viyadük eksiklikleri vardır, viyadük kodlarında eksiklikler vardır. Kars-Erzurum kara yolu için Sayın Bakanım, yeniden bir teftiş yapılmasını, bu eksikliklerin giderilmesini, bu eksikliklerin sebebinin de sorgulanmasını talep ediyorum. Ayrıca, bu yol, biliyorsunuz, baraj nedeniyle yeniden yapılmak zorunda kalındı, ciddi bir kamu zararı da vardır. Bu yolun yapım ve ihale süreçlerinin tarafınızdan yeniden takip edilmesini talep ediyorum.

Sayın Bakanım, Dığor'dan Kağızman-Tuzluca yol ayrımının 68 ve 82'nci kilometreleri arasında yapımı düşünülen devlet yolu için kesinlikle tünel yapılması gerekiyor. Genel Müdürlük biraz bu işin ekonomisine, biraz ucuzuna kaçmaktadır fakat burada özellikle tescilli tümülüs alanları ve Aras havzası boyunca endemik bitkiler ve endemik hayvan popülasyonları vardır. Bu yolun tünel olmadan yapılmasının çevresel bir etkisi de olacaktır. Bu konuda da ilginizi rica ediyorum.

Sayın Bakanım, Karayollarının taşeron işçileri sorunu hâlen devam ediyor. Kars'ta da ciddi bir sorun var. Kars Karayollarında çalışan taşeron işçilerin sizlere özellikle selamını iletiyorum. Bölgede işveren, yüklenici lehine hareket edilmekte, iş güvencesi kurallarına aykırı sözleşmelerle emekçiler üzerinde baskı kurulmaktadır. Son zamanlarda 3 taşeron işçimizin haklı bir sebep olmaksızın iş akitleri feshedildi. Bu işçiler ekme sahibidir, Kars'ın çocuklarıdır. Bunların işe geri alınmasını talep ediyorum.

Sayın Bakanım, Kars'ta altyapı anlamında köy yollarının durumu da içler acısıdır. Ben geçen gün de size duyurmak için Genel Kurulda konuştum. Kars'ın merkez Küçükyusuf, Arslanizi, Akbaba, Kocabağçe, Verimli ve Hacıhalil köylerinin yolunu yapan müteahhit, ekonomik sıkıntı nedeniyle işi bırakmıştır. Aylardır bir tedbir alınmıyor. Bu konularda bu köy yollarının ve Kurudere köyünün yolunun yapımı için müdahalenizi talep ediyorum. Ayrıca partizan uygulamalarla köylere hizmet götürülüyor, bu ayrımcılığa da son verilmesini talep ediyorum.

Kars'ta Göle ile Selim arasında yapılan yolun yıllardır eksiklikleri bitirilmedi, tamamlanmadı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Alp, teşekkür ediyorum.

Lütfen toparlayın sözlerinizi.

İNAN AKGÜN ALP (Kars) – Efendim, bir cümleyle toparlıyorum.

Kars ile Kağızman arasındaki yol yedi yıldır bitirilmedi, eksikleri tamamlanmadı. Kağızman halkı, Çanakkale’deki köprüünün bile bedelini ödüyorken Kars’a gidiş gelişte kullandığı yolu henüz tam anlamıyla kullanamıyor.

Sayın Bakanım, Sarıkamış’ta mesela bazı köy yolları vardır ki -kara yoluyla 500 metre, 800 metre bağlantısı- sırf iktidara oy vermedikleri için yapılmıyor. Mesela Sarıkamış’ın Asboğa ve Alisofu köylerinin durumları bu şekildedir; bunlara da bir özel ilginizi rica ediyor, bütçenizin de hayırlı olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Nermin Yıldırım Kara? Yok.

Sayın Sabahat Erdoğan Sarıtaş, buyurun.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Sayın Bakan, Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri; hazırunu saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, dün gece saatlerinde Siirt’in Şirvan ilçesinde Cengiz Holdingin işletmesinde olan bakır madeninde meydana gelen faciada 3 maden işçisi yaşamını yitirdi, 2 işçi de yaralı. Hayatını kaybeden emekçilere Allah’tan rahmet, ailelerine ve yakınlarına başsağlığı diliyorum.

Daha geçen hafta, 2016’da aynı yerde yaşanan maden faciasının yıl dönümüydü. 17 Kasım 2016’daki faciada 16 maden emekçisi yaşamını yitirmişti. Maden faciaları “kader” “kaza” “fitrat” demekle geçiştiremeyeceğimiz kadar kritik ve hassas bir mesele. Bu faciaların ihmal, kâr hırsı, denetimsizlik ve plansızlıktan kaynaklandığını daha önce Soma’da Ermenek’te ve Amasra’da da gördük ne yazık ki.

Şimdi, ben Siirt’in Vekili olarak olay yerinde, oradaki vatandaşlarımızın yanında olmak istedim ama ne yazık ki zaten haftada iki gün olan uçuşlarla, o da şanslıysanız, cuma ve pazartesi iptal olmuyorsa uçabiliyorsunuz. Ama en yakın il olan Batman’dan da benim Siirt’e varmam neredeyse sekizi, dokuzu bulacaktır. İşte, yeni Türkiye Yüzyılı’nın aslında ulaşımında özeti budur diyebiliriz.

Sayın Başkan, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu ve internet özgürlüğü konusunda en sonda söyleyeceğimi en başta söyleyip konunun vahametini anlayarak başlayalım istiyorum. Washington merkezli uluslararası insan hakları kuruluşu Freedom House’un 2023 yılı İnternette Özgürlük Raporu’nda geçen yıla kıyasla 2 puan gerileyen Türkiye, bu yıl da internetin özgür olmadığı ülkeler listesinde yer aldı. Bu hâliyle Türkiye, internet özgürlüğünde Libya, Tunus, Uganda’nın gerisinde kaldı. Raporun bulgularına göre, iç savaşta Libya, Tunus, Kenya, Uganda, Endonezya gibi ülkeler Türkiye’den daha özgür internete sahip maalesef. Bu raporlara bakınca dünyada en fazla daralmanın yaşandığı ülkelerden biri olduğumuzu görüyoruz.

Bir sene önce 2023 hedefi koyan ve iddialı konuşan iktidar; yerli üretim çalışmalarını hızlandıracak, 5G teknolojisinde 2023’te önemli bir yol katedecek, ilk yerli haberleşme uydusunu uzaya fırlatmaya hazırlanacaklarını belirtmişti. Tabii, 5G teknolojisiyle yüksek kapasitede mobil internet hizmeti kullanılmaya başlanacaktı bu yıl. Şimdi, internet kullanım özgürlüğüne bakınca esasen hızın da bir anlamı kalmıyor. Türkiye’nin internet özgürlükleri açısından özgür olmayan ülkeler arasında yer alması, elbette temel bir haklar ve hürriyetler sorunu olduğu gibi, uygulamada mağduriyetlerin ve ihlallerin de arttığını gösteriyor.

İnternetin özgürlüğünü konuşuyorken hızının ve altyapısının ne durumda olduğunun farkında mısınız diye sormak isterim. Vekili olduğum Siirt'te bu sorun, halkı maalesef bezdirmiş durumdadır. 21'inci yüzyılda, iktidarın diline pelesenk ettiği Türkiye Yüzyılı'nda, internet ve telefon altyapısının hiç bulunmadığı köy ve yerleşim yerlerinin bulunması bir bölgesel ayrımcılık durumudur. Köy ve kırsal mahallelerin önemli bir bölümünde internet altyapısı ya yoktur ya da kısmen vardır; o da sorunludur, yetersizdir.

Telekomünikasyon alanını düzenlemek ve denetlemekle sorumlu kurum olan BTK, özel bir bütçeye sahip, üyeleri iktidar tarafından atanıyor. Peki, hâl böyle olunca karar alma sürecinin şeffaf olmasını bekleyebilir miyiz diye yine Sayın Bakana sormak isterim. Başta haberler olmak üzere pek çok içeriğe engel getiren BTK, Aralık 2022 itibarıyla 712 binden fazla alan adıyla 150 bin URL'yi engellemiş; özellikle Türkiye'nin askerî operasyonlarını konu alan içerikler, Kürtçe haberler ve Hükûmete yönelik eleştiriler yayımlayan sitelerin bloke edildiğini STK raporlarından anlıyoruz. BTK tarafından Türkiye'de erişimi engellenen "web" siteleriyle ilgili istatistiki veriler ve benzer şekilde Erişim Sağlayıcıları Birliği tarafından da erişimi engellenen "web" siteleri, haberler ve sosyal medya içerikleriyle ilgili istatistiki bilgiler hiçbir zaman açıklanmamıştır. İfade Özgürlüğü Derneğinin Aralık 2022 itibarıyla tespit edilebilen erişim engellenme istatistiklerini paylaşmak istiyorum: Engellenen alan 712 bin, engellenen URL 150 bin, engellenen "tweet" 55.500.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Toparlayınız lütfen.

SABAHAH ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Özetle BTK, iktidarın yargıyla ortak şekilde ifade özgürlüğüne yönelik yaptırımlarının sopsası hâline gelmiştir. BTK tarafından engellenen çocuk pornografisi, uyuşturucu madde özendirilmesi, dolandırıcılık faaliyetleri, sanal kumar gibi içerik engellemeleri yerinde olmakla birlikte kurumun iktidar muhalif kesimlere ve bu kesimlerin iletişim basın ağlarına yönelik sansür ve engellemeleri kabul edilemezdir. Bağımsız kurumların da ortaya koyduğu raporlar BTK'nin iktidarın sansür aygıtının bir parçası olduğunu göstermektedir. Bu anlamıyla Kurum kararlarının, sivil toplum kuruluşları başta olmak üzere bağımsız kurumlarca denetlenmesi gerekliliği açıktır.

Bu hâliyle birkaç soru sormak isterim Sayın Bakana: 2023 yılında BTK tarafından erişimi engellenen "web" sitesi sayısı kaçtır? Erişimi engellenen sitelerin içerik bağlamında dağılımı ve engelleme gerekçeleri nelerdir? 6 şubat depremlerinde iletişimin kesilmesi hakkında BTK hangi adımları atmıştır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

SABAHAH ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Bitiriyorum.

Bu süreçte internet ve telefon iletişiminin kesilmesinin nedeni nedir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Sarıtaş, teşekkür ediyorum.

SABAHAH ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Deprem gibi doğal afetlere dayanıklı iletişim altyapısı oluşturulması için ne tür çalışmalar yapılmaktadır?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Sarıtaş, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bu bir dakikaları ben sözlerinizi toparlayın diye veriyorum; bu bir hak gibi oldu.

SABAHAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Sorunlar o kadar çok ki Sayın Başkan ne yapalım, hangi birini...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Mutlaka, mutlaka.

Bir dahaki dönem sizi Plan ve Bütçe Komisyonuna yazalım, burada boyuna Siirt'in sorunlarını iletebilirsiniz daha geniş zamanlarda.

SABAHAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) – Sadece Siirt'in değil bütün ülkenin çok sorunu var.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Nimet Özdemir, buyurun lütfen.

NİMET ÖZDEMİR (İstanbul) – Sayın Bakan, Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri ve değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bildiğiniz üzere, Kahramanmaraş merkezli 6 Şubat depremi ulaşım ve altyapı ağları üzerinde yıkıcı etkiler yarattı. Bu sebeple, deprem sonrası yardım trafiği sekteye uğramış ve arama kurtarma faaliyetleri gecikmiştir. Özetle, deprem sonrası yaşanan manzaralar “deprem kuşağı” olarak adlandırılan ülkemizde ulaşım altyapısının afetlere hazırlıksız olduğunu gözler önüne sermiştir. Bu sebeple, yaşanan gecikmelerden dolayı can kayıplarının daha da arttığını hepimiz kabul etmek zorundayız. Bu noktada uzmanların özellikle İstanbul'a dair uyarıları dikkat çekicidir. Kısıtlı sayıda köprü ve yolun kullanılmaz hâle gelmesi durumunda İstanbul'a yönelik yardım faaliyetlerinin büyük felce uğrayacağı hakkında görüş birliği bulunmaktadır. Büyük bir afet sonrası böyle bir sonuç yaşandığı takdirde 20 milyonu bulan nüfus yoğunluğuyla kentin sürükleneneği felaket manzaraları sizin sorumluluğunuzdadır.

Sayın Bakan, bu kapsamda İstanbul'da bulunan önemli ulaşım arterlerinin deprem dayanıklılığına yönelik herhangi bir çalışmanız söz konusu mudur? Kritik noktalarda yaşanacak köprü ve viyadük çökmelerine karşı herhangi bir alternatif ikmal planı var mıdır, şayet varsa bu ikmal hatlarının 20 milyonluk bir kentin ihtiyacını karşılayacağına inanıyor musunuz?

6 Şubat depremi gösterdi ki iletişim ve haberleşme olanakları da en az ulaşım imkânları kadar değerli, bu sayede birçok depremededen haber alınarak doğru bölgelerde operasyonlar gerçekleşmiştir. Ne var ki bununla beraber telefon hatlarının zarar görmesi sebebiyle birçok aksaklık da yaşanmıştır, bölgeye her ne kadar mobil baz istasyonları sevk edilse de bunların yetersiz kaldığı görülmüştür. Sizce yaşanan aksaklıklarda sorumluluk kime aittir? Yaşanan aksaklıklar nedeniyle GSM operatörlerine bir yaptırımınız olacak mı? İletişim hatlarını afetlere uygun hâle getirmeye dönük herhangi bir çalışmanız var mı? Afet sonrasında insansız hava araçlarıyla bölgeye baz istasyonu sevk edilmesi gibi yeni teknolojilere uygun çalışmalarınız söz konusu mu?

Telefon hatlarının zarar görmesiyle beraber internetin ve sosyal ağların afet alanlarında ne kadar etkili olduğuna tanık olduk fakat vatandaşın hizmetine sunulan internet kalitesi çağımızın çok gerisindedir. Ülkemizde kişi başına düşen fiber optik kablo uzunluğu 6-7 metre civarındadır ve bu oran gelişmiş ülkelerin yüzlerce kat gerisindedir. İletişim ve bilişim çağı içinde olduğumuz kabul edilirse bu geri kalmışlığa yorumunuz nedir? Bu eksikliği gidermeye yönelik herhangi bir çalışmanız olacak mı? Size göre ne zaman gelişmiş internet hizmeti sunan ülkelerin kalitesine ulaşırız?

Sayın Bakan, bildiğiniz üzere, ülkemizde genç işsizlik yüzde 20'ler gibi yüksek bir oranda seyretmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları personel alımlarında raylı sistemler bölümü mezunları iş beklerken farklı meslek gruplarından istihdam sağlandığı görülmektedir. Demir yolu dışında iş bulma imkânı kısıtlı olan bu gençlerimizin mağduriyetlerini gidermeye ilişkin bir çalışmanız olacak mı? Yatırımcı Bakanlık olarak inşaat mühendisi işsiz gençlerimize kadro açarak istihdam sağlamayı düşünüyor musunuz?

Sayın Bakan, sözlerime son verirken kamuoyunun merakla ilgilendiği Kuzey Marmara Otoyolu'nu sizlere sormak istiyorum. Burada yapılan ihaleden sonra güzergâhlar değişmiş, tüneller eklenmiş, proje neredeyse baştan aşağıya yenilenmiştir. Bu yenilikler neye göre yapılmıştır, İhale Kanunu'na aykırı olmasına rağmen nasıl gerçekleşmiştir? İhale şartnamesinde olmadığı hâlde yapılan bu değişiklikler yatırımcı firmalara sizce bir avantaj sağlamış mıdır?

Ülkemizde engelliler için ulaşım sorunu olmaya devam etmektedir, bütün iyi niyetli çabalara karşın hâlen engelli vatandaşlarımız özellekle şehirler arası kara yolu ulaşımında araçların teknik donanımı ve mevzuatlarımızdaki eksikliklerden kaynaklanan zorluklarla karşılaşmaktadır. Engellilerin günlük yaşamlarını kolaylaştırmada gelişmiş ülkelerde uygulanan standartların ülkemizdeki toplu ulaşım hizmetlerinde de tesis edilmesi gerekmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Özdemir, sözlerinizi toparlayın lütfen.

NİMET ÖZDEMİR (İstanbul) – Bakanlığınızın hem mevzuat hem uygulama hem de denetleme noktasında inisiyatif kullanması engelli vatandaşlarımızın temel talepleri arasında yer almaktadır.

2024 yılı bütçesinin memleketimiz için hayırlara vesile olmasını diliyor, herkesi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Halil Öztürk, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Değerli Bakan Yardımcıları, saygıdeğer milletvekilleri, kıymetli bürokratlar ve basın mensupları; öncelikle sizleri Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, gayretli çalışmalarınız ve yapılan devasa hizmetler için size ve emeği geçen bürokrat arkadaşlara canı gönülden teşekkür ediyorum.

Ekonomik ve sosyal hayatın ortaya koyduğu ihtiyaçların karşılanmasına yönelik oluşturulan ulaştırma ve iletişim altyapısı, üretim ve ticarete rekabet gücü kazanılmasına, vatandaşın refah düzeyinin yükseltilmesine, kısacası hayatın her alanına önemli katkı sağlamaktadır. Ulaştırma sadece bir yerden bir yere ulaşım anlamına gelmemektedir zira günümüzün bilgi çağı olduğu da göz önünde bulundurulursa ulaşım ve iletişim artık iç içe geçmiştir. Her hususun hız olgusu üzerinden okunduğu ve yapılandırıldığı bu dönemde Bakanlığınızın politikaları ve hizmetleri daha da önem kazanmaktadır. Nitekim ulaştırma ve ulaştırma ağıyla ülke altyapısı, yalnızca bir lojistik konusu değil aynı zamanda bir ülkenin en önemli güvenlik ve stratejik silahlarından biri hâline gelmiştir.

Değerli milletvekilleri, Covid-19 salgını ve Rusya'nın Ukrayna'yı işgaliyle başlayan süreçte ülkemizin jeostratejik açıdan önemi daha da bir artmıştır. Zira Asya ile Avrupa ve Arap Yarımadası'nın transfer noktasının tam ortasında olan Türkiye'nin her konuda üretim ve transfer merkezi olması kaçınılmazdır.

Bu minvalde, seçim bölgem Kırıkkale hakkında da Bakanlığınızın iştegal alanına giren bazı hususlara değinmek isterim. Sayın Bakanım, Kırıkkale, bildiğiniz üzere, 43 ilin geçiş noktasında, demir yolu, kara yolu bağlantılarının tam ortasında; Ankara'ya yaklaşık kırk beş dakika mesafede, Esenboğa Havalimanı'na 78 kilometre, Samsun Limanı'na üç buçuk saat uzaklıktadır. Karaman'a kadar uzanan yüksek hızlı tren hattıyla Mersin Limanı'na olan bağlantı süresi de daha asgari sürelerle inen Kırıkkale, âdeta ülkemizin lojistik ve ulaşım ağı merkezidir. Bu kapsamda, merkezî konumundan

dolayı Kırıkkale'nin sorunlarının çözümü, tüm Türkiye'nin ulaşım ağına da katkı sağlamaktadır. Bu noktada, Kırıkkale'yi de kapsayan ve şu ana kadar 300 binden fazla kişinin kullanmış olduğu Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı'nın bu yılın nisan ayında hizmete alınmış olmasından büyük bir memnuniyet duyduğumuzu ifade etmek istiyorum.

Yine, bununla birlikte, Ankara-Kırıkkale arası günlük banliyö tren seferlerinin başlamasına ve yine Kırıkkale-Ankara kara yolu yenileme çalışmalarına da ihtiyaç duyulmaktadır. Zira Kırıkkale'de ikamet edip Ankara'da çalışan çok sayıda hemşehrimiz vardır; binlerce, on binlerce de diyebiliriz, belki 20 bin 30 bin civarında. Bu banliyö seferleri onların günlük hayatını oldukça kolaylaştırırken Kırıkkale'den göçü de önleyecektir Sayın Bakanım.

Ayrıca, Ulusal Ulaştırma Ana Planı hedefleri kapsamında da yer alan Delice-Çorum-Samsun Hızlı Tren Projesi'nin de bir an önce tamamlanarak hizmete alınmasını bekliyoruz. Yüksek hızlı tren projelerinin vatandaşlarımızda yarattığı memnuniyet yeni yapılacak projelerin de beklentisini oluşturmaktadır. Bununla birlikte, Bakanlığımızın ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün çalışmalarını sürdürdüğü 25 lojistik merkez planlamalarında Kırıkkale de mutlaka bu kapsama alınmalıdır diye düşünüyoruz. Biraz evvel de değindiğim gibi, doğal bir merkez olan Kırıkkale bu noktada muhakkak değerlendirilmelidir.

Sayın Bakanım, Kırıkkale ilçe ve köylerinde zaman zaman iletişim, altyapı sıkıntıları doğmaktadır. Keskin ilçemize bağlı Beşler, Kayalaksolaklısı, Karafakılı; Sulakyurt Sofularçiftliği, Sarımbey, Kıyılhalilinci; Çelebi'de Halildedede, Hacıyusuflu, Karaağaç, Karayakup; Balışeyh'te Kargın, Hıdırşeyh, Aydınşeyh, Kösedurak; Delice'de Dağobası, ve Doğanören köylerinde baz istasyonları noktasında eksiklikler bulunmaktadır. Hemşehrilerimizin iletişim güçlüğü, aksaklıklar yaşadığı tarafımıza iletilmektedir; konuyla ilgilenmenizi istirham etmekteyim.

Değerli Bakanım, sizin üzerinde çok büyük hakkınız olan bir yol var, bizim Sulakyurt yolunun yapımı için önemli bir gayret sarf ettiniz. Ben burada sizlere Komisyon huzurunda da ayrıca teşekkür etmek istiyorum. Gerçekten, hemşehrilerimiz de bundan son derece memnunlar ve sizlere şükranlarını iletmemizi istediler.

Yine, Ankara-Kırıkkale arasında bulunan mevcut devlet yolu yoğunluğunu azaltacak, yük ve yolcu taşımacılığını daha güvenli hâle getirecek Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Öztürk, toparlayın lütfen.

Buyurun.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) – Teşekkür ederim Başkanım.

Yine, dün Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu Projesi'nin müjdesinin verilmesi de bizleri ayrıca memnun etmiştir.

Sözlerime son verirken Sayın Bakanımıza, Bakan Yardımcılarımıza ve ilgili görevlilere çalışmalarında başarılar diliyorum. Yine, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum, emeği geçen herkese tekrar şükranlarımı arz ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Tamer Osmanağaoğlu, buyurun lütfen.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Bakanlığımızın değerli bürokratları; sizleri saygı ve muhabbetlerimle selamlıyorum.

Eskilerin deyimiyle, yol giden yere medeniyet gider. Gerçekten de kısa ama özel bir anlam taşıyan bu söz, insanlığın tarihî serüveni boyunca medeniyet tasavvurunu yol üstüne inşa ettiğini göstermesi açısından da önemlidir. Kaldı ki tarihe bakıldığında medeniyetlerin güzergâhı da yol üzerine kurulmuştur; İpek Yolu, Baharat Yolu, Amber Yolu, Kral Yolu gibi yollar bunlardan sadece birkaçıdır. Bin yıldır vatan edindiğimiz bu topraklar ve gönül coğrafyamızın içinde bulunan iller de bunun en güzel örnekleriyle doludur. Selçuklu Dönemi, Osmanlı Dönemi ve nihayet Türkiye Cumhuriyeti dönemi, güçlü bir ulaşım ağının önemini, dolayısıyla ticaret ağının ehemmiyetini, sonunda da refah hazinesine ulaşmanın ana hatlarını gözler önüne sermiştir. Elbette, tecrübe ettiğimiz çağ ve hazırlandığımız yeni Türk yüzyılı kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve hava yolu erişimiyle kombine taşımacılık imkânlarını doğuran; depolama ve ulaştırma hizmetlerini birlikte sunan lojistik merkezlere duyulan ihtiyacı da ortaya çıkarmıştır. Son yıllarda devletimizin, yurdumuzun stratejik bir noktasında bu yönde atmış olduğunuz adımlar takdiri sonuna kadar hak etmektedir.

Bu vesileyle ifade etmem gerekir ki Ege illeri arasında ihracat konusunda ilk sırada bulunan seçim bölgem İzmir, Kemalpaşa Lojistik Merkezi ve tır gümrüğü diğer çarpanlarıyla ele alındığında önemini daha da artırmaktadır. Tüm bu koordineli ve birbirini tamamlayıcı projelerin üretilmesinin, hayata geçirilmesinin Türk ve Türkiye Yüzyılı hedefleri için elzem olduğu inkâr edilmeyecektir.

Sayın Bakanım, bu vesileyle, geçtiğimiz günlerde teşriflerinizle açılışını gerçekleştirdiğimiz Yeni Foça Yat Limanı için emeği geçen tüm paydaşlara bir kez daha teşekkür ediyorum. Diğer yandan, yerel yönetimlerin imkânlarıyla gerçekleştirilecek birçok hususun vizyon ve kabiliyet eksikliğinden kaynaklanan sebeplerle İzmir’imizde gerçekleştirilemediği malumunuzdur. Bu sebeple, İzmir’imizin sanayiye, tarımı ve turizmi bir arada yaşatan ender illerimizden birisi olması hasebiyle İzmir’imize gösterdiğiniz hassasiyetten dolayı da ayrıyeten teşekkür ediyorum. Şüphe yok ki yapılan ve yapılacak olan her hizmet, İzmirli hemşehrilerimiz nezdinde çok anlamlıdır.

Bu vesileyle, cumhuriyet tarihinin en büyük kara yolu seferberliğini başlatan ve yurdumuzun dört bir yanında daha güvenli ve bağlantılı bir ulaşım ağının kurulması için elinden gelen çabayı sarf eden Karayolları Genel Müdürlüğümüzün -ki geçmişte Karayolları Genel Müdürlüğü yaptınız, şu anda Ulaştırma Bakanlığı yapıyorsunuz- bütün çalışanlarını, emeği olan her arkadaşımı ve sizi tebrik ediyorum.

Diğer yandan, Türk asrının şekilleneceği bir dönemde uluslararası ticaret ağları için Türkiye’nin önemini daha da pekiştirecek olan yatırımlar elbette ki sevindiricidir. Hindistan, Doğu Asya ve Basra Körfezi üzerinden Irak’ın içine olan Kalkınma Yolu Projesi kapsamında yapılan çalışmalar bu manada önem arz etmektedir. En önemlisi de Türk dünyasıyla bağlantımızı sağlayacak olan, Türk dünyasını birbirine kavuşturacak olan Zengezur Koridoru’ndan geçecek demir yolunun Türkiye sınırındaki 224 kilometrelik kısmının ihalesinin yapılması, takdiri dolayısıyla hak etmektedir çünkü Zengezur, sadece ticari kaygıları değil bir milletin büyük hayallerinin de çeliktan iradesini simgeleyecektir.

41 olan yat limanı sayısının 62’ye çıkarılması; Aydıncık, Demre ve Gazipaşa Yat Limanı inşaatlarının devam ediyor olması; Kurupelit ve İzmir kıyılarında Özdere, Dikili, Çeşme, Şifne, Çeşmealtı ve Şakran yat limanları için etüt proje çalışmalarının sürmesi de son derece sevindiricidir.

Bu duygu ve düşüncelerle, Türk ve Türkiye Yüzyılı’nın ilk bütçesi olma özelliği taşıyan bu bütçemizin yurdumuzun dört bir yanını âdeta örümcek ağı gibi nakış nakış ulaşım hatlarıyla donatan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız için ve milletimiz ve devletimiz için hayırlar getirmesini diliyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) - Kısa da olsa seçim bölgemden bahsetmek istiyorum. İzmir'imiz sanayi ve turizm bölgesi olmasıyla... İzmir'imize gösterdiğiniz hassasiyetten bahsettim, hiç şüphe yok ki İzmirli hemşehrilerimiz bu çalışmalarınızı çok anlamlı buluyor.

Kısıtlı zamandan dolayı fazla uzatmadan... Seçim bölgem İzmir Aliğa ilçemize bağlı Şehitkema Mahallemizde konumu itibarıyla afet fazlasıyla yaşanmaktadır. Devlet Demiryollarımızın bu konuyu inceleyerek kanal yapılması için projelerini, onaylanmış çalışmalarını takip ediyoruz. Devlet Demiryollarımızın bu konuyu inceleyerek kanal yapılması için onaylanmış projelerini, çalışmalarını takip ediyoruz. Kiraz ilçemize bağlı Karaburç Mahallesi'nden geçen ve oldukça yoğun bir trafik akışının da olduğu kara yolunun daha güvenli hâle getirilmesi önem arz etmektedir. Köyümüzün 600 metrelik bir giriş-çıkışı vardır, onunla ilgili bir müdahale...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) – Bitiriyorum, selamlayayım Sayın Başkanım.

Yine, Kiraz ilçemize bağlı Mavidere Mahallemizde sıkıntılarımız var. Yine, Ödemiş ilçemizde Çobanlar Mahallesi'ndeki verici istasyonumuzla ilgili sıkıntımız var.

Ben, bu vesileyle, Türkiye Cumhuriyeti'nin 100'üncü yıl bütçesinin sizlere ve Türk milletine hayırlı olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ali Karaoba...

ALİ KARAOBA (Uşak) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının değerli bürokratları; Gazi Meclisimize hoş geldiniz.

Bugün görüşmeler boyunca milletvekillerimiz ulusal sorunlardan ve bütçedeki bazı noktalardan bahsettiler, ben size hem ulaştırma hizmetlerinde hem de altyapıda büyük sıkıntılar yaşayan ilim Uşak'taki sorunları anlatmak ve sizlerden yanıt almak istiyorum.

Sayın Bakan, biliyorsunuz, yılan hikâyesine dönen bir yüksek hızlı tren maceramız var. Uşaktan da geçecek olan Ankara-İzmir yüksek hızlı trenin 2028'de değil 2027'de açılacağını duyurdunuz. Tabii, bu işin geçmişini bilmeyenlerin kulağına hoş geliyor, ne tesadüf ki yine seçim yılına denk getirilen bir müjde oldu. Hızlıca bu işin bir tarihsel sürecine bakalım: 2007-2013 Kalkınma Planı'yla başlıyor, 2014'te Başbakanın ve AKP'nin 2017'yi işaret eden açıklamaları var, 2022'de Sayın Cumhurbaşkanı seferlerin 2025'te başlayacağını söylüyor, 2023'te Sayın Adil Karaismailoğlu 2024'te biteceğini söylüyor; modaya siz de uydunuz, 2028 değil 2027'de biteceğini söylediniz. Soruyoruz, Cumhurbaşkanı mı doğru söylüyor, siz mi doğru söylüyorsunuz. Bu konuda net bir bilgi istiyoruz. Aklımızla dalga geçmeyi bir an önce bırakmanızı ve Uşak halkını da yakından ilgilendiren yüksek hızlı trenle ilgili projeksiyonunuzu duymak istiyoruz.

Bir diğer hüsrana hikâyesi Zafer Havalimanı ve dolayısıyla seferlere kapatılan Uşak Havalimanı. Açıldığı günden beri yolcu garanti sayısı Türkiye'nin her zaman gündeminde olan, son sekiz ay içerisinde garanti edilen yolcu sayısı 873 bin 31 bin yolcunun uçtuğu, hata payının yüzde 96,4 olduğu ve her saniyesinin zarar olduğu bir havalimanı ortadayken Uşak Havalimanı'nın Zafer Havalimanı'nın gölgesinde kalmasını, vatandaşların uçuşuna kapatılmasını anlamıyorum. Bakın, Sayın Bakan gelirken Uşak Havalimanı'na çok rahat iniyor, bütün bakanlar Uşak Havalimanı'nı kullanıyor;

bir tek, Uşak vatandaşı Uşak Havalimanı'nı kullanamıyor. Zafer Havalimanı bu kadar zarar ederken 373 bin nüfusu olan Uşak halkının suçunun ne olduğunu merak ediyorum. Bunu, Zafer Havalimanı'nın gölgesinde kalan, Uşak halkına yapılan -artık adını siz koyun- düpedüz bir hakaret olarak görüyorum. Uşak Havalimanı'nı uçuşlara açın, şehrimizin kullandığı bu seferleri bize geri verin, 5'li çeteleri zengin etmek yerine koca bir şehrin mağduriyetini giderin diyoruz.

Kara yollarıyla övünen bir ülkede bir şehrin gelişmişliği o kente kısa süreliğine ziyarete gelen yüzlerce vatandaşımızın ziyaret ettiği otogarlardan ibarettir. Bakın, ilçelerde bile olmayan bir otogarımız var. Bu otogara geldiniz mi bilmiyorum ama Plan ve Bütçe Komisyonunda karşımızda oturan Uşak Milletvekilimiz Sayın İsmail Güneş bunu çok net bir şekilde görüyordur. 2000'li yılların öncesinde hizmete açılan, kentimizin tam merkezinde yer alan otogar kaderine terk edilmiş durumda. Yeni otogarlar ilgili neredeyse on yıldır müjdelere, yarışmalar ve vaatler veriliyor, hiçbir gelişme yok. Halkımıza verilen sözlerin ne kadar boş olduğunu üzülerek takip etmekteyiz. Hiçbir düzeltme ve bakımın yapılmadığı eski tesis, büyüyen ve gelişen şehrimizin ihtiyaçlarını karşılamıyor ve yakışmıyor. Her gün binlerce insanın kullandığı, Türkiye'nin en işlek kara yollarından birinde olan bu tesisle ilgili adımların hemen atılmasını ve planlamaya alınmasını istiyoruz.

Sayın Bakanım, Uşak'tan ilçelere giden kara yollarının neredeyse tamamı ölüm yoluna dönüştü. Bunun yanında, sizden önceki bakanların, milletvekillerinin, belediye başkanlarının ve valilerin her seçim öncesi belli bir etabını davul zurnayla açtığı bir çevre yolumuz var. Yapımına 2013 yılında başlanan ancak Mayıs 2023'te, seçim öncesinde halkın canı hiçe sayılarak 21,5 kilometrelik bölümü açılan kara yolunun son hâli ve yapılan yıkımlar... Bu yıkılan bölüm jeotermal tesislerin olduğu bir bölüm. Acaba mühendislik hatası mı yoksa denetim hatası mı; bunu da açıkçası çok merak ediyoruz. Bir dakika durun ve düşünün, eşinizi ve çocuğunuzu arabaya bindirip bu yoldan geçmesini ister misiniz? Hükümetinizin ve önceki dönemki bakanların tutmadığı sözün bedelini can kaybı olarak ödemeye devam mı edeceğiz? Tekrarlıyorum, Uşak-Ulubey, Ulubey-Eşme, Uşak-Sivaslı yollarında yıllardır planladığımız, vadettiğiniz çalışmaları tamamlamıyorsunuz. Yollar yama yapılmaktan bıktı, biz söylemekten bıktık ama sizler bu yolu yapmamakta ısrara devam ediyorsunuz.

Bir diğer yol, on bir yıldır bitiremediğiniz çevre yolu için yapılan Uşak Tekstil OSB Kavşağı'nın adını artık "ölüm kavşağı" olarak anıyoruz ve ilk yapılan projede üst geçit varken okus pokusla kaybolan bir üst geçidimiz oldu ve çok geniş bir dönel kavşak yaptınız. Bununla da ilgili fikrinizi merak ediyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen toparlayalım.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Uşak, Türkiye'nin aşırı yağış alan bölgelerinden olmasına karşın, uzun yıllardır AKP'nin yönettiği bir belediyeye sahip olmasına karşın son yıllarda her yağışta deniz geliyor şehrimize. Bakın, alt geçitler yapıldı, her tarafı su basıyor. Teyzemizin hâlini gösterelim. Bunlar yeni yapılan caddeler, bunlarla ilgili de aslında yorum bekliyoruz.

Ben bütçenin hayırlı olmasını dilerken Uşak'la ilgili taleplerimizin değerlendirilmesini, özellikle havalimanımızın ve çevre yolumuzun bir an önce bitirilmesini talep ediyor, başarılar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Teşekkür ederim.

Sayın Barış Bektaş, süreniz beş dakika.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bunların hepsini bitireceğiz, takip ediyoruz.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Yirmi yıldır AK PARTİ 2 vekil çıkarıyor Vekilim, sizin 3'üncü döneminiz, takip ediyorsunuz sadece, bir türlü yakalayamadınız.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Neler yaptığımızı göreceksiniz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen arkadaşlar...

ALİ KARAOBA (Uşak) – Leyla ile Mecnun'un aşkına döndü, iki ucu birleşmiyor bir türlü yolların.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Göreceksiniz, göreceksiniz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – İsmail Bey, lütfen...

Sayın Barış Bektaş, mikrofonunuzu açıyorum.

Buyurun.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Yapmayın Vekilim ya! Hep iki dönem vekil çıkıyor, kendi yolunuzu bile bitiremiyorsunuz, yapmayın. Bari cevabı böyle vermeyin.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Dünyanın işini yaptı ya İsmail Bey.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Dünyanın işini yaptı da bir yolu bitiremedi Başkanım.

SEZAI TEMELLİ (Muş) – Dünyalığımı yaptı, dünyalığımı.

BARIŞ BEKTAŞ (Konya) – Sayın Başkan...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Gidip gelmediği için haberi yok.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Yok, gidip geliyor; kendi köyünün yolunu asfalt yapıyor en güzelinden ama ana yolu yapmıyor Sayın Vekilim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Tekrar başlatıyorum, buyurun Barış Bey.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Hepsini yapıyoruz, hepsini yapacağız.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Ahmetli'nin yolu ela ana caddeyi bir karşılaştırsın Sayın Vekilim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Vekilim, lütfen, Barış Bey'e söz verdim.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Sayın Vekilim, laf atmasın o zaman, olmaz ki.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Dışarıda birlikte konuşursanız daha iyi olur.

ALİ KARAOBA (Uşak) – Yok, burada konuşalım, herkes duysun, Sayın Bakan da duysun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Barış Bey, buyurun.

BARIŞ BEKTAŞ (Konya) – Sayın Başkan, değerli üyeler, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; 2004 yılından beri her seçim döneminde seçim bölgemiz olan Konya'ya verilen bir metro sözü var. Bu metro, tabii, ciddi bir proje ve günlük siyasete alet edilemeyecek kadar önemli nitelikte bir kamu hizmeti ama bunun bir türlü ifa edilemediği bütün yerel ve genel seçimlerde zaten kahir ekseriyeti partinize oy veren Konyalılara yönelik bir vaat noktasında yılan hikâyesine dönmüş durumda. Bu noktada, medyadan takip edebildiğim kadarıyla, Sayın Bakanım "2023 yılı bitmeden Konya metrosu için kazmayı vurmuş olacağız." tarzında -malumunuzdur- bir sözünüz var. Bu sözün tutulmasını biz talep ediyoruz çünkü 1,5 milyondan fazla merkezde nüfusu olan toplamda...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sayın Başkan, ses kesildi, baştan alalım.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Evet, açtım, pardon.

Buyurun, ek sürenizi kullanmış oldunuz şimdiden, beş dakikanız devam ediyor.

BARIŞ BEKTAŞ (Konya) – Bu noktada biz metroyla ilgili ciddi bir yaklaşım bekliyoruz. 2,5 milyonluk metropol olan Konya’da göçmenleri saymazsak 1,5 milyon merkez nüfus var. Bu projenin hayata geçilmesini talep ediyoruz.

Sayın Bakanım, bir de Konya’nın Alanya ve Manavgat’a ulaşım noktası olan Alacabel Tüneli’nin 2016 yılında ihalesi yapıldı ve yedi yıl gibi bir süre geçmesine rağmen Alacabel Tüneli tamamlanamadı. Malumunuz, Torosların zirvesinde ve kar yağmaya başladı, muhtemelen kasımdan itibaren, bu günlerden itibaren şubat ayına, zaman zaman da nisan ayına kadar fasıllı bir şekilde yolun kapandığını ve insanların ciddi bir mağduriyet içerisinde olduğunu görüyoruz. Bu konuya da dikkatinizi çekmek istiyorum.

Yine, Sayın Bakanım, Seydişehir-Bozkır yolunun ilk 10 kilometre sonrası yapılmamış durumda ve her yıl onlarca ölümlü kaza gerçekleşiyor burada.

Yine, Sayın Bakanım, Eğiste Viyadüğü sonrası Alanya yolu Konya’da yapılmayan yollardan bir tanesi. Hadim-Aladağ yolu tamamlanamadı. Sarioğlan-Bozkır arasındaki yola henüz başlanmadı. Kadınhanı-Polatlı arasındaki yol çok iptidai bir yol durumunda, buranın da düzenlenmeye ihtiyacı var. Taşkent-Balcılar yolu hâlen yapılmadığı için Balcılar kasabasının bir buçuk saat civarında yolu uzamış durumda Konya’ya, bunu da dikkatlerinize sunuyorum. Derebucak üzerinden Antalya’ya doğru açılan Demirkapı Tüneli de 3 Mayıs 2023 tarihinde açılmasına rağmen defalarca kez trafiğe kapatılmak zorunda kaldı, sağlıklı bir işleyiş orada da söz konusu değil.

Yine Sayın Bakanım, yüksek hızlı tren zamları... 2023 yılı içerisinde enflasyon TÜİK’e göre yüzde 61 olmasına rağmen Konya-Ankara yüksek hızlı trenine yüzde 78, Konya-Eskişehir’e yüzde 105, Konya-İstanbul’a yüzde 87 zam yapıldı ve artık kamu hizmeti niteliğini yüksek hızlı tren kaybediyor, ticari bir faaliyete dönüşmüş durumda; bunu da bilginize sunuyorum. Belki zamdan geri dönülmez ama bundan sonra zam yapılırken daha dikkatli olunması noktasında Konyalıların ciddi bir beklentisi var.

Sayın Bakanım, personelinizden de bize ulaşanlar var. Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı çalışan, danışmanlık hizmeti alım ihaleleriyle görev yapan teknik personelin kadro beklentisi var. Bu teknik personel, 2017’de çıkarılan 696 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’yle kamuda çalışan taşeronlara verilen haktan, kadrodan statü farklılığı nedeniyle yararlanamamış durumdalar. Yine Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı ulaştırma trafik teknikeri istihdamı konusunda ciddi eksiklik var; bölümden mezun olanların atama beklentisi var.

Sayın Bakan, bir de internet de çağ dışı bir fiyatlanma ve hız içerisinde. Türkiye’de sabit internet hızı ortalama 28 megabit ve 138 ülke arasında 105’inci sırada. Mobil internet hızı 32 megabit; internet hızı konusunda Türkiye, Avrupa’nın en kötü ülkesi durumunda çünkü Avrupa ortalaması 100 megabitin üstünde. Bunları bir kamu yararı anlayışı içerisinde dikkatinize...

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Bektaş, normalde doldu süreniz ama toparlamanız için...

BARIŞ BEKTAŞ (Konya) – Tamam.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Konya konuları için de esnetiyoruz.

BARIŞ BEKTAŞ (Konya) – Evet. Paramparça oldu ama sıkıntı değil.

Saygılar sunuyorum, bütçenin de hayırlı olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Teşekkür ederim. Sağ olun.

Sayın Gülcan Kış...

GÜLCAN KIŞ (Mersin) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma Bakanlığının bir yatırım bakanlığı ve aynı zamanda ülkenin gelişmişlik düzeyini belirleyen, kalkınmada belirleyici rol oynayan önemli bakanlıklardan biri olduğunu düşünüyorum ancak karşımıza öyle bir tablo çıkıyor ki Sayıştay raporlarında da tespit edildiği gibi kullanılan yöntemler açısından devleti zarara uğratacak yatırımlara imza atılmaktadır. Yatırım tercihleri ülkenin ihtiyaçlarından çok AKP iktidarının kendisine yakın müteahhitlik firmaları ve yatırımcıların gereksinimlerine göre yapılmaktadır. Dünya Bankasının her yıl güncellenen raporuna göre dünyada kamuda en fazla ihale alan 10 şirketin 5'i Türkiye'den yani ülkemizde bilinen o meşhur holdingler. Sayıştayın Bakanlığımızla ilgili denetimler sonucu hazırladığı raporlardan yola çıkarsak AKP iktidarının kendisine yakın sermaye çevrelerine rant yaratmanın en etkin ve kestirme yolu ulaştırma ihaleleri olmuştur Sayın Bakan. Daha önceki Sayıştay raporlarında da Bakanlığımıza ait inanılmaz usulsüzlükler ve yolsuzluklar da tespit edilmişti. Kısacası, belli bir kesimin menfaatlerine göre şekillenen, garantili ihalelerle yandaşların zengin edildiği bir bakanlık var desek bu tabir de yanlış olmaz herhâlde.

Sayın Bakan, yaklaşık altı aydır görevdesiniz, sizden önceki Ulaştırma Bakanı da her fırsatta AKP'nin Türkiye Yüzyılı'ndaki dev eserlerinden bahsetmiş, ülkemizi dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına sokacak taahhütlerle bulunmuştu. 2023 yılını bitirmek üzereyiz, kaçınıcı sıradayız dersenez, 20'nci sıradayız; bunu da takdirlerinize sunuyorum.

Ve yine sözler, tarihler verdiğiniz ancak tamamlayamadığımız projelerinize de değinmek istiyorum. Bunun için en iyi örnek de maalesef ki seçim bölgem Mersin'dir. Her seçim döneminde Mersin'e gelip yarım kalan projelerle ilgili tarih verip giden bakanlardan Mersinliler bıkmış durumda. "Coğrafi açıdan kalkınmada eşitliğe önem veriyoruz." diyorsunuz ancak bunu Mersin için söylemek pek mümkün değil. Türkiye'de vergi ödeme sıralamasında ilk 5'te veya 6'da yer alan Mersin'imiz yatırımlara gelince neden mağdur edilmektedir bunu da sormak istiyorum.

Söz verilip bitirilmesi beklenen bu projeleri size tekrardan hatırlatmak isterim Sayın Bakan; biraz önce 2 vekil arkadaşımız da Mersin Vekillerimiz de bahsettiler: Birincisi Çukurova Havalimanı; yakın zamanda Mersin'e gelerek siz de bir tarih verip bitirme sözü veren bakanlar arasında yerinizi aldınız. Havalimanın ihalesi 2011 yılında yapıldı, "2013 yılında bitirilecek" dendi sonra 2016, 2018, 2019, 2020 derken son olarak da 2023'ün 29 Ekiminde bitirilme sözü verildi, hâlâ bir gelişme yok Sayın Bakan. Çukurova Havalimanı, çok net söyleyebilirim ki tam 7 bakan eskiten bir proje olarak tarihe de geçmiştir. Sunumunuzda da "2024 Ocak ayında açılacak." dediniz. Bu tarih net midir Sayın Bakan? Tekrar sizden bunu duymak istiyoruz.

Yine, soru önergesi olarak verdiğim ve takip ettiğim bir başka konu Mersin-Çeşmeli-Taşucu Otoyol Projesi. Bu projeniz için de defalarca tarih verildi ama hâlâ bitirilemedi. Sayın Bakan, sormak istiyorum: 53 kilometrelik bir yolu bile yıllardır tamamlayamayan bir Hükümet olarak bize burada Türkiye 2'nci Yüzyılı'ndan, mega projelerinden ve dev eserlerden lütfen bahsetmeyin.

Gelelim Mersin Ana Konteyner Limanı'na. 9'uncu ve 10'uncu Kalkınma Planı'nda "Mersin" adıyla yer alan proje 11'inci ve 12'nci Kalkınma Planlarında "Doğu Akdeniz" olarak değiştirilmiştir. Mersin, planlanan bu limanı besleyecek nitelikte lojistik firmalara, kara taşımacılık filosuna ve yeterli depoculuk altyapısına sahip bir kenttir. Dönemin Maliye Bakanı Sayın Lütfi Elvan, dönemin Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay tarafından yatırım yerinin Mersin olacağı sözü verilmiştir. Tüm bu nedenlerle ana konteyner limanı Mersin'e yapılmalıdır. Bakanlığımızca da bu belirsizliğin ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Yine Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Projesi'nden bahsettiniz. Daha önce Sayın Bakan bizzat siz 2025 yılında tamamlanacağını açıklamıştınız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen toparlayalım.

GÜLCAN KIŞ (Mersin) – Şimdi bakıyoruz, 2028 yılına kadar yapımı devam eden yatırım hedefleri içerisinde yer alıyor. Tarih ertelemeye çok başarılı olduğunuzu söylemek de isterim Sayın Bakan. Tam olarak hangi tarihte bitirileceğine dair bilgi almak istiyoruz. Bu konuda da net tarih vererseniz memnun edersiniz bizi.

Büyüyen Mersin ekonomisinin yükünü taşıyan organize sanayi bölgelerimiz var Mersin'de. Daha fazla gelişmesi için bağlantı yollarının da bir an önce tamamlanması gerekmektedir. Mersin, iş dünyasının da sizden beklentilerinden biri de budur Sayın Bakan.

Sunumunuzda “Mobil kapsama alanımız Türkiye'nin her köşesini kapsıyor.” dediniz ancak durum hiç de anlattığınız gibi değil Sayın Bakan. Mersinli hemşehrilerimiz bu konuda bizleri çok sık arıyorlar ve yardım istiyorlar. Özellikle yazın nüfusunun arttığı Mersin'imizin büyük bir kısmı yaylalara çıkmaktadırlar. Buralarda cep telefonu vericilerinin iyileştirilmesi, internet erişiminin her yerde sağlanması yerinde olacaktır diyorum, Komisyonumuza başarılar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Teşekkür ederim Sayın Kış.

Sayın Aslan...

Buyurun, süreniz beş dakika.

GEORGE ASLAN (Mardin) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Sayın Bakan Yardımcıları, Komisyon üyeleri ve basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

AKP'nin iktidara geldiği 2002'den günümüze kadar doğaya yönelik ekolojik tahribatlar hız kesmeden devam ederken iktidarın “mega projeler” diye yapmakla övündüğü yol, köprü, tünel, havalimanları halkın ihtiyaç ve talepleri dikkate alınmadan hayata geçirildi. Tarım alanları, ormanlar, sulak alanlar, denizler, göller, nehirler ve hatta korunan alanlar bile rant uğruna yok edildi. Tabii, İstanbul bu projelere ve dolayısıyla yıkıma en fazla maruz kalan kentlerin başında gelmektedir. Kentin geri kalan yeşil alanları, doğal hayatı, içme suyu kaynakları yok edildi. 3 köprü, 3 havaalanı ve yapılmak istenen Kanal İstanbul gibi projeler sadece kalan su varlıklarını ya da ormanları yok etmekle kalmayacak, çok daha geniş bir coğrafyayı ekolojik olarak yıkıma uğratacak. Ekolojik yıkımın yanı sıra, araç ve döviz garantisizliğiyle yaptırılan köprü, tünel ve otoyollar her gün zarar etmektedir ve bu zararlar halkın cebinden çıkmaktadır.

Sayın Bakan, Türkiye'nin en önemli sorunlarından biri, insanların yaşamlarına mal olan trafik kazaları sorunudur. Kara yollarına yapılan harcamalara rağmen kara yolu ağında 2022 yılında toplam 1 milyon 232 bin 957 trafik kazası meydana geldi. Söz konusu kazaların 1 milyon 35 bin 969'unu maddi hasarlı, 197.261'ini ise ölümlü, yaralanmalı kazalar oluşturdu. Trafik kazalarının sonucunda 5.229 kişi hayatını kaybederken 288.696 kişi yaralanmıştır. Türkiye, ölümlü trafik kazalarında Avrupa Birliği ülkeleri arasında ilk sıradadır. Bu sonuçlar, trafik kazaları sorununa karşı acil ve rasyonel tedbirlerin alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Ancak bu sorun salt altyapı ve üstyapı olarak ele alınmamalıdır; sosyal ve kültürel boyutları olan, insan hak ve özgürlükleri ve hukuk düzeniyle bire bir ilişkili bir meseledir. Trafik kurallarına uymak hukuk düzenine karşı toplumun temel bakış açısını yansıtmaktadır. Toplumda bu bilincin gelişmesi, öncelikle iktidar ve bir bütün olarak devlet kurumlarının hukuk düzenini uygulamalarıyla mümkündür.

Diğer bir sorun, uçak ve otobüs seferlerinde yaşanan sorundur. Uçak ve otobüs biletleri son yıllarda fahiş oranda artmış durumda. Öyle ki artık bir ilden başka bir ile uçakla seyahat etmek, özellikle orta ve alt gelirli insanlar için lüks hâline gelmiş durumda. Başta Van, Mardin, Diyarbakır, Ağrı ve diğer pek çok ilde uçak sefer sayılarının azaltılmış olması ve astronomik bilet fiyatları kronik bir sorun hâline gelmiştir. Sefer sayıları yetersiz olduğu ve bazı illere direkt uçak seferleri olmadığı için insanlar aktarmalı veya yirmi, yirmi beş saatlik otobüs yolculukları yapmak zorunda kalmaktadır; bu da hem zaman kaybına hem de maddi kayba neden olmaktadır. Ayrıca, söz konusu sorunlardan kaynaklı Mardin ve Van gibi illerde turizm sektörü de olumsuz yönde etkilenmektedir.

Bir başka konuya, Kızıltepe çevre yolu konusuna değinmek istiyorum. Ağır tonajlı yük taşımacılığının en yoğun yaşandığı İpek Yolu güzergâhı Kızıltepe, Nusaybin ve Derik şehir merkezlerinden geçmektedir; bu da sık sık trafik kazalarının yaşanmasına ve can kayıplarına neden olmaktadır. 20 Ağustos 2022 tarihinde Derik'te meydana gelen ve 21 kişinin hayatını kaybettiği kazanın sebebi de çevre yolunun olmayıştıydı. Önceki Ulaştırma Bakanı, Kızıltepe ilçesinde 2021'de ihalesi yapılan çevre yolunun Mayıs 2023'te tamamlanacağını söylemişti ancak bu yol hâlâ bitirilmiş ve ulaşım açılmış değildir. Trafik kazalarını önlemek ve şehir merkezindeki araç yoğunluğunu azaltmak için Kızıltepe çevre yolunun acilen ulaşım açılması gerekmektedir.

Sayın Bakanım, siz buradayken başka önemli bir konuya değinmek istiyorum; gerçi ben onu Sayın Bakan Yardımcınız Osman Boyraz'a da ilettim, siz buradayken size de iletmek istiyorum. Sabah güvenli yoldan bahsedildi. Bagok Dağı'ndaki Midyat'a ve Nusaybin'e bağlı köylerde yaşayan Süryaniler yurt dışından köylerine döndüler ve o köyleri birer Avrupa köyü hâline getirdiler. Ama maalesef, yolda büyük sorunlar vardır, 3 tane mahalleyi birbirine bağlayan ve 5 kilometrelik bir yol hâlen asfalt dökülmeyi bekliyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Lütfen tamamlayın.

GEORGE ASLAN (Mardin) – Bitiriyorum Sayın Başkan.

Onun dışında, yine, o 7 mahallede yaşayan, Süryani mahallelerinde yaşayan insanlar Şırnak Havaalanı'na gidebilmek için Midyat üzerinden gitmek zorundadırlar. Bu da 108 kilometredir ama 2 tane mahalle arasındaki 6 kilometrelik yol asfaltlandığında Şırnak Havaalanı'nın kilometresi azalıyor ve 50 kilometre oluyor. Bunun bir an önce yapılmasını talep ediyoruz. Ben bunu Mecliste de gündeme getirdim. Dedğim gibi, bu yolun yapılmasını bekliyoruz; yapılmadığı takdirde ben bunu süreli gündeme getirmek zorundayım.

Sayın Bütçe Komisyonu Başkanına da şunu hatırlatmak istiyorum: Süryani köyleri derken beni de Anayasa'nın 3'üncü maddesine göre sakın bölücülükle suçlamayın lütfen.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Teşekkür ederim.

18.10'da toplanmak üzere beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati:18.05

DÖRDÜNCÜ OTURUM**Açılma Saati: 18.14****BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)****BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)****SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)****KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)**

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, 25’inci Birleşim Dördüncü Oturumu açıyorum.

Kaldığımız yerden devam ediyoruz.

Sayın Yavuz Aydın, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) – Sayın Bakan, kıymetli milletvekilleri, Bakanlığımızın değerli bürokratları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçe görüşmelerinin öncelikle hayırlara vesile olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun bir üyesi olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçe görüşmelerinde bazı hususları dile getirmek istiyorum. Öncelikle, Sayın Bakanımızdan ricam, Türkiye Büyük Millet Meclisinde ulaştırma ve altyapı faaliyetleriyle alakalı yapılacak düzenlemelerde Komisyon üyesi arkadaşlarımızı önceden bilgilendirmenizin ülke menfaatine yararlı olacağı kanaatindeyim. İlgili hususlar oldukça da Sayın Bakanımızı Komisyon toplantılarında daha çok görmek istediğimizi sözlerime eklemek istiyorum. Belki de bu şekilde Cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminin en büyük sıkıntılarından olan yürütme ve yasama arasındaki kopukluk meselesini biraz olsun aşabilmiş ve gidermiş oluruz.

Sayın Bakanımızın da Trabzonlu olmasından dolayı sözü seçim bölgem Trabzon’a getirmek istiyorum. Bilindiği üzere, 14 Mayıs 2023 tarihinde ülke genel seçimlere gittik. Her seçim döneminde olduğu gibi geçtiğimiz seçim döneminde de Trabzon şehrine ulaşım ve diğer alanlarda birçok vaatler verildi. Özellikle, AK PARTİ Genel Başkanı ve Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan, 2009 yılından itibaren Trabzon’da yaptığı her mitingde demir yolu müjdesi verdi. Yıllardır dillere pelesenk olan “Trabzon-Erzincan demir yolu” sözü yerine getirilmedi. Bu proje, Erzincan-Rize Demiryolu Hattı olarak revize edilerek verilen bir söz daha yerine getirilmemiş oldu. Peki, bu yeni hattı Trabzon ve Samsun şehirlerimizle buluşturmak için çalışmalarınız var mıdır?

“Size demir yolu vaat ettik, Güney Çevre Yolu sözü verdik. Binlerce gencin istihdam edileceği lojistik merkez, tersane sözü verdik ama sözümüzü tutmadık.” diyen bir AK PARTİ’li siyasetçi hiç görmedik. 2019 yerel seçimlerinde Büyükşehir Belediye Başkanı seçilen Sayın Murat Zorluoğlu hafif raylı sistem vaadi vermişti. Bakınız, 2024 Mart yerel seçimlerine şurada kısa bir süre kaldı, aynı vaadi tekrar söyleyecekler, yine gerçekleştirmedikleri hizmetleri yapmak için vatandaşlarımızın karşısına çıkıp oy isteyecekler. Şimdi, diyeceksiniz ki: “Resmî Gazete’de Trabzon hafif raylı sistem kararını geçtiğimiz aylarda Sayın Cumhurbaşkanımız imzaladı.” Peki, o zaman, ben size şunu sormak istiyorum: 2019 yılında Resmî Gazete’de yayınlanan Arsin Yatırım Adası Endüstri Bölgesi Projesi bugün hangi aşamadır?

Yine, geçtiğimiz seçimler öncesinde Akçaabat Mersin’de Güney Çevre Yolu Projesi’nin temeli atıldı. Peki, Güney Çevre Yolu Projesi hangi aşamada? Sayın Bakan, sormak istiyorum: Bu projeler sadece oy toplamak için vatandaşın gözünü boyamaktan mı ibarettir? Bu soruların cevabını verirsiniz vatandaşlarımızı da bilgilendirmiş olacaksınız.

Son olarak Trabzon Havalimanı için de birkaç söz söylemek istiyorum. Bugün dış hatlar terminalinde çalışmalar devam etmekte, bundan duyduğum memnuniyeti belirtmek istiyorum. Fakat havalimanının diğer tüm eksiklerini göz ardı etmemek gerekiyor. İç hatlar terminal binası artık kapasitesini aşmış durumdadır. Terminal kapısının önünde uzun kuyruklar oluşmakta ve yolcular mağdur edilmektedir. Trabzon’a uçmak isteyen hava yolu firmaları için yeni uçak park alanları yapılması diğer bir önemli husustur.

Ezcümle, ulaşım, tüm bireyleri ilgilendiren büyük bir alandır. Bu sebeple, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin, söz verilen vaatlerin yerine getirilmesi ve ülkemizin muasır medeniyetler seviyesine yükselmesine yardımcı olacak şekilde hazırlanmasını diliyor; bütçenin ülkemize, bölgemize fayda sağlamasını temenni ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Taytak...

MEHMET TAYTAK (Afyonkarahisar) – Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcılarım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının kıymetli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın tüm politikalarını Türkiye Yüzyılı’nda insan ve çevre odaklı, akıllı ve güvenli entegre ulaşım sistemleri ve hızlı iletişim ağlarıyla dünyada öncü olma vizyonu ile sürdürüyorsunuz. 1989 yılından itibaren Karayollarında etüt mühendisi olarak çıktığınız bu yolda, bugün Bakan olarak hizmet vermektесiniz; bu da sizin tecrübenizi, idareciliğinizi ve devlet adamlığınızı göstermektedir. Bu tercih, Cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminin güzel de bir örneğidir. Allah hayırlı ve başarılı ömürler nasip eylesin.

Sayın Bakanım, şahsınızı ziyaretim sırasında Karayolları Genel Müdürlüğü döneminizde de yakinen takip ettiğiniz ve Afyonkarahisar ilimiz için çok önemli gördüğüm taleplerimizi tarafınıza iletmiştim. 2002 yılında başlanan ve bitmesi beklenen Emirdağ-Bolvadin-Çay bölünmüş yolumuzun kalan 3,5 kilometrelik kısmı verdiğiniz talimatla hemen hemen tamamlanma noktasına gelmiştir. Bolvadin ilçemizde bulunan, çok sayıda kazaya neden olan sanayi kavşağının genişletilmesi çalışmaları ise tamamlanmıştır. Şahsınıza ve emeği geçen tüm kardeşlerime teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, ilimizde çözülmesi önem arz eden Afyonkarahisar- Denizli kara yolu üzerinde bulunan Evciler ilçemize ve 7 tane köyümüze giriş çıkış yapıldığı Bozan kavşağına sinyalizasyon yapılması; tır ve kamyon giriş çıkışlarının yoğunluğundan kaynaklı mağduriyetler yaşanan Afyonkarahisar-Şuhut yolunun güzergâhında bulunan Nuribey kasabamıza giriş hattı cep konulması; Bolvadin ilçemizde yer alan, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı Devleti’nin izlerini taşıyan, İpek Yolu üzerinde bulunan Kırkgöz Köprümüzün restorasyon uygulaması ihalesinin yapılması taleplerimiz vardı. İnşallah, kısa zaman içerisinde bu taleplerimizle ilgili talimatlarınızı beklemekteyiz. Sayın Bakanım, Afyonkarahisar ziyaretinizde de bunları orada size izah etmiştim, ifade etmiştim; inşallah önümüzdeki süreçte kısa sürede çözülür diye tahmin ediyorum.

Sayın Bakanım, ülkemizin güneyinden kuzeyine, doğusundan batısına tüm yollar Afyonkarahisar’ımızdan geçmektedir. Türkiye’nin en önemli kavşak noktalarından biri olan ilimizde 727 kilometre kara yolu bulunmaktadır. Konya ve Antalya Bölge Müdürlüklerinin sınırları içerisinde yer alan ilimizde bu sebepten dolayı karışıklıklar yaşanmaktadır. 1979 yılında açılan, 1980 darbesinden

sonra kapatılan ilimiz karayolları bölge müdürlüğünü tekrar istemekteyiz. Konuyu tarafınıza daha önce iletmiştim Sayın Bakanım. 1980 darbesinden sonra Kenan Evren Afyonkarahisar'ın bölge müdürlüğünü iptal etmişti, Kars'ı da iptal etmişti ama Kars 2016 yılında o işi çözdü. Sayın Bakanım, inşallah, biz sizden çok umutluyuz, bu konuda destek ve yardımlarınızı bekliyoruz. Ankara-İzmir kara yolu üzerinde, bir organize sanayi bölgesi karşısında bulunan 90 bin metrekaresel bir alana, 12 bin metrekaresel kapalı alana il müdürlüğü için hizmet binası yapılmış ve bu bina bölge müdürlüğü için fevkalade yeterlidir Sayın Bakanım. Afyonkarahisar'lı hemşehrilerimiz kırk dört yıldır bölge müdürlüğünün açılmasını beklemektedir, desteklerinizi bekliyoruz.

Ayrıca, Türkiye ekonomisine katkı sağlayan Devlet Demiryollarının özel sektöre olan bağımlılığını azaltan ve rekabet ortamı sağlayan Afyonkarahisar ilimizde bulunan beton travers fabrikamız günde güne kan kaybetmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Taytak, toparlayın lütfen.

MEHMET TAYTAK (Afyonkarahisar) – Verilen siparişler artırılmalı, ona göre işçi istihdamı sağlanmalı ve beton travers fabrikamız Afyonkarahisar'da kalmalıdır Sayın Bakanım.

Bu duygu ve düşüncelerle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın ve ilgili kurumlarımızın 2024 yılı bütçeleri hayırlara vesile olsun diyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Konal.

Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

ERTUĞRUL GAZİ KONAL (Giresun) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Kıymetli Komisyon üyeleri, değerli Bakan Yardımcılarımız, bürokratlarımız, basınımızın güzide temsilcileri; hepinizi saygı, sevgi ve hürmetle selamlıyorum.

Şahsi görüşüm, AK PARTİ hükümetlerinin kurulduğu günden bu yana en başarılı ve icraatkâr bakanlıklardan biri olan Ulaştırma Bakanlığı heyetine, dünden bugüne tüm eski bakanlarımızdan en alt taşeron şirket çalışanlarına kadar tebrik ediyor, yüce milletimiz adına teşekkür ediyorum.

Şu bir hakikattir ki Türkiye'mizin dört bir çevresini, Anadolu topraklarını nakış nakış, duble ve bölünmüş kara yollarıyla birbirine bağladınız. Hiç ara vermeden, durmadan, yorulmadan daha ileri derecede köprü, otoban, tünel, tren yollarıyla tüm süratinizle çalıştığımızda da şahidiz. Milletimizi, başta seçim bölgem Giresun olmak üzere, Türkiye'nin birçok yerinde imkânsız denilen havaalanlarıyla buluşturduunuz. Bu durumdan son derece gururlu ve mutluyuz. Başta Sayın Cumhurbaşkanımız ve emeği geçen tüm siyasi büyüklerimize ve bürokrasimize ne kadar teşekkür etsek azdır diyorum. Temenni ediyorum ki başarılarınız daim olur.

Sayın Bakanım, ancak şunu söylemeliyim ki tabiri caizse kara yolları hizmetleri Türkiye'nin her bölgesine sağanak yağış edasıyla yağarken Giresun'un üzerine hizmet konusunda bir şemsiye açılmış durumdadır. Giresun'da kara yolları açısından onaylanan projelerimiz bir türlü başlatılamamış, başlatılan projeler de yıllarca bitirilememiştir. Evet, bölgemiz topografik olarak zor bir bölge, yol güzergâhlarımız zorlu olabilir ama görüyoruz hatta üzerinde geziyoruz, başka şehirlerimizde, Giresun'dan daha zor coğrafyalarda, daha az araç sirkülasyonu olmasına rağmen kilometrelerce tüneller ve yollar inşa edildi. Tabii ki oralarda bizim memleketimiz, bizim köyümüz, gururla söylüyoruz ancak baba ocağımız Giresun'a gelince haklı olarak üzülüyoruz. Bu durumdan artık hem Giresun bürokrasimiz hem

vatandaşımız yorulmuş durumdadır. Bu yüzden Giresun olarak, çok büyük bir yükü olan Trabzon, Rize, Giresun, Artvin, Gümüşhane, Bayburt ve Erzurum'un bir kısmını kapsayan 10'uncu Trabzon Bölge Müdürlüğünden ayrılarak Ordu, Giresun hatta Tokat'ın kuzey kısmının dâhil olacağı yeni bir bölge müdürlüğünün kurulmasını veyahut tüm Türkiye'de bölge müdürlüklerinin kapatılarak il şefliklerinin il müdürlüğü olarak direkt kendi bütçe ve planlamasıyla Bakanlığımıza bağlanmasını önemli buluyorum.

Sayın Bakanım, şu anda Giresun'un olmazsa olmazı kesinlikle güney çevre yoludur. Yalnızca şehrimiz için değil Giresun'un doğusunda bulunan Trabzon-Rize-Gürcistan güzergâhı olmakla birlikte Giresun'un Tirebolu, Gümüşhane, Erzincan'dan devam eden tarihî İran yolunun ortak noktasıdır. Hem ekonomik hem stratejik anlamda büyük önem taşıyan güney çevre yolunun sizin Bakanlığımızda start verilerek bir an evvel bitirilmesi, tüm Giresun eşrafının büyük bir hayali ve beklentisidir. Bu konuda engin tecrübelerinize sonsuz güveniyor, yapacağınız tüm çalışma ve çabalardan dolayı şimdiden size şükranlarımı sunuyorum.

Ayrıca, İç Anadolu'yu Karadeniz sahiline bağlayacak tren yolunun yapılan fizibilitelere göre en verimli, en ekonomik, en elverişli güzergâhı Erzincan-Sivas tren yolunun Tirebolu güzergâhına inmesidir. Doğu Karadeniz'in orta noktası olan Tirebolu'ya tren yolunun gelmesiyle Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Artvin Hopa Limanı'na kadar tüm Doğu Karadeniz limanlarından rahatlıkla İç Anadolu bağlantısı sağlanacaktır.

Sayın Bakanım, şahsınızın da benden daha çok hâkim olduğumu bildiğim, Sayın Cumhurbaşkanımızın 2001 yılında "Bu yol sizin kaderiniz olamaz." dediği Çamoluk- Alucra ilçe yolumuz, başlatılıp sonuca on beş yılda ulaşılamayan Bulancak-Aydındere yolumuz, on beş yılda ancak bitirilen Dereli yolunun devamı olan Pınarlar Tüneli'miz, uzun bir aradan sonra talimatlarınızla işleve geçerek yapımı devam eden Alucra-Yağlıdere yolumuz, bir türlü istenilen seviyeye ulaşılamamış Çanakçı-Güce yollarımız, Trabzon Beşikdüzü ve Şal pazarı'ndan duble asfalttan otuz dakikada ulaşılp Giresun Eynesil ve Görele ilçelerimizden aynı mesafe olmasına rağmen iki saat süren stabilize Sis Dağı yolumuzun çözüme kavuştuğu günü büyük bir hasretle Giresunlu hemşehrileriniz sizden beklemektedir.

Tekraren tüm heyetinizi saygıyla selamlıyor, 2024 bütçemizin hayırlı olmasını niyaz ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Erbaş.

Buyurun lütfen.

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

Değerli Komisyon, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar; bir süre benim de çalıştığım Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesi şimdiden hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Bakanım, öncelikle 20 Temmuz tarihinde Kıbrıs Türk devletinde açılan ve Türkiye'nin 6'ncı büyük havalimanı için emeği geçen, başta DHMİ ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olmak üzere, şahsınızda tüm Bakanlık yetkililerine ve arkadaşlara çok teşekkür ediyorum. Kıbrıs Türk devletinin kaderiyle ilgili çok güzel bir açılış oldu, havalimanı da herhâlde Kıbrıs'ın en az bir elli yıllık ihtiyacını karşılamış olacaktır.

Değerli Bakanım, biraz önce Afyon Milletvekilimiz "Neredeyse Türkiye'deki bütün yollar Afyon'dan geçiyor." Dedi, Afyon'dan geçmeyen yollar da Kütahya'dan geçiyor. Sayın Bakanım, maalesef, bunu tabii, dillendirmek biraz zor oluyor ama 6 Şubat asrın felaketinden sonra da artık ilimizle ilgili konuşurken... Biz de Ege Bölgesi'nde, Ege fay hattında, bir deprem bölgesindeyiz ve daha önce de depremleri yaşamış bir ilden bahsediyorum. 6 Şubattaki depremde gördüğümüz en büyük

sıkıntılardan biriye şehirlere ulaşırken eğer tek aks varsa girişte eğer o aksda da bir deprem felaketi olduysa çok zorlandık. Maalesef, bizde de Gediz ile Simav arasında tek aks var. Biz Simav'dan hem İzmir tarafına hem de Balıkesir tarafına ısrarla yıllardan bu yana bir yol istiyoruz. Tabii, bu arada Gediz ile Simav arasındaki yolumuz da az kaldı ama inşallah, bitecek diye bekliyoruz. Bunlar iki şey için önemli Sayın Bakanım: Bir, deprem için; bir de tersine göçle ilgili. Bu yollar aynı zamanda bir medeniyettir. Yollar yapıldıkça tersine göç de başlıyor, özellikle büyük şehirlerde artık iş bulmakta zorlanan birçok vatandaşımız tekrar kendi yurtlarına dönüyorlar. Ben hem burada hem de devam eden, sizin de malumunuz, çok yakından bildiğiniz Emet-Hisarçık ve Tavşanlı-Yolu ve Domaniç-Tavşanlı, Domaniç-Bursa yolu...

Sayın Bakanım, Kütahya'nın şöyle bir özelliği var: Dünya bor merkeziz. Borun üretildiği, dünyadaki üretilen borun yüzde 74'ü Kütahya'da. Bu yıl Eti Bor İşletmeleri 1,3 milyar lira para kazandı ve bu güzergâh da ya Hisarçık-Emet-Tavşanlı-Domaniç üzerinden geçiyor ki büyük bir kısmı oradan geçiyor, küçük bir kısmı da Simav tarafından İzmir'e geçiyor.

Domaniç yaylalarını biliyorsunuz Sayın Bakanım; benden daha önce gittiniz, defalarca gördünüz; dünya harikası bir yer. Tek şeritli bir yoldan bahsediyoruz, ağır kamyonların geçtiği bir yoldan bahsediyoruz, en ufak bir kazada saatlerce kapanan bir yoldan bahsediyoruz. Tabii ki biz oraya bir duble yol istemiyoruz, şu andaki imkânlarla bunun zor olduğunu biliyoruz ama en azından oraya üçüncü bir hat yapabilirsek şehrimizin çok büyük bir kazancı olur diye bekliyoruz.

Sayın Bakanım, on bir yıl sonra inşaatı biten bir şehir hastanemiz var, 2024 yılının hemen başında açılacak inşallah; güzel bir hastane oldu fakat bir ufak problemimiz var Sayın Bakanım: Bu hastane yolunun üzerinde bir hemzemin geçidimiz var, bu hastane açıldıktan sonra herhangi bir ambulansın hemzemin geçitte beklediğini görürsek bu gerçekten zor bir an olur, hastaların da bir an önce hastaneye yetişmesi için buraya kısa bir sürede bir hemzemin geçit yaparsanız çok seviniriz. Altan olursa, ya, o alt, üst, artık o sizin bileceğiniz bir şey ama bunun bir aciliyeti var Sayın Bakanım. Aynı zamanda, bu şehrin içinden yılda yaklaşık 10 ila 12 milyon araç geçiyor; buraya bir kavşak, her zaman söyledim. Ama biraz da günün ilerleyen saatlerinde, sizin de samimiyetinize güvenerek, espri de olsun diye söylüyorum; aman bu kavşakları akıllı yapmayın, biz bu akıllı kavşakları çözemiyoruz, bu "akıllı kavşak" tabirini de çözemiyoruz. Bir kavşağa ihtiyacımız var, şu anda 1'inci Organize Sanayi Bölgesi'ne bir kavşak yapılıyor efendim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Erbaş, toparlayın.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) – Sağ olun.

Aynı zamanda, yaklaşık 1 milyar dolara yakın da ihracat yapan bir organizemiz var. Hemen yanında, Sayın Bakanım, 800 metre yanında Alayunt diye bir köyümüz var, oraya da Devlet Demiryollarına bir yükleme istasyonu istiyoruz; herhâlde Türkiye'de yapabileceğiniz en yakın mesafe de budur, 800 metre yalnızca yani organize sanayiye yalnızca 800 metre. Maliyet açısından da çok düşük olacağını tahmin ediyorum.

Ben şimdiden bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. Hepinize başarılar diliyor, saygılarımı sunuyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ömer Fethi Güner, buyurun lütfen.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Karayollarında karda kışta çalışan, yazın sıcakla boğuşan 14 bine yakın emekçi taşeronla kaldılar. Bunlara kadro sözü veriliyor, veriliyor, bir türlü kadro verilmiyor -hizmet alım sözleşmesiyle müşavirlik hizmetlerinin kadro çalışanlarını- bir kadrolarını verirsiniz büyük iyilik etmiş olursunuz; sizden bu konuda bir açıklama bekliyorlar. Devlet Demiryollarında, aynı zamanda, Devlet Hava Meydanlarında ve PTT’de de 17 bin taşeron çalışan var. İçinde bulunduğumuz çağda taşeron modern köleliktir. Bu arkadaşların kadroları verilmeli, yaptıkları asıl işe uygun ücret almaları sağlanmalıdır. Bunun için de en fazla Karayollarında taşeron kaldı, daha önce farklı kurumlar da alındı. Bir de belediye şirket işçileri var biliyorsunuz, 500 bin kişi de şirket kadrosuna alındı ama Karayollarının şu mağduriyetini, Devlet Demiryollarının, PTT’nin mağduriyetlerini ortadan kaldırın Sayın Bakan. Bir de bu raylı hizmet mezu arkadaşların da atama talepleri var. Öncelikle bu çalışanların sorunu bir kul hakkına girdiği için dikkate almanızı temenni ediyorum.

Sayın Bakan, Niğde Havaalanı’nın 1996’da temeli atıldı; bekçimiz emekli oldu, arazi orada duruyor, kaç bakan geldiyse “Seneye uçuyorsunuz.” dediler. Benim kaygım şu: Arazi çok değerlendi, havaalanı yapılmadan bizim arazi de uçacak böyle giderse yani havaalanından önce arazi uçacak. Şu Niğde Havaalanı ne zaman yapılacak? Sayın Başbakan Binali Yıldırım o zaman geldiğinde “Seneye sizi uçuruyorum.” dedi, kendisi değil, başbakanlık da gitti. Bizim Niğde Havaalanı’nın ne olacağına dair bir açıklama yapmanızı bekliyoruz.

Yüksek hızlı tren projeleri var, gerçi projelerin gerçekleştiği yok ama Niğde merkez bu projelerin hiçbirinde yer almıyor. Niğde de bu kapsamda en azından... Adana-Kayseri arasında yayla treni Niğde’ye kadar çalışır, Niğde-Kayseri arasında da farklı bir tren çalışırdı; şimdi onlar filan kalktı tabii. Şu yüksek hızlı tren projesi kapsamına Niğde merkezi de alacak bir proje geliştirilmesini temenni ediyoruz.

Niğde Altınhisar’a kadar duble yol var, oradan Ankara-Adana bağlantı yolu var E5, ora duble yol değil, bayağı da işlek bir yol, çok da kaza oluyor. Yaklaşık 25-30 kilometrelik bu yolun duble yol yapılması sorunu ortadan kaldırır. Keza Ulukışla-Pozantı arası belki de o bölgede en çok trafiğin yoğunlaştığı yer, burada da yol genişletme ve olabildiği yerlerde de duble yol yapılması gündeme alınırsa faydalı olacaktır.

Niğde’nin -çoğu köyünde demeyelim de- belli köylerinde internet, telefon ve cep telefon bağlantısı hâlâ gerçekleşmiyor; böylesine bir altyapı sorunu devam ediyor.

Bir de ben bu Karayollarının Niğde’yi sevmediğine kanaat getirdim çünkü Niğde’yle ilgili levhalara bakıyorsunuz, “Ankara-Niğde Yolu’nu açtık.” diyorsunuz, İstanbul gelişinde “Pozantı Kavşağı” yazıyor, Gölbaşı’na kadar bir tane “Niğde” yok; bütün bağlantı yollarına yazmışsınız adını, niyeyse Niğde’nin adını yazmayı unuttuğunuz. Yolun adı “Niğde-Ankara Yolu” ama “Niğde” adı yok. Sonra Konya’ya gidiyorsunuz, Niğde’den gelirken her yerde “Konya” yazar tabelalarda, neredeyse gelene “Hadi Konya’ya.” derler; Konya’dan Niğde’ye bir tane yol tabelasını zor buluyorsunuz. Ya, ne yaptı bu Niğde’de bu kadar tabelasından mahrum bırakıyorsunuz? Bizdekiler de Niğde’nin içine de girin, bakın -yandaki şehir- Nevşehir yazılı, Konya yazılı, Aksaray yazılı ama Niğde’nin adı niyeyse levhalarda yer almıyor.

Bir de Sayın Bakan, bu TÜVTÜRK diye bir şey var, mecbur araç muayene istasyonu; hepimiz her sene koşup yaptırmaya mecburuz yoksa birden faiz başlıyor, neredeyse faizle bir süre geçerse arabayı elimizden alacaklar. 2018 yılında 198 liraydı bunun ücreti, 2023 yılında 1.149 lira oldu. Ben Rekabet

Kuruluna Başkanına da “Fahiş fiyat arıyorsanız gidin, buraya bakın.” dedim. Öğrendiğim kadarıyla oradaki ekipmanlar da Bakanlığa aitmiş. Ya, bir dakika mı sürüyor, bir buçuk dakika mı sürüyor; vatandaş bir muayeneye gidiyor 1.149 lira; herhâlde gene bir zam geldi, önümüzdeki yıl daha artıyor. Yani bunun artışının nedeni için işçiye soruyorum: “Bu oranda zam aldınız mı?” “Yok, Vekilim, biz eski fiyatlarla gidiyoruz.” diyor. Yani özel sektör para kazansın diye vatandaşı kaz yerine koyup bu kadar yolmanın bir manası ve mantığı olmadığını düşünüyorum. Bu konularda, genelde elektrikte alıştık, doğal gazda alıştık da şu muayene ücretlerini... Çoğu da yaptırılmaz duruma da geldi çünkü bayağı maliyetli bir noktaya erdi. Bunlara bakılması lazım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Gürer, süreniz bitti fakat çok önemli konulara parmak bastınız, bir dakika ilave süre veriyorum.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sağ olun.

Sayın Bakanım, bir de herhâlde bu hava yolunun olması kara yollarındaki durumu çoğu yerde göz ardı ettiriyor. Bir kere algı konusunda ben Adalet ve Kalkınma Partisinin başarılı olduğunu düşünüyorum çünkü bugün Niğde-Ankara bağlantısı dışında bu otoyol Adana’dan İstanbul’a kadar önemli ölçüde yapılmıştı ama şimdi sorsanız o duble yolun veya o yolun tümünün sanki Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı döneminde yapıldığını vatandaş sanıyor. Bu iyi bir pazarlama tekniği çünkü Pozantı-Niğde arasındaki yol Mesut Yılmaz zamanında açılmıştı, ondan önce Onur Kumbaracıbaşı döneminde yapılan yol vardı, onun için bu önemli. Ama bazı bölgelere gittim ben, o bölgelerdeki yamalı yollardan bizim arabayla yolda şu “Han Duvarları”nda at arabasının zıpladığı gibi zıplayarak yolculuk yaptık. Şu kara yollarında, özellikle paralı yollarda da -Ankara-İstanbul arasında da- çok kere yama yapıyor; bunlara bir bakarsanız iyi olur.

Bütçeniz hayırlı olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Gürer, teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, sükûneti tesis edelim.

Sayın Bakanım, hakikaten tabela olmayışı... Yani eğer bütçe eksikliği varsa ekleyelim biz önergieyle, Niğde’nin şu tabela işini çözmek şart oldu ve yani gidecek olan birisi hakikaten Niğde’yi bulmakta zorlanabilir, karıştırabilir.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – On bin yıllık tarihi olan Anadolu’nun en önemli şehri ama sahipsiz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – İşte ama tabela da yok. Yani burada eğer bütçede istihkak yoksa biz bunu Komisyon olarak gerekirse istihkaka ekleriz burada.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Önerge hazırlayalım.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Önerge hazırlayalım.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkür ederiz desteğiniz için.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Niğde önemli değerli arkadaşlar yani Niğde önemli bir ilimiz. Dolayısıyla ben inanıyorum, Sayın Bakanımız tabelalara, yıl bitmeden oraya, gerekli yerlere müdahalesini yapar diye düşünüyorum.

Bir de bu TÜVTÜRK konusunda da bazı şikâyetler geliyor vatandaşlardan, ben de bu vesileyle sizlere iletmiş olayım.

Tabii, Rekabet Kurumuna iletmişsiniz, o da önemli, biz de takip edelim.

Teşekkür ediyorum.

Sayın Tutdere, buyurun lütfen.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; hepinizi selamlıyorum.

Sayın Bakan, konuşmama öncelikle bir teşekkürle başlamak istiyorum. Yazın Gölbaşı'nı ikiye bölen yolla ilgili çalışmalar durmuştu, konuyu size iletmıştik ve siz de ilgilendiniz, yol yapıldı; ben bütün Adıyaman adına, Gölbaşı halkı adına, oradaki esnaf adına size teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, özellikle 6 şubat depremlerinin hemen sonrasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Uçuş Operasyon Daire Başkanlığının bir yazısı vardı, biz bu yazıyı aslında Genel Kurulda da dile getirdik. Burada, bu yazı, biz Adıyamanlıları inanın ki 6 Şubat depremi kadar sarstı. Sebebi de şu: Bu “Dağıtım Yerlerine” başlıklı yazıda Kahramanmaraş merkezli bir depremin olduğu ve bu depremden etkilenen tüm iller tek tek sayılmış ama ne hikmetse Adıyaman gibi bir şehir unutulmuş. İsterseniz şehirleri ben buradan okuyayım size, zamanım gidecek ama bakınız, burada diyor ki: “Kahramanmaraş'ın yanı sıra Gaziantep, Malatya, Batman, Bingöl, Elâzığ, Kilis, Diyarbakır, Mardin, Siirt, Şırnak, Van, Muş, Bitlis, Hakkâri, Adana, Osmaniye ve Hatay.” Peki, Adıyaman nerede? Sayın Bakan, şimdi, bu yazıdan dolayı -Ulaştırmadaki arkadaşlara söylüyorum- bizim canımız yandı, başka yerlerde deprem olursa bu tür hatalar yapılmaz. Bu yazı nedeniyle... AFAD'dan alındığı söyleniyor. Tabii, AFAD'dan mı kaynaklandı, sizden mi kaynaklandı bilmiyoruz ama Türkiye'de herkes şunu çok iyi bilir yani Maraş'ın komşu şehri Adıyaman, eğer Maraş'ta deprem olmuşsa en başta etkilenecek şehrin Adıyaman olması gerekiyor. Bu yazıda bizim şehrimizin ismi geçmediği için hiçbir haber bülteninde bizim ismimiz geçmedi. Sayın Bakan, siz de gelmişsiniz, depremden sonra oradaydınız. Sayın Cumhurbaşkanı da oradaki açıklamasıyla helallik istedi. Üç dört gün arama kurtarma gelmedi. Sebebi de işte bu yazı, belki basit gibi görünebilir ama biz buna bağladık ve hiçbir haber bülteninde ismimiz geçmedi. Türkiye beşik gibi sallanıyor; bugün, biraz önce Adıyaman'da 5,4 şiddetinde yine bir deprem oldu. Bu konuda özellikle bütün kurumların ve kurumlardaki yetkililerin hassas olması gerekiyor. En ufak bir ihmal binlerce insanın ölümüne sebebiyet verebiliyor. Ben, bütün Bakanlık çalışanlarını ve ekibinizi bu konuda daha hassas davranmaya, bundan sonraki depremler için hassas davranmaya davet ediyorum.

Yine, Sayın Bakan, bizim bir Çelikhan yolumuz var, siz de hem Genel Müdürken hem de şimdiki Bakanlığınız döneminde de yıllardır takip ettiğimizi biliyorsunuz. Bu Çelikhan yoluna ilişkin geçen gün Adıyaman ziyaretinizde de bir açıklama yaptınız: “2023'ün sonunda ihale yapacağız.” dediniz. Ben bu bütçeden, bu konuda Adıyaman halkına bir müjde vermenizi bekliyorum çünkü biz, ulaşımın depremde ne kadar stratejik olduğunu bizzat gördük. Yollar olmazsa arama kurtarma olmuyor ve binlerce insan yaşamını kaybedebiliyor, dolayısıyla Çelikhan yolunu biz artık bekliyoruz. Yani AK PARTİ Hükümeti olarak, Çelikhanlılar her dönemde vallahi hakkınızı da veriyorlar, 80'in altına hiç düşmedi Sayın Bakan. Artık şu yolu yapın, ben de rahatlayayım, milletvekilliğim süresince bari bir yol yapmış olalım. Şimdiden müjdeli haberi beklediğimi ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakan, bunun dışında, yine, tabii, bizim deprem bölgemizde sizin de çalışmalarınız oldu, sahada sizlerle birlikte de çalıştık; o süreçteki katkılarınız için, duyarlılığınız için de sizlere teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, şimdi, bizim İndere bölgesinde yapılaşma var, orada binalar yükseliyor ama aldığımız bilgi, o bölgedeki ulaşım bağlantı yollarının ve iç yollarının ihalelerinin yapılmadığı yönünde. Bu konuda yarın evler biterse, yollar bitmezse yeni bir çile başlayacak. Dolayısıyla bu konuda da bir duyarlılık göstermenizi, o çok sayıda evin yapılacağı alana yolların yapılması konusunda da çalışma başlatmanızı ve bu bütçeden o yollar için de ödenek ayırmanızı bekliyoruz.

Sayın Bakan, bunun dışında, gerçekten ulaştırmada -biraz önce Ömer ağabey söyledi ama- tek talihsiz il Niğde değil, Adıyaman da öyle. Biz de ulaştırma konusunda, yollar konusunda gerçekten hakkımızın tam teslim edilmediğini düşünüyoruz. Sebebi de şu: Bizim Gerger-Narince yolumuz, Kâhta-Narince yolumuz tamamlanamadı. Besni viyadüğümüz tamamlanamadı. Besni-Araban-Gaziantep yolunun bir kısmı tamamlanamadı. Düzce-Kömür-Pınaryayla-İnlince beldelerini birbirine bağlayan yol tamamlanamadı. Yeniköy-Yaylımlı ve Tut yolu yapılamadı. Gölbaşı-Harmanlı yolu tamamlanamadı. Besni-Beşyol güzergâhının yapılmasına ilişkin yollar tamamlanamadı. Bu konuda, bir kısmında çalışma var, evet, çalışma var; Gerger yoluna ilişkin, Sincik yolunda da var ama bu konuda ödeneklerin artırılması gerekiyor. Biz deprem şehriyiz, bu konuda bize biraz pozitif ayrımcılık tanınmasını ve yol sorunumuzun çözülmesini bekliyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum, bir dakika ekliyorum.

Buyurun lütfen.

ABDURRAHMAN TUTDERE (Adıyaman) – Sayın Bakan, bir de depremde biz şunu gördük: Hepimiz yaşadık, siz de yaşadınız, iletişim ve haberleşmenin gerçekten ne kadar önemli olduğunu hepimiz canlı yaşadık. Deprem ve sonrasında üç dört gün iletişim sorunu yaşadık Sayın Bakan. Telefonlar çekmedi, bazı bölgelerde kısmen, bazı bölgelerde hiç çekmedi, bazı bölgelerde de az çekti ve arama kurtarma çalışmaları bundan dolayı sekteye uğradı. Siz, İstanbul depremi başta olmak üzere Türkiye'nin olası depremleri konusunda iletişim sorunu yaşanmaması için ne tür tedbir alacaksınız? Gerçekten bu konuda bir çalışma yapmanız lazım. Bu kaynakları gerçekten doğru kullanarak bu iletişim sorunu için internet ve telefon iletişimini sağlayacak bir şekilde yeni bir yapılanmaya gitmek gerekiyor. Eğer iletişim düzgün olsaydı inanın ki deprem bölgesinde belki çok sayıda insan kurtarılacaktı enkaz altından ama telefonlar çekmedi, sesimizi duyuramadık, enkaz altındakilere ulaşamadık ve arama kurtarma sevk ve idaresinde zorluk yaşadık.

Teşekkürler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Tutdere.

Sayın Adalet Kaya, buyurun lütfen.

ADALET KAYA (Diyarbakır) – Sayın Başkan, teşekkürler.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; hoş geldiniz.

Öncelikle ben de yine deprem yaşamış halkımıza çok geçmiş olsun dileklerimi iletmek istiyorum ve diliyorum ki bir daha deprem, sel gibi doğal afetler nedeniyle hiç kimse yaşamını kaybetmez; biz, böyle güvenli, dirençli yaşam alanları yaratabiliriz hep birlikte.

Ben kendi bölgemle ilgili birkaç hususu belirtmek istiyorum. Sayın Bakan, biz burada tespitlerimizi yaptığımızda ve buna dair taleplerimizi ifade ettiğimizde -aslında bütün bakanlıklarda bu açığa çıktı- çok kendiliğinden bir şey, tablo açığa çıkıyor. Hani biz bunu söylesek de söylemesek de yüz yıllık bir ayrımcılık söz konusu ve bundan kaynaklanan ve hâlâ giderilmemiş birtakım sorunlar... Siz sunumunuzda da belirtmişsiniz, bugün pek çok milletvekili de sıkça ifade etti "Yol medeniyettir."

diye ya da “Medeniyet yolla gelir.” gibi çok güzel bir şey. Diyorum iyi ki biz Mezopotamya’nın beşigindeymişiz ve İpek Yolu geçiyormuş yoksa yüz yıldır bize yolla medeniyet hiç gelmeyecekmiş yani bunu da söyleyeyim. Neden böyle diyorum? Çünkü sizin sabah sunumunuzda da var, otoban projesi yine Urfa’ya kadar geliyor, Urfa’dan sonra yok. Ben Diyarbakır Vekiliyim ve Diyarbakır hem bölge açısından hem de sınır komşuları açısından ticaretin yürütüldüğü önemli merkezlerden biri ve orası, Diyarbakır ve sonrası tırların ve kamyonların yoğun kullanıldığı yollar. Yolların tamamı göçük içerisinde o ağır taşımadan kaynaklı ve gerçekten yol yok yani köyler ve ilçeleri söylemiyorum bile. Zaten gaspçı kayyumlar halkı gerçekten toza toprağa terk etmiş durumdadır yani gelip görülmesini çok isteriz.

Diğer yandan, bu Şanlıurfa’dan sonraki otoban projesine Diyarbakır’ın ilave edilmesini de talep ediyoruz çünkü çok önemli bu gerçekten yani ticaret açısından da bölgenin kalkınması açısından da önemli.

Bir diğer mesele, hızlı tren meselesi. Yine, bu liman bağlantılı Mersin’den getirilen proje yine Urfa’ya kadar gelmiş, yine Diyarbakır yok. Yine, ticaret meselesiyle ilgili olarak vurgu yapmak istiyorum. Diyarbakır hem ticaret açısından sınır ötesine de çokça mal gönderiyor, bu nedenle önemli.

Bir de kent içi raylı sistem, hafif raylı sistem meselesi var; 2016’da projelendirilmiş, aslında yatırım programına konulmuş ve bununla ilgili olarak da belediyeye ödenek gitmiş ama kayyum belediyesi ne yazık ki gelmiş olan ödeneğe rağmen bu sistemle ilgili hiçbir şey yapmamış. Ya, halkın talebi bunu sizin Bakanlığınızın takip etmesi yönünde yani çünkü bu onaylanmış bir program. Bunu da böyle belirtmiş olayım.

Bir diğer mesele hava yolu tabii ki. Yine bahsettiğim sebeplerden kaynaklı olarak, ticaretle ilgili olarak Diyarbakır’ın hem sefer sayısı gittikçe düşüyor hem de sadece belli merkezlere Ankara, İstanbul ve çok kısıtlı olarak Antalya, İzmir’e sefer var ve bu da gittikçe azalıyor. Talep şu yönde: Özellikle ticaret insanlarının işlerini daha kolay yapabilmesi için çünkü Kürdistan Bölgesel Yönetiminin başkenti olan Erbil’le ticari ilişkiler sürüyor Diyarbakır-Erbil arasında sefer konulmasını talep ediyoruz. Sefer sayısının artırılmasını istiyoruz çünkü biliyorsunuz ki Diyarbakır Havaalanı aynı zamanda bir savaş üssü olarak kullanılıyor, her gün oradan jetler kalkıyor. Dolayısıyla insanlar uçak bulabilse bile ne yazık ki saatlerce rötara maruz kalıyorlar; hastası olan, cenazesi olan insanlar mağduriyet yaşıyor. Çoğu zaman biz de orada gerçekten ya uçak bulamıyoruz ya da farklı durumlarda kalabiliyoruz.

Bir diğer konu, Sayın Bakan, Kürtçe anons meselesi yani bu çok dillilik meselesi yani istesenez de istemesenez de bu ülkede milyonlarca yurttaş Kürtçe konuşuyor. Yani komik bir olay ama geçen gün mesela insanları Amsterdam uçağına bindirmişler ve anons yapmışlar yani Kürtçe bilmeyen biri o anonsu anlamayıp Amsterdam’a uçabilirdi yani latife bir yana gerçekten bu o kadar korkutucu bir şey değil, yollardaki tabelaların da çok dilli olması çok önemli çünkü bölgede Kürt insanlar yaşıyor, Kürtçe konuşuyorlar ve Kürtçe yaşamsallaşmalı ve bu konuda sizin çalışmalarınızı bekliyoruz.

Başka bir konu da şeyle ilgili hemen bunu da söyleyip bitiriyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Kaya, buyurun.

Bir dakika süre verdim.

ADALET KAYA (Diyarbakır) – Tamam, teşekkürler.

Sayın Bakan, Bağlar ilçemizde -biz de depremden çok fazla etkilendik- en fazla yıkım yaşanan Şeyh Şamil Mahallesi’nde internet neredeyse depremden beri hiç yok ve başvurular sonucunda da altı ay sonraya falan erteleniyor. Bu konuyla ilgili olarak da hani Diyarbakır’da pek çok sorun yaşanıyor

bununla ilgili genel olarak ama bu mahalleyi özellikle belirtmek istiyorum; hiç yok, insanlar mağduriyet yaşıyor. Bir de GSM operatörleriyle ilgili yani bölgenin tamamında neredeyse çok kısıtlı ve zor ulaşım, telefon sinyali açısından söylüyorum bunu.

Çok teşekkürler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Turan Yaldir, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

TURAN YALDIR (Aksaray) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, kıymetli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2023 bütçesinde olduğu gibi 2024 bütçesinde de Aksaray ilimizin teğet geçildiğini görmek ne yazık ki bizleri şaşırtmadı. Sayın Bakanım, yaklaşık yirmi bir yıllık AK PARTİ iktidarları döneminde Sayın Cumhurbaşkanı başta olmak üzere dönemin Başbakanları ve sizinle birlikte... Sanırım, siz 12'nci Ulaştırma Bakanısınız AK PARTİ'nin. Binali Bey'in 3 defa gidip 4 defa gelmesini sayarsak 12'ncisiz anladığım kadarıyla, saymazsak siz 9'uncusunuz sanırım, bugün baktım. Yani velhasıl, sözün özü sizden önceki 8 Bakan Aksaray ilimizi ziyaret ettiğinde, ziyarete gelen diğer Başbakanlar ve Sayın Cumhurbaşkanıyla birlikte Aksaray ilimize demir yolu söz verdiler efendim. Aksaray ilimizde Niğde sınırları içerisinde yer alan Ulukışla Çakmak istasyonu var orada hâlihazırda demir yolu görevini gören; Sayın Bakanım, orada yaklaşık 86 kilometrelik bir demir yolu hattıyla Aksaray Organize Sanayi Bölgesi önce Mersin Limanı'na ve İskenderun Limanı'na bağlanabilir. Bununla birlikte, bu 86 kilometrelik bir demir yolu hattıyla birlikte ilimiz Aksaray'ın sanayisi uluslararası bir sanayi şehri konumuna dönebilir. Bu noktada yaklaşık yirmi bir yıldır söz veriliyor. Aksaraylı hemşehrilerimiz her seçim döneminde çok sık bir şekilde AK PARTİ'ye destek verdiler fakat AK PARTİ'ye verdikleri desteğin karşılığını ne yazık ki hizmet noktasında alamadılar. Bu yatırım, demir yolu yatırımı gerek yerli yatırımcıların gerekse yabancı yatırımcıların Aksaray'da yatırım yapmasına vesile olabilir. Malumunuz, nakliye maliyetlerinin ne yazık ki rekabeti çok olumsuz etkilediğini hepimiz çok iyi biliyoruz. Bu bağlamda, Aksaray'a yapılacak 86 kilometrelik bir demir yolu hattı, Kanal İstanbul gibi bir bütçeye mal olacak denilemez yani devasa ve çılgın bir bütçe olduğunu da düşünmüyoruz. Bu noktada, dağlar delinmeyecek, deniz üstünden bir çalışma yapılmayacak. Düz bir ova Aksaray-Ulukışla arası yani düz bir alanda 86 kilometrelik bir demir yolunun ilimiz Aksaray'ı dünyaya tanıtacağı kanaatindeyiz. Yani Bakanlığın ve devletimizin içinde bulunduğu durumdan kaynaklı olarak eğer bütçe yetersizliğinden bahsediyorsanız yani siz AK PARTİ Hükümeti olarak en çok başarılı olduğunuz noktalardan bir tanesi de otoyolların, havalimanlarının, hastanelerin özelleştirilmesi, yap-işlet-devlet yöntemiyle yapılması. Bu noktada, demir yolu yatırımlarının da yap-işlet-devret yöntemiyle artık yapılması mantıklı denilebilir çünkü Sayın Bakanım, yani yirmi bir yıldır söz verilmiş ve geldiğimiz noktada bu söz ne yazık ki yerine getirilmiyor ya da yap-işlet-devrete de sıcak bakmıyorsanız yani Aksaray Valiliğinin öncülüğünde Hükümet olarak bir talepte bulunursanız Aksaraylı babayigitler de çıkıp bu demir yolunu yapabilecek imkâna ve güce sahiptirler.

Uzmanlar yaklaşan Marmara depremiyle alakalı her gün uyarılarda bulunuyorlar. Marmara sanayisinin deprem riski az olan Anadolu illerine taşınması artık elzem gibi gözüküyor. Bu bağlamda, Aksaray iline yapılacak demir yoluyla birlikte, Marmara'daki sanayicinin Aksaray ilini tercih etmesi yani çok daha kolay olur diye düşünüyorum Sayın Bakan. Cumhuriyetin 100'ncü yılında Aksaray'a böyle bir proje yakışır, aynı zamanda Hükümetinizin de bu noktada bir sözü var.

Bunun dışında, biraz önce Niğde Milletvekilimiz de bahsetti; 1996 yılında Aksaray ilinde de bir havalimanı çalışması başladı, yaklaşık yüzde 50 seviyesine geldikten sonra unutulmaya terk edildi ve geldiğimiz noktada Aksaray ilinin de sanayi noktasında gelişmesinin önündeki en büyük projelerden biri havalimanı olur. Nasıl ki Ordu ve Giresun arasına, 2 ilin ortaklaşa kullanabileceği, nasıl ki Adana ve Mersin illerinin ortaklaşa kullanabileceği Çukurova Havalimanı yapılabiliyorsa bizim bölgemizde de Niğde, Nevşehir, Kırşehir ve Aksaray illerinin ortak noktasında, otopanın çıkış noktasında bölgesel bir havalimanı yapılması bölgenin her noktada kalkınmasına büyük bir katkı sağlar. Avrupa başkentlerinden uçuş alabilen, aynı zamanda hava yolu yük taşımacılığı için gerekli altyapıya sahip... 4 ilin ortak nüfusu öğrencilere, gurbetçilere baktığımızda yaklaşık 2 milyon sayısına ulaşmış durumda ve yaklaşık 5 milyon gibi bir turist ağırlıyor bölgemiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Yaldır, toparlayın lütfen.

TURAN YALDIR (Aksaray) – Bu noktada yapılacak bölgesel bir havalimanının büyük katkıları sağlayacağını düşünüyorum.

Yine, Ortaköy yolu, Aksaray-Ortaköy arası yol yılan hikâyesine dönmüş durumda. Bu noktada 2015'ten beri 3 kez ihale iptal edildi, son on yıldır Ortaköy ve Aksaray'ın gündeminde yer alıyor. Sadece seçim dönemlerinde ve büyük kazalar olduğunda Karayolları birkaç tane iş makinesi gönderip yol yapıyormuş gibi bir görüntü ortaya çıkarıyor. Bunun dışında, o yolun da çok elzem ve acil olduğu kanaatindeyim. Tabii, bu kadar kısa süre içerisinde birçok projeden de bahsetmek istiyorum ama sanırım size ilimizin AK PARTİ'nin diğer milletvekilleri de zaman zaman bu projeleri iletiyorlardı iyi niyetli olarak. Burada benim amacım asla bağcıyı dövmek değil amacımız üzüm yemek. Bu noktada Aksaray'daki AK PARTİ milletvekillerinin de seçmene rahat yaklaşabilmesi adına bu projeleri yapmanız çok önemli ve elzemdir. Aksaray...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Yaldır, Aksaray'ın bütün meselelerini saydınız, sizi tebrik ediyorum.

TURAN YALDIR (Aksaray) – Sağ olun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Genç...

AŞKIN GENÇ (Kayseri) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, ben size yüksek hızlı tren hatlarıyla ilgili birkaç söz söylemek istiyorum Kayseri Milletvekili olarak. Biliyorsunuz, yüksek hızlı tren konusunda çok mağduruz; Ankara'dan Konya'ya var hızlı tren, Ankara'dan Sivas'a var hızlı tren, biz ne yazık ki o hizmetten faydalanamıyoruz. Bu konuyla ilgili olarak, seçildiğim dönemde, Meclis açılır açılmaz bir soru önergesi vermiştim; geçen hafta o soru önergemize cevap geldi biraz gecikmeli de olsa, beş ay sonra da gelse; yine de teşekkür ediyorum. 2028 yılında bitireceğinizi ifade etmişsiniz, o açıdan memnun olduk; o konuyla ilgili Kayseri'de haber de yaptık. Daha önceki beyanatlarda Cumhurbaşkanlığı yatırım programında bu hattın 2026 yılında bitirileceği söyleniyordu, geçtiğimiz yılki Ulaştırma Bakanımız da bu hattın 2027 yılında tamamlanacağını ifade etmişti, sizden gelen bilgide 2028 yılında tamamlayacağımızı ifade ettiniz. Umarım 2028'de biter ve Kayserili vatandaşlarımız da bu hizmetten faydalanır diyorum.

Sayın Bakanım, aslında Kayseri'deki sorun tüm hızlı tren projelerinde sık sık yaşanan bir durum, bu projelerin tamamı dolara endeksli. Şu an Türkiye'de yaşadığımız durumu, tam anlamıyla bir dolarizasyon sıkıntısını ifade etmek istiyorum; en büyük etkisini de altyapı projelerinde gösteriyor.

Buradaki gecikmeler dolar endeksiyle bir araya geldiğinde inanılmaz bir maliyet sapmasına da neden oluyor. Sene başında bu hattın maliyeti 26 milyar TL'ydi, o gün hesaplanan maliyetten bugüne kadar yapılan yatırımı düştüğümüzde 24 milyar TL gibi bir meblağ kalıyor. Bunu da Ocak 2023 dolar kuruyla hesap ettiğimizde 1 milyar 317 milyon dolara tekabül ediyor. İki yıllık bir gecikme ve dolar etkisini baz aldığımızda 2028 yılına kadar bu hattın maliyetinin 93 milyar TL seviyesine çıktığını göreceğiz. Zaten Ocak 2024'te yayınlanacak yatırım programında da bu artışın ilk kalemini görmüş olacağız. Burada sapma gerçekten korkunç boyutta, beklenen maliyetten şu anki maliyeti çıkardığımızda sapma miktarının 66 milyardan fazla olduğunu görüyoruz. Yani dolardaki artış hatta yaşanan gecikme 3 hat yerine bize 1 hat yapabilecek.

Sayın Bakanım, benzer durumlar diğer 2 önemli hatta da yaşanıyor. Bunlardan birincisi Ankara-İzmir hattı, ikincisi de Adapazarı-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-Halkalı hattı. İzmir hattında da Sayın Bakanım, aynı sıkıntılar yaşanıyor; hat maliyeti 97 milyar TL, bunun önemli bir kısmı dış kredi. Sanıyorum 2022'de onaylandı bu kredi. Yatırım programında 2023 yılı hariç önümüzdeki yıldan itibaren harcanması planlanan meblağ 55 milyar TL'ydi. Yine, o günün kuruna göre 2 milyar 925 milyon dolara tekabül ediyor bu miktar. Şimdi, bu maliyeti kurdaki artış ve enflasyona oranladığımızda Ankara-İzmir hattının 2026 yılında da bitireceği öngörülüyor ancak çok büyük ihtimalle gecikecek, 178 milyar TL'lik bir maliyeti olacağı hesaplanıyor. Burada da sapma yaklaşık 81 milyar TL.

Yine, bir diğer önemli aks olan Adapazarı-Halkalı hattına değinmek istiyorum. Bu hattın da maliyeti yatırım programına göre 87,5 milyar TL'ydi 2023 yılının başında. 2023 yılı dâhil olmak üzere projeye bir harcama yapılmamış, hat olduğu gibi duruyor diyebiliriz. 2026'da da bitişi tarihi öngörülmüş. Bu hattaki gecikme ve dolar etkisini hesaba kattığımızda 2026 yılına kadar hattın toplam maliyeti kurdaki artışla 211 milyar TL'ye çıkabilir sevgili Bakanım. Başlangıç maliyeti, dediğim gibi, 87 milyar TL'ydi. Buradaki sapmada da yaklaşık 124 milyar rakamını buluyoruz.

3 hattan bahsettim sadece, bu 3 hattaki beklenen sapma tam 270 milyar TL. Sayın Bakanım, bu miktar sizin sunumunuzda belirttiğiniz 2024 yılı yatırım teklifindeki demir yolu harcamalarından yaklaşık 100 milyar daha yüksek. Burada temel konu, ülke ekonomisinin yatırımları getirdiği nokta. Planlamanın, planlı ekonominin aslında yok sayılması ve ihale süreçlerinde yaşanan sorunlar ki bunların birçoğu 21/b'den kaynaklanıyor, demir yolu yatırımlarımızın geldiği noktayı gözler önüne seriyor.

Sayın Bakanım, bölgemle ilgili bir diğer önemli hususu da arz etmek istiyorum. Kayseri bildiğiniz gibi yaklaşık 1,5 milyonluk nüfusa sahip bir şehrimiz ve sanayide, ticarete ve turizmde çok önde gelen şehirlerimizden bir tanesi. Yaklaşık 4 milyar dolarlık ihracata sahip ve 4 üniversiteyi barındırıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Toparlayın lütfen.

AŞKIN GENÇ (Kayseri) – Ve ne yazık ki şehrimizin dört bir çıkışında da ne kuzeyinde ne güneyinde ne doğusunda ne de batısında otoyola sahip değiliz. Ankara'dan Niğde'ye ve Adana'ya otoyolumuz var, Konya'ya otoyolu var fakat Kayseri otoyolu Kırşehir'e geldiğimizde sonlanıyor. Kırşehir'den sonra yine eski hatlardan Kayseri'ye ulaşıyoruz, yaklaşık 150 kilometrelik bir bölüm. Bizler Kayserili milletvekilleri olarak, Kayseri halkı olarak Kırşehir ve Kayseri arasında da otoyolun gerçekleştirilmesinden son derece mutlu olacağımızı ifade ediyorum.

Bütçemizin hayırlı olmasını temenni ediyorum, teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi de değerli milletvekilleri, Sayın Şamil Ayrım... Yok.

Sayın Süleyman Karaman, buyurun.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın Değerli Bakan Yardımcıları, genel müdürleri ve değerli bürokratlar; hepimizi saygıyla selamlıyorum, hoş geldiniz.

Sayın Bakanım, öncelikle verdiğiniz bu güzel ve kapsamlı brifing için zatıalinize ve ekibinize çok teşekkür ediyorum.

Benim de bünyesinde yaklaşık on beş yıl birlikte çalışmaktan onur ve gurur duyduğum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2024 yılı bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Türkiye Yüzyılı'na girerken bütçemizin, ülkemizin kalkınması, güçlenmesi ve dünyada gelişmiş, modern ülkeler arasına girmesi bakımından çok önemli olduğunu vurgulamak istiyorum. Türkiye'nin her köşesinde ülkemizi modern çağa uygun hâle getirmek ve milletimizin ulaşım ve iletişim konforunu artırmak için kar kış, gece gündüz demeden, canla başta çalışsan, 250 bini aşan Ulaştırma ve Altyapı çalışanlarını ayrı ayrı kutluyor ve teşekkür ediyorum.

Bu güzel ve kapsamlı sunumdan da anlaşıldığı gibi, Türkiye Yüzyılı'nda ülkemizi ulaşımında modern ülkeler seviyesine çıkararak, dünyada gıptayla bakılan ülkeler arasına getiren başta liderimiz, Cumhurbaşkanımız, Genel Başkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a teşekkür ediyorum.

Yirmi bir yılda gerçekleşen büyük devrimde savunmadan ulaştırmaya, sağlıktan eğitime, turizmden güvenliğe, terörle mücadeleden sosyal yardımlara kadar her alanda Türkiye'ye çağ atlatan AK PARTİ kadrolarını tebrik ediyorum.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Hatta yeni bir çağ açtı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Hatibin insicamını bozmayalım Değerli Milletvekili.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – 85 milyon vatandaşımıza sunulan bu hizmetlerin, maruz kalınan onca saldırıya, ihanete ve engellemelere rağmen milletimize söz verildiğini, yerine getirildiğini, yapıldığını üstüne basarak ifade etmek istiyorum. Cumhurbaşkanımızın liderliğinde görev yapan AK PARTİ hükümetlerinin ilk Ulaştırma Bakanı ve ulaşımında çığır açan Sayın Binali Yıldırım'a, dünden bugüne Ulaştırma Bakanı olarak hizmet veren, emek veren Sayın İsmet Yılmaz'a, Sayın Lütfi Elvan'a, Sayın Ahmet Arslan'a, Sayın Mehmet Habib Soluk'a, Sayın Mehmet Cahit Turhan'a, Sayın Adil Karaismailoğlu'na ve bugün ulaşım programlarını büyük bir başarıyla yürüten Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na ve kıymetli ekibine teşekkür ederim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Bizim havaalanını yapmayanların hepsini saydınız.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ulaştırma faaliyetleri bir ülkenin sosyal ve ekonomik açıdan gelişmişlik seviyesini gösteren parametrelerden biridir. Gelişmiş bir ulaştırma sistemi günlük yaşamın gereği olduğu gibi, üretimden tüketime kadar tüm ekonomik faaliyetleri büyük ölçüde etkilemektedir. Burada ulaştırma faaliyetleri arasında müstesna bir yere sahip olan demir yolları altyapısını yaparak ilk atılımı gerçekleştiren Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü saygıyla yâd ediyorum. Altmış yıllık duraklama devrinden sonra AK PARTİ hükümetleri zamanında ikinci atılım olmuş. Bakanlığınızda demir yollarına büyük önem verdiğinizizi biliyor ve buradan özellikle sizi, Bakanlık çalışanlarını ve demir yolcuları kutluyor ve tebrik ediyorum.

Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, Karaman yüksek hızlı trenlerinden sonra yakın bir zamanda Sivas'a gelen yüksek hızlı tren hız kesmeden Erzincan'a, Erzurum'a, Kars'a, Trabzon'a ve Türkiye'nin her iline kavuşarak halkımızın daha rahat, güvenli ve konforlu seyahat etmesini sağlayacaktır inşallah.

“Hava yolu halkın yolu” sloganıyla başlayan serüvende Türkiye yeni yüzyılına girerken hava yolumuzun dünyada gıptayla bakılan hava yolu hâline geldiğini gururla ifade etmek isterim.

Kara yollarında duble yollarla, tünellerle, viyadüklerle âdetâ örümcek ağı gibi örülen Türkiye'nin büyük eserlerle dünyanın modern ülkeleri arasına girmeyi başardığını görüyoruz.

Seçim bölgem Erzincan'ımızda da bugüne kadar büyük hizmetler yapan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına Erzincanlı hemşehrilerim adına teşekkür ediyorum. Burada, Sayın Bakanımızdan, yatırım programlarında yer alan D100 Kara Yolu'nun iyileştirilmesi kapsamında, Erzincan il sınırlarında yer alan Kızıldağ, Sakaltutan ve Ahmediye tünellerinin kış aylarındaki yol kapanmalarına son verilmesi için bir an önce yapılmasını istiyoruz. Ayrıca, yine yatırım programında yer alan Erzincan-Kemah-İliç yolunun bir an önce yapılmasını; bununla birlikte, yapımı devam eden Erzincan-Başköy-Çayırılı yolunun bir an önce bitirilmesi konusunda desteğinizi bekliyoruz.

Demir yoluna gelince Erzincanlı hemşehrilerimin en büyük hayali olan Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren Hattı'nın ihalesi yapılan Sivas-İmranlı arasının acilen bitirilmesini...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Toparlayın lütfen.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – ...yatırım programında yer alan İmranlı-Erzincan hattının ihalesinin yapılmasını ve bir an önce çalışmalarının başlamasını arzu ediyoruz.

Ülkemizin kuzeyini güneyine bağlayan; Trabzon, Erzincan, Refahiye, İliç, Kemaliye'den Malatya'ya ve güneye uzanan duble yolun önemli bir kısmı olan Refahiye-İliç güzergâhında bulunan 5.200 metre uzunluğundaki Sünebeli Çift Tüp Tüneli'nin ışık görme merasimini 24 Eylül tarihinde son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım'ın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleri ve hemşehrilerimizin yoğun katılımıyla gerçekleştirdik. Elbette ki bu yolun hızlandırılarak tamamlanmasının gönüllerin birleşmesi noktasında önemli bir eser olacağını düşünüyoruz.

Erzincan'a yaptığımız ziyaretten dolayı Sayın Bakanım, zatialinize ve ekibinize hemşehrilerim adına çok teşekkür ediyorum.

Bölgemize yapılan yatırımların ülkemiz için, Erzincan'ımız için hayırlı olmasını diliyor; tekrar бүтçemizin vatanımıza, milletimize hayırlı olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Arpacı...

ŞEREF ARPACI (Denizli) – Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, 2023 yılı yatırım programınızı dikkatle inceledim. Denizli'ye 2023 yılında yapmayı planladığınız 8 projeniz bulunmaktadır; bunların tamamının ortak paydası, kâğıt üzerinde 2026 yılında bitecek olmasıdır. Bana göre, bu projelerin, ayrılan ödeneklere bakıldığında, 2026 yılında bitmesi mümkün değildir. İki örnek vererek bunu ifade edeyim. Birincisi, Denizli-Acıpayam-Kale 41 kilometrelik bölünmüş yol projesidir. Projeye 2006 yılında 98 milyon lirayla başlanmış, aradan on yedi yıl geçmiş ve siz bu yılki ödenek miktarı olarak bin lira yani iz ödenek yatırım programına koymuşsunuz. Bir diğeri, Çivril-Işık-Dinar arası bölünmüş yol ve 220 metrelik köprü projesidir. Bu projeye de 2018 yılında 918 milyon lirayla başlanmış, bugüne kadar 5 milyon TL para harcanmış, bu yıl ayırdığınız ise yine bin lira.

Sayın Bakanım, günümüz ekonomik koşullarında bin lirayla o hatta çalışan işçilerin çay parası bile malum ödenmez. Denizli, aldığı kamu yatırımının katbekat fazlası miktarda vergi ödeyen bir şehirdir. Denizli bu bütçede bin lirayı mı hak ediyor? Yatırım programlarında sürekli tarih öteliyorsunuz. Bunu bugün tutanaklara da geçirerek söylüyorum: Bizler sizden sözünüzde durmanızı ve zamanında bu projeleri bitirip hizmete açmanızı bekliyoruz.

Bakın, kime sorarsanız Denizli'nin ilk ihtiyacı olarak Denizli-İzmir otoyol projesini söyler. Cumhuriyetimizin 100'üncü yılında açılış sözü verilen yolun sadece 80 kilometrelik kısmı eksiklerle açılmıştır. Yabani hayvanlara çarpma sebebiyle birçok kaza gerçekleşmiştir 29 Ekimden bu yana. Başka illere tünellerle, viyadüklerle, köprülerle dağları delerek yaptığımız yollara rağmen Denizli'ye verilen sözler tutulmamıştır. Denizli'den İzmir'e, Düzova'ya 120 kilometrelik bir yolu tam yirmi senedir yapamadınız Sayın Bakanım. Siz lütfen sözünüzde durun ve bu yolun muhakkak 2024 senesinde tamamlanmasını sağlayın ve projenin devamı niteliğinde yolun Burdur-Antalya bağlantısını da ivedilikle başlatın Sayın Bakanım.

Bakın, Denizli Türkiye'nin en önemli turizm destinasyonları olan İzmir, Antalya ve Muğla şehirlerinin tam ortasında, Pamukkale gibi bir değere sahiptir. Denizli bir turizm kentidir. Denizli mevcut değerini 2'ye, 3'e katlayabilecek potansiyele sahip bir sanayi kentidir fakat ne yazık ki ne otoyolu, ne demir yolu ne de verimli bir havaalanıyla diğer kentlere, limanlara ve dünyaya entegre olamamaktadır.

Sayın Bakanım, Denizli'mizin uçuş seferleri de çok yetersizdir. Bu konuyu Kültür Bakanlığı ve diğer bakanlar da olmak üzere her fırsatta dile getiriyorum. Ülkemizin birçok bölgesine yeni havalimanları veya terminal binaları yapmayı planlıyorsunuz fakat var olanları ne kadar verimli kullanıyorsunuz? Bakın -biraz sonra bahsedeceğim- her ne kadar birçok problemi olsa da bir havalimanımız var ama ne yazık ki uçuşu yok denecek kadar az. Hâlbuki istatistiklere bakıldığında yolcu sayısı ve verimliliğiyle ilgili bir problemi yok, mevcut seferler hem dolu hem de oldukça pahalı. 2023 senesi verilerine baktığımızda uçuş sayısındaki azalmayla doğru orantılı, şehrin turizm gelirlerinde ise azalma var. Denizli'nin İstanbul'a, yurt dışı bağlantıları da yakalayabilecek birçok seferi olmalıdır ve bunun yanında diğer büyük şehirlere de ve Avrupa'ya da en az 2 destinasyona seferi olmalıdır. Eğer "Ülkenin ekonomisine katkı sağlayalım." diye düşünüyorsanız Denizli'nin uçuş seferlerini de hiç beklemeden artırmalıyız Sayın Bakanım.

Havalimanımız var dedim, evet ama şehir merkezine uzaklığı ne yazık ki dünya ortalamasının üzerinde. Giden yolcu açısından verimli bir toplu taşıma sistemi olmadığı gibi gelen yolcu açısından taksi kullanmadığımız dünyadaki belki de tek havalimanıdır. Yanlış duymadınız, Denizli'ye vardığınızda eğer önceden şehre transferinizi ayarlamadıysanız ya da araç kiralamadıysanız maalesef şehre ulaşamazsınız ve bunun sebebi arz veya talep eksikliği sebebiyle değil havalimanı işletmesinin yaptığı yanlışlardır. Bu konuyu da dikkatinize sunuyorum Sayın Bakanım.

Denizli açısından bir diğer önemli yatırım eksikliği ise internet altyapısıdır. Denizli'nin birçok yerinde şu an internet hızımız 3G seviyesindedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Buyurun lütfen.

ŞEREF ARPACI (Denizli) – Birçok mahallemizde, sanayi sitelerimizde fiber altyapısı mevcut değildir. Şu an gelişmekte olan e-ticareti daha da ileriye taşımak mevcut altyapıyla mümkün olmamaktadır. Dolayısıyla sizden Denizli'ye 2024 bütçenizde hem ulaşım hem de altyapıya olan yatırımlarınızı artırmanızı bekler, bu düşüncelerle bütçenizin hayırlı olmasını dilerim Sayın Bakanım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Evrim Karakoz, buyurun lütfen.

EVİRİM KARAKOZ (Aydın) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakan; Meclis Başkanlığımıza Selçuk-Ortaklar-Aydın kara yolu üzerinde bir önerge vermiştim. Önergeme altmış bir gün sonra cevap verdiğiniz için teşekkür ediyorum. Cevabınızda “44,4 kilometrelik yolun 13 kilometresi bitümlü sıcak karışım, 23,5 kilometresi sathi kaplama olmak üzere toplam 36,5 kilometresi yapıldı.” demişsiniz, 5 kilometrelik yolun ise yıl sonuna kadar tamamlanacağını söylemişsiniz. Söylediğiniz işleri topladığımda 41,5 kilometre olduğunu gördüm ancak bu yol 44,4 kilometre. Yolun 4,9 kilometrelik kısmı buharlaşmış durumda.

Sayın Bakan, bu yolu yoğun olarak kullanan İncirliova, Germencik ve Kuşadası’nda yaşayan vatandaşlarımız büyük mağduriyet yaşıyor. Yeni kazalar, can ve mal kayıpları yaşanmadan bir an önce bu yol bitirilmelidir. 2013 yılında ihalesi yapılan Selçuk-Ortaklar-Aydın kara yolu nasıl olur da on yıldan bu yana bitirilemez! Sayın Bakan, bu yol neden bitmiyor? Siz 2013-2018 yılları arasında Karayolları İzmir 2. Bölge Müdürü olarak görevdediniz. Bu süre içinde bu yolun bitirilmesi için Bakanlıktan hangi çalışmaların yapılmasını istediniz? Ne yazık ki Aydın kamu yatırımları bakımından hak ettiği değeri alamıyor. Bakın, Aydın-Denizli otoyolunun Kuyucak-Denizli arasındaki 80 kilometrelik bölümü bitirildi ve geçtiğimiz günlerde trafiğe açıldı. Az önce Denizli Vekilimiz yoldaki eksiklik ve aksaklıklardan bahsetti. Kalan kısmın da 2024 yılında tamamlanacağı iddia ediliyor. Dönemin Ulaştırma Bakanı Adil Karaismailoğlu yap-işlet-devret modeliyle 2020 yılında yapımına başlanan yolun yatırım maliyetinin 699 milyon euro olduğunu, yapan firmanın bu otoyolu on yedi yıl işleteceğini ve karşılığında yapım, bakım ve işletme bedeli olarak 1 milyar 549 milyon euro garanti para alacağını söylemişti. 140 kilometrelik yolu baştan başa geçmenin 5-7 euro arası olacağı söyleniyor ancak açılan kısımda şu anda bedel 95 lirayı bulmuş durumda. Sözleşmenin imzalandığı tarihte euro 8 liraydı, bugün 30 liraya dayandı, yarın kaç lira olacağını kimse bilmiyor. Şirket bu yolu on yedi yıl işletecek ve karşılığında 1 milyar 500 milyon euronun üzerinde para alacak. Yolun maliyeti ise 699 milyon euro. Bu yol devlet imkânlarıyla yapılsaydı bu garanti para şirketlere ve faizlere verilmeyecekti. Maalesef geldiğimiz noktada yap-işlet-devret modeli müteahhit için yap-işlet-gelen dövizlere şükret, vatandaş için ise ekonomi düzelecek-sabret modeline dönüşmüştür.

Sayın Bakanım, Çıldır Havalimanı... Sayın Cumhurbaşkanı ve AKP’nin temsilcileri her fırsatta Aydın Çıldır Havalimanının sivil kullanıma açılacağından bahsederler ama sadece bahsederler. Kaç seçim geçti, kaç bahar geçti, kaç ömür geçti; bugün geline noktada Çıldır Havaalanı hâlâ sivil uçuşlara açılmadı. Vallahi ayıptır, gerçekten günahdır. Bu havaalanını bir an önce uçuşlara açın.

Her seçimde bölgemizin AKP’li vekilleri Aydın’a müjdelerle gelir. Bunlardan bir tanesi de Güllük demir yolu. Geçtiğimiz yıl dönemin Bakanlığı tarafından “2053 Yılı Ulaştırma Lojistik Ana Planı’nı, otuz yıllık geleceği bugünden tasarlıyoruz.” sözleriyle açıkladılar. Yıllardan beri Çine üzerinden Güllük’e demir yolu hattı talebi var ancak Denizli, Aydın, Çine, Yatağan ve Milas için hayati öneme sahip olan Güllük demir yolu projesi maalesef Bakanlığımızın 2053 yılı planlarında yok. Sanayicilerin sabırsızlıkla beklediği bu demir yolu için AKP iktidarı her seçim öncesi etüt ve fizibilite çalışmasına başladığını müjdeliyor olsa da bugün geline noktada bu konuyla alakalı ortada yine hiçbir şey yok. Ayrıca, Selçuk-Aydın-Denizli arasındaki mevcut demir yolunun çift hatlı hâle getirilmesinin planlandığı AKP’li vekiller tarafından dile getirilmiş olsa da bize sunulan belgelerde böyle bir projenin olmadığını da gözlemliyoruz. Bu konuda, Sayın Bakanım, bir çalışmanız, bir planınız ve bir programınız var mıdır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Buyurun lütfen.

EVRİM KARAKOZ (Aydın) – Ayrıca, iktidarınızdan önce yapılmış, tamamlanmış ve açılmış olan Aydın-İzmir Otopanı da kamu kaynakları kullanılarak yapılmıştır; yap-işlet-müteahhidi zengin etme metoduyla yapılmamıştır. Bu otopanın özelleştirme kapsamı içinde olduğu iddiaları mevcuttur. Bu iddialar doğru mudur?

Bakanlığımızın bütçesinin hem ülkemize hem milletimize hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Hüseyin Yıldız, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, Sayın Bakan şahsında bir şey diyemiyoruz, tecrübeli bir bakanımız; Müdürlükte, Bölge Müdürlüğünde, Genel Müdürlükte ve sonra Bakanlıkta. Ben bu konuşmamı kendisini tenzih ederek yapıyorum; ondan önce yapılan ihaleler, özellikle İstanbul Havaalanı'na bugün baktığımda, bize verilen şeyde, toplam maliyetinin 10 milyar 247 milyon euro olduğunu burada görüyoruz arkadaşlar. Yalnız o dönemde bu ihale olduğunda, değerli arkadaşlar, 90 metre yüksekliğinde dolgu olacaktı ama ne hikmetse o dolgu 60 metreye düştü yani 10 milyar 247 milyon euro olmadığını Sayın Bakanım da herhâlde biliyordur ve bununla ilgili yine 2021 ve 2022 yılındaki kira bedeli olan 1 milyar 90 milyon euroluk kiralari yirmi beş yıl sonraki en son yıllara attılar. Özellikle Sayın Bakanım da bu konuda devletin zarara uğratıldığını kendisi de biliyordur ve sizler de biliyorsunuz değerli arkadaşlar.

Atatürk Havaalanı gerçekte yapılmış, hizmet eden bir havaalanı her şeyden önce. Yani bugün Londra'ya gidiyorsun, 4 tane havaalanı var. Ne hikmetse o havaalanını kapattılar. Bunun sebebinin ne olduğunu bir türlü anlamayıp defalarca gündeme getirmemize rağmen burada bunun cevabını da vermediler. Demin arkadaşların dediği gibi, Ulaştırma Bakanlığı son dönemlerde, son on yıldan beri yap-işlet-devret modeli sisteminde köprüler ve otoyollar yaptı, havaalanları yaptı. Değerli arkadaşlar, biz bu yatırımlara karşı değiliz, yıllarca burada savunduk ama bu yatırımları yaparken Avrupa'ya baktığımız zaman yap-işlet-modelinde hiçbir ülkede araba garantisi veya yolcu garantisi verilmiyor, sadece Türkiye'de veriliyor ve üstelik bu garantilerin birinci derecede euro veya dolar bazında olması da düşündürücüdür. Ben bir örnek veriyorum, demin arkadaşım, Aydın Milletvekilimiz Evrim Karakoz söyledi yani İzmir ile Aydın arasında ihaleyle yapılan bir yoldu; şimdi İzmir'den ben arabayla Aydın'a gittiğimde 10 TL veriyorum, şu an Aydın ile Denizli arası da yine 120 kilometre, yaptığımız anlaşma 5,5 euro. Ben burada Sayın Bakanıma soruyorum: Sayın Bakanım, o bölgeyi bilen bir insansınız; yani Karacasu'da, Buharkent'te veya Kuyucak'ta steysin arabasıyla Mehmet amca, Hasan amca 350 lira verip de "175" "175" verip de Aydın'a gelip gider mi, o yolu kullanır mı? Mümkün değil. Her şeyden önce araba garantisi veriyorsunuz. Bana göre bu yolları kamulaştırın, bu müteahhitlerin paralarını verin, o yolları bedavaya getirin. Nasılsa geçen arkadaşımız veya... Osmangazi Köprüsü'nden bahsedeyim: Şu an 60 dolar arkadaşlar. 50 dolarını geçmeyenler ödüyor, 10 doları da geçenler ödüyor. Tekrar ediyorum oradan geçen araba 10 dolar ödüyor geçmeyen araba da 50 dolar veriyor yani hazine veriyor. O zaman siz bunları kamulaştıracaksınız, vatandaşımız oradan bedava geçsin. En azından yaptığınız bu yap-işlet-devlet modeli; yollar, otoyollar, köprüler... En azından vatandaşım şunu bilir: "Ben yirmi beş yıl boyunca bunu kiraladım, ben de burada bedava geçeceğim, benim verdiğim vergilerle bu hazine

garantisini şu şekilde öderiz.” ve vatandaşımız o yolu kullanır. Şimdi bakıyorum, diğer yollara 48 bin araba garantisi vermişsiniz. Ben hesap yaptım, şu an Aydın-Denizli arasında günde 48 bin araba geçme şansı yok normal yollarda arkadaşlar. O zaman ne yapacağız? Yani bizim şu an yaptığınız yolu vatandaş kullanmıyor Sayın Bakanım. Üzülerek söylüyorum, yandaş patronlar paranın üzerine para kazanıyor yani 1 milyara yaptığı işten geriye 5 milyar, 10 milyar para alıyor. Osmangazi Köprüsü’nde olduğu gibi, Yavuz Selim Köprüsü’nde olduğu gibi, diğer otoyollar da olduğu gibi maalesef bu şekilde devam ediyor.

Sayın Bakanım, özellikle Osmangazi Köprüsü’nde, siz de biliyorsunuz, orada o köprüyle İzmir Otoyolu’yla bağlantılı bir yol yapıldı. O köprü daha önce yapıldı çünkü o köprünün yüzde 80 garantisi vardı ve geçiş ücretleri çok yüksek olduğu için o firma orada müthiş derecede para kazandı ve o parayla da İzmir...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Yıldız, toparlayın lütfen.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Bu konuda özellikle bu işi bilen bir Bakan olarak bu yap-ışlet-devlet modelleri, köprüleri, yolları bir ara toplantı yapıp bu konuyu gündeme getirerek ve bu devlet, bu hazineden bu para çıktığına göre biz o köprüleri devletleştirelim, en azından vatandaşımız geçsin. Yirmi beş yıl boyunca, o köprülere zaten para ödüyünüz, bedavaya vatandaş geçmiş olacak ve bu konuda bir çalışma yapmanız gerektiği inancımı taşıyorum.

Hayırlı uğurlu olsun bütçeniz.

Teşekkür ediyorum hepinize ayrı ayrı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum,

Şimdi de Hasan Toktaş...

Sayın Toktaş, buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

HASAN TOKTAŞ (Bursa) – Sayın Başkan, Muhterem Bakan ve kıymetli bürokratlar; Bursa, Türkiye’nin nüfus olarak 4’üncü büyük kentidir, 3 milyon 300 bin nüfusu var. Yine, Bursa, ekonomik olarak Türkiye’nin 2’nci büyük kentidir; toplam dış ticareti 27 milyar doları aşmaktadır, bu dış ticaretin yaklaşık 17,5 milyar doları ihracat, 9,5 milyar doları ithalattır. Yani, Türkiye, Bursa modelinde olabilmiş olsa 2023’te öngördüğünüz 500 milyar dolarlık -yani ithalat rakamıyla mukayese ettiğimizde- ihracata ulaşabilmiş olacaktık. Böyle bir kentin şu anda demir yolu yoktur. Yine, böyle bir kentin havalimanı yoktur. Demir yolu yoktur derken 2011 yılında hızlı tren temeli büyük törenlerle atıldı; defalardır, her seçim öncesi “Bursa’nın hızlı treni şu tarihte açılacak, bu tarihte açılacak.” gibi çeşitli söylemler yapılmaktadır. Ben Sayın Bakanımıza sormak isterim: Sayın Bakan, Bursa’nın hızlı treninin -daha doğrusu hızlandırılmışa çevrildi, hızlı tren özelliği de yitirildi- hangi tarihte biteceğine dair bir öngörünüz var mıdır? Havaalanı yoktur dedim, aslında var, Bursa Yenişehir Havalimanı var. Yaklaşık yirmi beş yıldır bu havalimanı fiili olarak yerinde durmaktadır. Bursa nüfusunun büyük bir kısmı Balkan coğrafyasından, Kafkas coğrafyasından ve Anadolu’nun dört bir yanından teşekküldür. Yani, insanlarımız Bursa’dan yurdun dört bir yanına, Balkanlara, Kafkaslara gitme ihtiyacı hissetmektedir. Bursa Yenişehir Havalimanı maalesef Sabiha Gökçen Havalimanı’nın işletmecilerine peşkeş çekiliyor demeyeceğim ama Sayın Bakan, nedense Bursa işletilmiyor ve bu ciddi bir ihtiyaçtır. Bu ülkede yap-

işlet-devret sistemiyle yapıp işletilemeyen birçok havalimanı ve devletin harcadığı, ödenen çok ciddi, zorunlu paralar olmuş olmasına rağmen 3 milyon 300 bin nüfuslu bir şehirde devletin yapmış olduğu, elimizde hazır bir havalimanı varken işletilememesini büyük eksiklik olarak ifade etmek istiyorum.

Ayrıca, bir şeyi de ifade etmek isterim; bu bahsedeceğim konu hem Bursa'da yaşayan vatandaşlarımızı hem de İstanbul'dan Ege'ye gitmek isteyen, Balıkesir'e, sahile gitmek isteyen vatandaşlarımızı zor durumda bırakmaktadır. Sayın Bakanım, İstanbul-İzmir Otoyolu Bursa şehir içi geçişi var -mutlaka biliyorsunuzdur- burada özellikle yazın ciddi bir trafik yoğunluğu olmaktadır. Osmangazi Köprüsü'nden geçen bir vatandaş kırk dakikada Bursa'nın içine ulaşmakta fakat Bursa'dan çıkabilmek için de özellikle yazın belli günlerde en az o kadar vakit harcamaktadır yani üç saat dediğimiz yol aslında Bursa şehir içi geçişiyle bir saat artmaktadır. Buradaki ekonomik kaybı en iyi bilenlerdensiniz. Burada Ulaştırma Bakanlığı yahut Büyükşehir Belediyesi bir ortak çalışmayla birkaç bağlantı yolu yani özellikle Mudanya çıkışında -bu konuda bizim de çalışmalarımız var ama siz bu konunun uzmanı bir insansınız Sayın Bakanım- birkaç bağlantıyla bu eziyetten Bursalı ve İstanbullu vatandaşlarımızın kurtarılabilceğini düşünüyorum.

Bütçenizin hayırlı olmasını temenni ediyorum, heyete saygı sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Toktaş.

Sayın Hüseyin Olan...

Sayın Olan, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

HÜSEYİN OLAN (Bitlis) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli hazırın; Ulaştırma Bakanlığı sermaye açısından katma değeri en yüksek alandır. Sermayeye can suyu taşıyan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı usulsüzlüğün en fazla meydana geldiği kurumlardan biridir. Makine ve Kimya Endüstrisi KİT statüsündeyken bir gecede anonim şirket yapılmıştır, oradaki memurlar ya aylık ücretli belirli süreli hizmet sözleşmesini imzalamaya zorlandı ya da başka kurumlara -tabiri yerindeyse- sürülmüştür, aynıysa Devlet Demiryollarında da yapılmak istenmektedir.

Yüz altmış beş yıllık bir kurum olan Devlet Demiryollarının malları bir ganimet gibi alınıp satılmakta ve çalınmaktadır. Devlet Demiryolları kendi uhdesinde olan Ankara Gar alanındaki şirketlere aylık 50 bin TL kira ödemektedir, maalesef ev sahibi olan Devlet Demiryolları kiracı durumuna getirilmiştir. Devlet Demiryollarına ait Ankara Gar havzası Sağlık Bakanının vakıf üniversitesi Medipole devredilmiştir. Kadrolar niteliksiz insanlarla doldurulmaktadır. Özellikle 2019 yerel seçimleri sonrası işsiz kalan siyasi torpilliler Devlet Demiryollarının üst kadrolarına yerleştirilmiştir. Örneğin, Abdullah Özcanlı. Peki, kimdir bu Abdullah Özcanlı? Eski İstanbul Büyükşehir Belediyesinde mezbahe personeli olan ilahiyat fakültesi mezunu Abdullah Özcanlı, 2019'da Devlet Demiryolları Destek Hizmetlerine açıktan memur olarak atanmıştır, sonrasında Trafik ve İstasyonlar Daire Başkanı olmuştur. İktidar bu kurumlara istedikleri insanları alıp istedikleri insanları sürgün etmektedirler. Bunca tren kazasına, bunca ölüme ek olarak yüz altmış beş yıllık bir kurumun her yönden iflas ettirilmesinin nedeni, iş yapması gereken Devlet Demiryolları kadroları yerine, 2019 yerel seçimleri sonrası kuruma niteliksiz, vasıfsız, siyasi torpillilerle insanları doldurulmasından kaynaklanmaktadır.

“Halkın cebinden para çıkmayacak.” diye yapılan yap-işlet-devret modeli âdetâ bir soygun hâline gelmiştir. Halkın cebinden sadece dolaylı olarak değil doğrudan da para çalındığının en bariz örneğini sizlerle paylaşalım. Bu su, hepimizin bildiği H₂O; bu, marketlerde 5 TL'ye satılıyor. Bu da su, bu da H₂O, bu da devlet havalimanlarında 35 liraya hatta kimi yerlerde 70 liraya satılmaktadır.

Limanlar özelleştirilmektedir, Dalaman Limanı YDA'ya verilmiştir, YDA da imtiyaz haklarının yüzde 60'ını 140 milyon avro karşılığında İspanyol bir şirkete bırakmak için anlaşma imzalamıştır, bu durumda YDA bir çivi çakmadan milyonlarca liralık vurgun yapacaktır. Haydarpaşa Limanı'nda 30 gemi için yeterli alan olmasına rağmen Galataport gibi dar bir alana gemiler sıkıştırılmaktadır.

Yine, Kürt illerinde sivil havacılık tamamen tükenmiş durumdadır. Hava kontrol askeriye ve sivil havacılıkla çift kollu yürütülmektedir. Bu çift başlıklı yüzünden 2000 yılında Diyarbakır'da uçak kazası meydana gelmiş ve 70 kişi yaşamını yitirmiştir. Bölgedeki tüm havaalanları askeriye kontrolündedir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi İnsan Kaynakları Dairesi Başkanı Çiğdem Güvenç, laborant kardeşi Mehmet Okan'ı hiçbir yeterliliği olmamasına rağmen memur sıfatıyla Urfa Havalimanı'na aldırmıştır. Bu kişi, Devlet Hava Meydanlarında üç yıldır yasaların çevresinden dolanılarak kayırılan 250 yandaştan sadece birisidir. Kurumun içi boşaltılmaktadır, arazileri satılmaktadır; vasıfsız, niteliksiz yöneticilerle kurum zarara uğratılmaktadır.

Son olarak, seçim bölgem Bitlis'te yıllardır bitmeyen yollardan söz edeyim. Bitlis-Baykan kara yolu 2002'de Bayındırlık ve İskan Bakanı olan rahmetli Zeki Ergezen tarafından başlatılmış ve yirmi bir yıldır bitirilememiştir. Bu yol, aynı zamanda uluslararası bir yoldur; İran, Azerbaycan ve Gürcistan'a gitmektedir ancak ne hikmetse iktidar tarafından ilgi gösterilmediğinden bitirilememektedir. Eski yolun dar ve virajlı olmasından ötürü her yıl onlarca ölümlü kaza yaşanmaktadır. Yirmi bir yıldır bölümler hâlinde yapılarak kısmen hayata geçirilse de özellikle Narlıdere bölgesi yıllardır süren viyadük ve tünel çalışmaları nedeniyle tamamlanamamıştır. Tatvan Çevre Yolu'na gelirse, Karayolları Genel Müdürlüğü uzun yıllardır gündemde olan Tatvan Çevre Yolu'nun 2021 yılında bitirileceğini söylemesine rağmen aradan geçen iki yıldır ciddi bir mesafe katedilmemiştir, şehirlerarası yol olmasından dolayı Tatvan şehir merkezinin trafiğini olumsuz yönde etkilemektedir; çalışmaların bu şekilde devam etmesi hâlinde daha uzun yıllar bu yolun bitirilmesi mümkün değildir. Bu yolun bir an önce bitirilmesi ve Tatvan şehir içi trafiğinin rahatlatılması gerekmektedir.

Saygılar sunuyorum.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARİ (Devam)

4.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Bitlis Milletvekili Hüseyin Olan'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, şimdi bir sonraki hatibin konuşmasına geçeceğiz ancak Sayın Olan "Kürt illerinde sivil havacılık bitirilmiştir." ifadesini kullandınız. Havacılıkla alakalı eleştirilerinize bir diyeceğim yok fakat yaptığımız tanımlamadan dolayı... Anayasa'nın 3'üncü maddesinde devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bir bütün olduğu belirtilmektedir, sayın milletvekillerinden yapacakları değerlendirmelerde Anayasa'nın bu hükmü doğrultusunda gerekli hassasiyeti göstermelerini rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A) KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/276) ve 2022 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/274) ile Sayıştay tezkereleeri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

c) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

ç) *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)*

d) *Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) (Devam)*

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Şanlıtürk...

NACİ ŞANLITÜRK (Ordu) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlarımız; öncelikle hepinizi saygı ve sevgilerimle selamlıyorum.

Görüşülmekte olan Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle sunumunuz için teşekkür ediyorum. Bu necip Türk milletinin bir evladı olarak gurur duyduğumu da ifade etmek isterim. Ulaştırma Bakanlığımızın Türkiye çapında yapmış olduğu projeleri takdirle karşılıyorum. Bu manada Ordu ilimizde de yapılan Ordu Çevre Yolu, Ünye Çevre Yolu ve havalimanı gibi birçok proje için teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, bildiğiniz gibi, ilimizde Bakanlığımızın Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı 24 adet projesi devam etmektedir. Bu projelerin tamamlanabilmesi için gerekli ödeneklerin aktarılması gerekmektedir. Özellikle önceki Bakanımızın Ordu ziyaretinde, sizin de olduğunuz toplantıda Ordu-Kabadüz yolunun o zamanki rakamla 1,2 milyon TL olan ikmal ihalesi yapılacaktı; henüz bu ikmal ihalesi yapılamadı.

Yine, Ordu Çevre Yolu'nun 2'nci etabının 1.800 metre uzunluğundaki Melet viyadüğü yapılarak Kayabaşı kavşağından bağlantısı yapılacaktı; gerekli kaynak aktarılamadığı için yapılamadı. Şu anda Ordu Çevre Yolu'nun 2'nci etabı tamamen durdu. Mevcut şehirler arası trafik şehir içinden geçtiği için çok sayıda kaza olmakta, can ve mal kayıplarına sebebiyet vermektedir. Bu yolun bir an önce bitirilmesi gerekmektedir.

Yine, Ordu-Gölköy yolu ağır şekilde ilerliyor. Ordu-Mesudiye yolunda 10 Temmuz 2023'te meydana gelen selde heyelan oluştu. Heyelan oluşan yere köprü yapımı devam etmektedir. Gerçekten bölge müdürlüğümüzün yaptığı gayretli çabalar neticesinde -henüz bitirilememiştir ama- inşallah kısa sürede bitirilecektir.

Yine, Sayın Bakanım, bildiğiniz gibi, Fatsa Çevre Yolu artık sadece Ordu'nun değil Karadeniz Bölgesi'nin sorunu hâline gelmiştir. 23 kilometre uzunluğunda projesi hazırlanan bu yolun yatırım programına alınarak bir an önce bitirilmesi gerekmektedir.

İlimizde devam eden diğer projeler de vardır; Kabadüz-Çambaşı yolu, Ordu-Mesudiye-Koyulhisar yolu, İslamdağ-Korgan yolu, Ünye-Akkuş-Niksar yolu, Ünye-İkizce-Yoğunuluk yolu, Ünye-Çaybaşı-İlküvez yolu, Ünye-Çaybaşı-Tekkiraz yolu, Ünye-Kumru yolu, Fatsa-Aybastı yolu, Ulubey-Sarpdere yolu, Fatsa-Kumru-Niksar yolu, Korgan-Niksar yolu, Kumru-Korgan yolu gibi işler devam etmektedir. İlimizde turizmin gelişmesi adına bu yolların bir an önce bitirilmesi gerekmektedir.

Sayın Bakanım, ilimizde balıkçılığın geliştirilmesi adına mevcut balıkçı barınakları yetersizdir. Bölgemizde 460 balıkçı teknesi vardır. Bu tekneleri bağlamak için mevcut barınaklarda yer yoktur. Özellikle Gülyalı, Perşembe Kışlaönü ve Kacalı balıkçı barınaklarının büyütülmesi ve işçilerine tekne yapımı ve tamiri için çekek yerleri yapılmalıdır. Ayrıca, bu barınakların liman içleri dolduğundan liman içi temizlikleri de yapılmalıdır. İlimizde yaklaşık 7.500 ila 8 bin kişi balıkçılık sektöründe istihdam edilmektedir. Perşembeli balıkçılarımız yurt dışında Moritanya'da da balıkçılık faaliyetlerini sürdürmektedirler. Geçtiğimiz günlerde bir balıkçı teknemizde yaşanan patlama neticesinde hayatını kaybeden 2 balıkçımıza Allah'tan rahmet diliyorum.

Sayın Bakanım, Ordu ilimizin sahillerinde yeterli dalgakıranlar olmadığından Ünye, Fatsa ve özellikle Altınordu ilçesi Cumhuriyet ve Turnasuyu Mahallelerimizde arsalar denizin içerisinde kalmıştır. Bu bölgede standartlara uygun dalgakıranların yapılması ve kıyı kenar çizgisinin şu anki girintili çıkıntılı hâlden düz bir hat şeklinde düzenlenmesi gerekmektedir.

Sayın Bakanım, ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili, ulaşımında denizleri daha fazla kullanmalıyız. Bu manada seçim bölgem olan Ordu'da Ünye Limanı'nın bir an önce bitirilmesi gerekmektedir. Bu limanın Büyükşehirin imkânlarıyla yapılması zor görülmektedir. Burada da yardımlarınızı bekliyoruz. Yapımı tamamlanma aşamasına gelen Karadeniz- Akdeniz yolunun Ünye Limanı'na bağlanması durumunda Akdeniz'den kara yoluyla gelebilecek ürünlerin Ünye Limanı'ndan Ukrayna, Rusya gibi Karadeniz ülkelerine kısa sürede ulaşması sağlanacaktır.

Denizlerden sonra en ekonomik ulaşım şekli demir yollarına Bakanlığımızın verdiği önemi takdirle karşılıyorum. Bu manada Samsun'dan Sarp'a kadar uzanacak, Orta ve Doğu Karadeniz'i birbirine bağlayacak bir demir yolu projesinin önemi ortadadır. Ulaşımında birçok başarının sağladığı son yıllarda Samsun-Sarp demir yolunun da yapılacağına inancım tamdır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Toparlayın lütfen.

NACİ ŞANLITÜRK (Ordu) – Toparlıyorum.

Bakanlığımızın ve bağlı kuruluşlarının 2024 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum, herkesi saygılarımla selamlıyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Karakoç Dora, buyurun lütfen.

ZUHAL KARAKOÇ DORA (Kahramanmaraş) – Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, Sayın Başkan, Komisyon üyeleri ve değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Her gün hepimiz evimize ulaşmak, sevdiklerimize kavuşmak, hastaneye yetişmek, mahsulümüzü pazara götürmek ve daha birçok hayati gereksinimlerimiz için yollarda, trafikte bazen saniyelerle yarışıyoruz. Ulaşım ağları kent hayatının ve gündelik yaşamın can damarıdır. Bu nedenle ulaşımında yaşanan aksaklıkların neden olduğu kayıplar hayati öneme sahiptir. Yollar sosyal ilişkilerin somut bağıdır. Toplumlar ve medeniyetler arasındaki köprüler yollarla kurulur, yollarla birbirine bağlanır. Tarih boyunca bir kentin coğrafi konumu, ticari güzergâhı ve ulaşım kolaylığı şehrin gelişmişliğini, ekonomisini doğrudan etkilemektedir. Asurlular döneminden bu yana Kahramanmaraş önemli ticaret yollarının işlek bir güzergâhı olmuş ve çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Başka bir ifadeyle Kahramanmaraş'ın ulaşım ağının temelleri tarihin derinliklerine kadar uzanmaktadır.

Bugün, Kahramanmaraş Adana, Osmaniye, Gaziantep, Adıyaman, Malatya, Sivas, Kayseri olmak üzere 7 ille sınır komşusu olup bir sonraki halkada bulunan Şanlıurfa, Niğde gibi şehirlerle de birkaç saatlik mesafede bulunmaktadır. Bahse konu şehirlerin üretim ve ticaretteki konumu göz önüne alındığında Kahramanmaraş'ın gerek şehir içi gerekse şehirler arası ulaşımı sadece Kahramanmaraş için değil diğer iller için de önemlidir. Kahramanmaraş hem genç, dinamik nüfusu hem de ekonomideki yükselen değeriyle ulaştırma altyapısının geliştirilmesine ihtiyaç duymaktadır. Bu kapsamda, geçtiğimiz yıllarda şehrimize yönelik çeşitli planlamalar mevcuttu ancak malumunuz 6 Şubat 2023 tarihinde gerçekleşen asrın felaketi sonrasında Kahramanmaraş'ın ulaştırma altyapısı çeşitli yönlerden zarar görmüştür. Deprem nedeniyle yaşanan fiziki kayıplar ve deprem öncesi planlanan yatırımların sekteye uğraması bunların başında geliyor. Buna ek olarak, hassasiyet gösterilmesi gereken bir diğer husus Kahramanmaraş'ta enkaz kaldırma çalışmaları, ağır hasarlı binaların yıkımı ve

enkazların taşınması sırasında iş makineleri de şehir içi yollarda tahribat oluşturarak vatandaşlarımızın ulaşımını olumsuz yönde etkilemekte, aksaklıklarla birlikte yaralanmalı ve ölümlü kazalara neden olmaktadır. Asrın felaketi sonrasında şehirlerimizin yeniden inşasına başlanmışken insanlarımızı sıcak bir yuva sunmakla birlikte ulaştırma altyapısının da eş zamanlı olarak geliştirilerek yeniden inşa edilmesi geleceğimize yapılacak en önemli yatırımdır. Bu kapsamda, ilk olarak depremin kayıplarının ivedilikle telafi edilmesi ve Kahramanmaraşlı hemşehrilerimizin gündelik yaşamlarını kolaylıkla sürdürebilmeleri için şehir içi ulaşımındaki aksaklıkların giderilmesi gerekmektedir. Örneğin, Kahramanmaraş'ın en işlek güzergâhlarından biri olan Onikişubat ve Dulkadiroğlu ilçelerini birbirine bağlayan Sümbüllü yolu depremden bu yana tek şeritten gidiş dönüş olarak kullanılmaktadır. Sümbüllü yolunun ivedilikle onarılıp eski taşıma kapasitesine ulaştırılması gerekmektedir, buna ek olarak mesai giriş çıkış saatlerinde sanayi ve havaalanı kavşağında yaşanan yoğunlukların giderilmesi için köprülülük kavşak yapımına başlanması da gerekmektedir. İlave olarak, tarımıyla ünlü Bertiz'de maalesef yolların yapısı nedeniyle ürünler bozulmaktadır ve bu da ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Bu ekonomik kayıpların önlenmesi için Bertiz'e tünelli yolun acilen yapılması gerekmektedir.

İkinci olarak, depremden zarar gören altyapının onarılması, sorunların giderilmesi ve kapasitelerinin artırılması gerekmektedir. Bakanlığımızın bilhassa hava yolu ulaşımında kapasite artırımı konusundaki stratejik hedefleri malumumuzdur. Bu kapsamda, 6 Şubatta yaşanan deprem felaketinden sonra zarar gören ve yeniden imarına süratle devam edilen Kahramanmaraş Havalimanı'nın operasyonel kabiliyetlerinin ve kapasitesinin artırılmasına yönelik plan, projeler ile olumsuz hava şartlarına karşı uçuş güvenliğini sağlayan aletli iniş sistemi ILS gibi teknik altyapının geliştirilmesi başta Kahramanmaraş olmak üzere çevre illerle olan ulaşım ve lojistik bağlantıların tesis edilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. ILS sistemi şu anda Kahramanmaraş için en öncelikli gündem maddelerinden biridir Sayın Bakanım.

Üçüncü olarak, Kahramanmaraş'ın yatırımda öncelikli bölge olması ve bu kapsamda mevcutta planlanmış yatırımların hızlandırılarak hayata geçirilmesi ve yenilerinin de plan kapsamına alınması gerekmektedir. Bu kapsamda, Bakanlığımızın 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı ve 2017'de güncellenen Ulusal Araştırma Ana Planı kapsamında Mersin-Gaziantep arasında yapımı planlanan yüksek hızlı tren hattına Nurdağı-Kahramanmaraş hattının eklenerek 2030-2035 yılları arasında bitirilmesi planlanmaktaydı. Yaşanan gelişmeler sonrasında yüksek hızlı tren yatırımının 2030'lara bırakılması depremden ağır kayıplar yaşamış Kahramanmaraş'ımızın ayağa kalkmasını yavaşlatacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Buyurun, toparlayın lütfen.

ZUHAL KARAKOÇ DORA (Kahramanmaraş) – Toparlıyorum.

Bu bağlamda, 2030-2035 yılları arasında planlanan yüksek hızlı tren hattının Kahramanmaraş ayağının ivedilikle acil yatırım programına dâhil edilmesi bizler için hayati önemdedir. Yatırımı hızlandırırken Kahramanmaraş'a ilişkin daha önce planlanan güzergâhların yeniden titizlikle değerlendirilmesi ve Kahramanmaraş halkının günlük yaşam alışkanlıklarının değerlendirilmesi de gerekmektedir. Buna ek olarak, güzergâhın ilerleyen yıllarda diğer illerle bağlantısına özen gösterilmesi de oldukça önemlidir. Konuyu hassasiyetle ele alacağımızdan şüphe duymuyoruz.

Desteğiniz için Kahramanmaraşlılar adına şimdiden teşekkür ediyor, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, hepimizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ali Fazıl Kasap...

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli hazırun; Sayın Bakanım, çok fazla oyalamayacağım, çok uzun söylemeye gerek yok; Tayyip Erdoğan, Binali Yıldırım 2007, 2011, 2015, 2018 seçimlerinde -bakın, bu 2-3 dönem önceki AK PARTİ milletvekilleri- dediler ki: “Kütahya’dan geçecek hızlı tren projesi Resmî Gazete’de yayımlandı.” 25, 26, 27... Bir söz verdiniz mi bilmiyorum ama dün de Kütahya milletvekilleri ve Kütahya milletvekili olan Hamza Dağ sizin ziyaretinize gelmiş, büyük bir ihtimalle çay, kahve içtiniz. Çini de ikram ettiler mi bilmiyorum, çini tabak falan da getirir arkadaşlar ama henüz hızlı trenle ilgili sizin... Bakın, burada sizin bütçedeki sunumunuzda şöyle bir şey var: İzmir’den geçiyor, Manisa’dan geçiyor, Salihli’den geçiyor, Uşak’tan geçiyor, Banaz’dan geçiyor, Afyonkarahisar’dan geçiyor, Polatlı’ya geliyor ama Kütahya’dan geçmiyor hızlı tren. Biz bu hızlı treni on beş senedir bekliyoruz. On beş senedir her bakan ve Cumhurbaşkanı da vadetti ama yapılmadı ve projenizde yok; olsa da zaten 2035 diye geçiyor, onu geçiyorum. Dün sizin de sarf ettiğiniz, bugün de sarf edilen bir cümle var: “Yol medeniyettir ve kalkınmanın temelidir.” Ya, siz Kütahya’yı unuttunuz. Sayın Bakan, siz ve eski bakanlarımız, halef selef ki vad edilen şeyler ya yalan ya siyasi vaat, o boyutta kalıyor. Bakın, dün sizin odanızda fotoğrafları var, arkadaşlar talep etti mi bilmiyorum. Peki, Sayın Bakan, hızlı tren gelmedi, Eskişehir’e kadar geliyor. Onun ötesinde, bakın, bir şey söyleyeyim: Siz Karayollarından geldiniz, Karayolları 2028-2053 hedeflerinde Kütahya’dan otoyol geçmiyor ve daha önceki bakanların hepsi şu andaki Cumhurbaşkanı, başbakan, daha önce Ulaştırma Bakanı olan Binali Yıldırım söz vermişlerdi. İstanbul-Antalya hattının tam ortasında olan, Ankara’ya, İstanbul’a, İzmir’e 300 kilometre mesafede olan ve orta noktada olan Kütahya’dan otoyol geçmiyor, yakınından da geçmiyor. Demir yolu, hızlı tren geçiyor mu Bakanım, geçmiyor mu? Onu söyleyin siz bana. Geçmiyor. Dumlupınar’ın yan tarafından Uşak sınırından geçiyor ve şey yapmıyor. Daha da ilginçini söyleyeyim Sayın Bakan: Bakın, siz Kütahya’yı unuttunuz, haritadaki yerini biliyor musunuz bilmiyorum ama bu 3 hattın ortasında. Daha ilginçini söyleyeyim: Ben bari bisiklet yolu yapmanızı beklerdim. Kütahya’da 1 metrelik bisiklet yolu yok biliyor musunuz? 1 metrelik... 1 metrelik bisiklet yolu yok bu şehirde. Daha da ilginçini söyleyeyim: Siz ütöpik projeler yapıyorsunuz. Biz havalimanına karşı değiliz ama herhâlde dünyanın rekorlar kitabına giren havalimanı bizde. Ona çözüm için bir şey düşünüyor musunuz? Yıllardır çözüm için komisyonlar falan da oluşturduunuz, sizden önceki halef selef bakanlar da. Zafer Havalimanı yüzde 99 başarısızlık oranıyla çalışıyor. Biz havalimanına karşı değiliz ama şu anda tek ulaşım yeri, tek destinasyon var: İstanbul-Kütahya, İstanbul-Kütahya haftada 2-3 sefer; Türkiye’nin değişik şehirlerine sefer yok, fiyatlar afaki şu anda, yurt dışı seyahatleri de sadece ve sadece yaz aylarıyla sınırlı. Sayın Bakan siz vad ediyor musunuz, dün arkadaşlara da söylediniz mi toplantınızda? Çünkü devlet işlerinde gizlilik vesaire yoktur, bunlar da Kütahya’nın milletvekilleri, demin de ne söylediler bilmiyorum ama bu vaadi bu seçim öncesinde siz de verecek misiniz? Kütahya’dan hızlı tren geçecek mi? Artı, Kütahya’ya otoyol sözü verilmişti; Sayın Cumhurbaşkanı da vermişti, Binali Yıldırım da vermişti Başbakan ve Ulaştırma Bakanırken. Siz hangi vaatlerle Kütahya’da çıkacaksınız ve diyeceksiniz ki: “Hızlı tren geçiyor, buradan sözünü...” Ve Resmî Gazete’de yayınlanmış. Bakın, daha önceki tüm milletvekilleri, AK PARTİ’li milletvekilleri, il başkanları, başbakan, ulaştırma bakanları yalan mı söyledi; onu söyler misiniz? Çok fazla uzatmayacağım, dakikam da var ama bırakıyorum. Tekrar soruyorum: Siz Kütahya’dan hızlı tren geçeceği vaadinde bulundunuz mu, Kütahya’dan otoyol geçiyor mu? Bu vaatleri bulunan Cumhurbaşkanı, başbakan vesaire hepsi yalan mı söylüyor yoksa siz doğruyu söyleyecek misiniz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Sibel Suiçmez, buyurun lütfen.

SİBEL SUIÇMEZ (Trabzon) – Sayın Başkan, Sayın Bakan ve tüm katılımcıları saygılarımla selamlıyorum.

Seçim döneminde söyledim, Trabzonlu 4 bakan var ama Trabzon’a bakan yok diye. Umarım, sizin bu tek Bakanlığınız sürecinde biraz Trabzon’a bakan olursunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Burada sataşma var.

SİBEL SUIÇMEZ (Trabzon) – Sayın Bakanım, on beş yıl önce Sanayi ve Ticaret Odası Başkanı merhum Ali Osman Ulusoy, o zamanın Sayın Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan’a Arsin’deki yatırım adasıyla ilgili bir şeyler söylediğinde Sayın Erdoğan “Getirin. Hazırlanın, gelin.” demişti. “Hazırlanın, gelin.” denildi, ÇED raporu alınmasına rağmen tek bir çivi, taş, hiçbir şey orada yok. Dolayısıyla Arsin yatırım adasını yapacak mısınız, biz bu işi torunlarımıza mı havale edeceğiz?

Son günlerde Söğütlü-KTÜ arasında raylı sistemi vadettiniz. Bütçede yer var mı, bunu da en az yirmi yıl beklemek durumunda kalacak mıyız? Kanuni Bulvarı-Gölçayır etabında 18’inci madde uygulaması yaptınız, orada insanlarımız bu nedenle çok mağdur olmuş durumlar, tepkililer. Gerçekten Gölçayır’ı Akoluk’a bağlayacak bulvarı inşa edecek misiniz? Samsun-Sarp bölünmüş yolunun Akçaabat ilçesinden geçen kısmı için uluslararası trafiği kaldırması için uygun bir şekilde bir çalışma yapacak mısınız? Bildiğiniz gibi, orası da şehrin içerisinden geçiyor ama Trabzon-Akçaabat yolunda da sürekli trafik kazaları meydana geliyor. Dolayısıyla buna da önlem alacak bir ulaşım planınız var mıdır? Karşıyaka-Uğurlu yolu on beş yıl önce Karayolları ağına alınmıştı, 5 firma değişti, şu andaki firma 2 aracıyla çalışıyormuş gibi yapıyor “Bütçem yok.” diyor, acaba bütçeden buna bir pay ayırdınız mı? Güney Çevre Yolu hikâyemizi biliyorsunuz, gençlik yıllarımıza dayanıyor, bir bölümünü seçim aşamasında başlattınız; şu anki durumu nedir, bütçedeki konumu nedir, yatırım planındaki durumu nedir? Bilgi alabilirsek Trabzonlular olarak memnun olacağız. Samsun-Sarp Demir Yolu güzergâhında herhangi bir değişiklik var mı? Bu konuda sürekli bir değişim olduğu yönünde haberler alıyoruz, son durum nedir? Yeni havalimanı projesi sadece vaat olarak mı kaldı? Kanuni Bulvarı’nın Değirmendere etabı tamamen durmuş durumdadır, bunun nedenini de öğrenmek istiyoruz. Kemer kaya Mahallesi İmperial Hastanesi yanından Temel Araz Kuran Kursunun bulunduğu noktaya 2 tünelle birlikte eklemeye yapıp bir yol geçişi yapacağımız söylenmişti. Hatta bu, Büyükşehir Belediyesinden oy çokluğuyla geçti ancak buna ilişkin de herhangi bilgimiz yok. Dolayısıyla havalimanı, demir yolu, Güney Çevre Yolu’nun 2024 bütçesindeki yeri nedir, bunu öğrenmek istiyoruz.

Sayın Bakanım, Düzköylüsünüz; Düzköylülerin, Tonyalıların, Maçkalıların, Araklıların size selamı var. Biliyorsunuz, Koza Madencilik orada bir maden arama sürecini başlattı, yarın da hepsi birden Düzköy’de bir açıklama yapacaklar. Yaylaya Koza Maden Şirketinin girmesini istemiyorlar, bu konuda sizden destek bekliyorlar. Dolayısıyla sadece onlar beklemiyor; gerçekten doğanın, havanın, suyun, çiçeğin, böceğin dolayısıyla sağlıklı yaşamın ve çevrenin siyaseti olmaz. Biz de sizden doğayı katledecek, oradaki turizmi bitirecek, oradaki hayvancılığı bitirecek, oradaki tarımı bitirecek, herkesin hayallerini yıkacak bu projeye dur demenizi, durdurmanızı bekliyoruz.

Size ve tüm bürokratlarınıza saygılarımı sunuyorum

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Karakaya, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun çok saygıdeğer üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Ulaştırma Bakanlığımızın çok saygıdeğer bürokratları; bu bütçenin Bakanlığımıza, ülkemize hayırlar getirmesini diliyorum.

Sayın Bakanım, sizi Karayolları Genel Müdürlüğü döneminizden tanıyoruz, gerçekten güzel çalışmalar yaptınız. Özellikle, Ankara'ya taşrası ve çevresi boyutuyla bakıldığında kamu hizmetlerinden çok fazla yararlanamayan başkenttir ama ne hikmetse taşrası özellikle kamu hizmetlerinden yeteri kadar hakkını, payını alamayan bir ilimiz. Bunu ben hep söylüyorum: Ankara'nın aslında 600 vekili var ama Ankara bazen taşrası boyutuyla sahipsiz olabiliyor. Ama ben teşekkür ediyorum, Genel Müdürlüğünüz döneminde de bizim bu alanlardaki sorunlarımıza gerçekten cevap verdiniz. Özellikle, zatialinizi arayıp Ankara'nın doğu girişinde bir garibanlık var demiştim. Hakikaten başkente giriyoruz ama Ankara'nın doğu girişi böyle başkente yakışmayacak bir şekilde ve güzel çalışmalar yapıldı, inşallah daha güzelleri yapılacak. Biz bu alanlarla ilgili sorunları zaman zaman sizlere aktarıyoruz. Bunların karşılığını, cevaplarını alıyoruz, alamıyoruz ama yani sonuç itibarıyla bir gayret olduğu konusunda da hiçbir şüphemiz yok.

Ben, tekrar teşekkür ediyorum. Yine, Konya yolu Karahamzalı Mahalle'mizdeki köprülü bir kavşak konusunda talebimiz vardı, o konuyu da incelemeye aldığımızı biliyorum, tekrar bir daha buradan ben de hatırlatmış olayım. Değilse tüm illerden milletvekillerimiz kendi bölgelerindeki sorunları gündeme getirirken Ankara milletvekillerinin getirmemesi de doğrusu bir eksiklik olmasın.

Ben asıl -zamanımda azaldı ama- lojistikle ilgili bir iki şeye değinmek, önemli hususun altını çizmek istiyorum. Aslında artan rekabet koşulları açısından baktığımızda gerçekten küresel rekabetin en önemli unsurlarından, en önemli alanlarından biri lojistik alanı. Taşımacılığı basit bir ifadeyle yük ve insanların bir yerden bir başka yere ulaştırılması olarak ifade edebiliriz ama bugünkü anlamda taşımacılık, lojistik yönetişimi içerisinde bir bütünlük yaklaşımıyla ele alınması gereken bir husus. Ekonomik küresel rekabette başarıya ulaşmak istiyorsak bizim özellikle lojistik alanında eksiklerimizi tamamlamamız gerekiyor. Son yıllarda bu alanda çok ciddi eksikliklerin giderildiğini elbette ifade edebiliriz. Ama biliyorsunuz, Dünya Bankasının Lojistik Performans Endeksi yayınlaması söz konusu oluyor iki yıldan iki yıla; bu küresel rekabet açısından ülkelerin karşılaştırılmasında önemli bir durum. Son yayınlanan endeksleri incelediğimizde -ki bu endeksler 2007 yılından itibaren yayınlanmaya başladı- özellikle alt unsurları itibarıyla altyapı konusunda önemli değişim ve gelişimlerin olduğunu ama diğer bazı gerilemelerin de olduğunu bu endekslerden okuyabiliyoruz. Onun için, bugün itibarıyla baktığımızda gerçekten bulunduğumuz yeri Türkiye'nin ekonomik performansıyla da mukayese ettiğimizde pek kabul görececek seviyede değil. Yani Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılasındaki gelişme boyutuyla da baktığımızda Türkiye'nin ekonomik büyüklüğüne uygun olarak en azından bir 15'inci sıraların hedef alınması önemli. Tabii, Türkiye yönetim olarak da bunun farkında, bunu çok iyi bir şekilde görebiliyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Karakaya, mikrofonunuzu açacağım, ilave bir dakika süre veriyorum, buyurun.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Onuncu, On Birinci ve On İkinci Kalkınma Planlarında lojistik konusunda çok ciddi hedefleri ortaya koydu, bunların önemli bir kısmını yerine getirdi. En son beş yıllık On İkinci Kalkınma Planı'nda da önemli hedefler var, bunlar gerçekten umutlandırıyor. Tabii, lojistik deyince özellikle yeni fırsatlar, potansiyeller de önemli. Siz de bahsettiniz, Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte Türk dünyasına

açılan kapı ve özellikle o bölgede Orta Asya hatta bu taraftan baktığımızda Karadeniz ve doğuya doğru yönelen ekonomik aktiviteleri de dikkate aldığımızda Türkiye açısından gerçekten ciddi bir potansiyel karşımızda.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Buna ilişkin hazırlıkları ve hedefleri bu anlamda alıyoruz, bunu görmek de bizi mutlu ediyor.

Ben, tekrar bütçenin hayırlara vesile olmasını diliyorum, tüm heyete saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Karakaya, teşekkür ediyorum.

Sayın Utku Çakırözer, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; bütçemizin hayırlı olmasını dileyerek sözlerime başlıyorum.

Sayın Bakan, karakış kapıda; bu soğukta, karda kışta, gece gündüz demeden özveriyle görev yapan Karayolları işçilerimizi selamlıyor, onların kadro beklediğini bir kez daha dikkatinize getirmek istiyorum.

Sayın Bakan, Demiryollarının topyekûn bir hâlde serbestleştirme adıyla özelleştirme kapsamına alınacağına dair iddialar demiryolu kenti Eskişehir’de ve inanıyorum ki birçok demir yolcu arasında büyük kaygı yaratmış durumda. 19 Temmuz 2023 tarihli toplantıda Demiryollarının özelleştirilmesi konusunun gündeme geldiği iddiaları doğru mudur? Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları bir anonim şirkete dönüştürülerek hem çalışanların iş güvencesinin riske atılacağını hem de diğer kurumlarda olduğu gibi bu güzide kurumun yok edileceğini, bu yöndeki kaygıları, hem demir yolcu kenti Eskişehir’imizden hem de Türkiye’nin dört bir yanındaki sendikalarımız, emekçilerimiz adına sizlerin dikkatinize getirmek isterim.

Tren seferlerini, tren yolculuğunu en fazla kullanan milletvekillerinden biri olarak birkaç hususu dikkatinize getirmek isterim. Birincisi, yüksek hızlı trende biletlere yapılan fahiş zamlardır. 1 Ocakta, bu yılın başında 95 lira olan Eskişehir-Ankara tren bileti, eylül ayında 225 lira oldu. Bakın daha on bir ay ve yüzde 140 zam. Öğrenciye, emekliye, emekçiye, dar gelirliye trene binmek lüks hâlde geldi.

Aynı şekilde, bir başka husus, yine valizlerden alınan ücretler meselesi. Öğrenciler, aileler, perişan durumda; bunu trene binen -burada varsa eğer- arkadaşlarımızın hepsi biliyor. Genç bilet 195 lira deniyor, 100 lira valiz ücreti almıyor, eğer 2 tane valiz varsa 350 lira almıyor. Bu, insafsızlıktır; bu, haraç düzenidir. Buna derhâl son verilmesi gerekmektedir Sayın Bakan.

Sayın Bakanım, halkımız Çanakkale, Osmangazi, Yavuz Sultan Selim Köprülerine artık girmeye korkuyor. Yani başından beri girmeye korkuyor da ne zaman korkmadan girebilecek onu merak ediyoruz. Navigasyonlar insanları sürekli pahalı köprü ve otoyollara yönlendiriyor, vatandaşları yönlendirmesi için buralarla anlaşma mı yaptınız, hakikaten merak ediyoruz? Bütçenin belini büken, “Emekliye, dar gelirliye kaynak yok.” deyip milyarlarca dolar akıttığımız bu kamu-özel iş birliği projelerine verdiğiniz garantileri düşürmeyi planlıyor musunuz? Geçmediği köprüye, tünele, otoyola; gitmediği havalimanına, tren garına; tüketmediği elektriğe milyarlarca dolar ödemek zorunda kalan vatandaş Portekiz modeliyle bu projelerden kurtarmayı düşünüyor musunuz? Yani, yeniden şirketlerle müzakere ederek öncelikle tabii, dolar, yabancı para cinsinden Türk lirasına çevirerek bunu düşünüyor musunuz, bunu sormak istiyorum?

Sayın Bakanım, Konya Hızlı Tren Hattı açılışında “Yunus ile Mevlana’yı birbirine kavuşturuyoruz.” dendi ama insanımız Mevlana’ya ulaştı, Yunus Emre’ye ulaşamadı. Ne demek istiyorum? Türk-İslam tasavvufunun, Anadolu irfanın aydınlanmasının en önemli manevi değerlerinden olan, ayrıca Türk dili ve edebiyatının var olmasına en büyük etkenlerden olan Yunus Emre’nin kabrinin olduğu Mihaliççik ilçemizin Yunus Emre Mahallesi Ankara’ya sadece 150 kilometre mesafede olmasına ve içinden hızlı tren hattı geçmesine rağmen ulaşım imkânına sahip değildir. Bu nedenle, başta Ankara, İstanbul ve Konya olmak üzere milyonlarca vatandaşımız, toplu taşımayla ulaşım imkânı olmadığından bu mübarek zatı ziyaret etme imkânı bulamamaktadır. Yunus Emre Mahallemizde hızlı tren için yapılan platformun işlevsel hâle getirilerek durak olarak kullanılmasıyla hem Mihaliççik’ımıza ulaşım kolaylaşacak hem de Yunus Emre’nin kabrine ziyaret imkânı doğacaktır.

Sayın Bakanım, Karayolları Genel Müdürü olarak bu bütçelerde çok dinlediniz benden, hatırlayacaksınız; neyi söyleyeceğimi ben söylemeden sorsam dersiniz ama ben yine söyleyeyim: Kırka-Seyitgazi-Afyon kara yolunu, bu yolu Eskişehirlielerin yaptırması için benim Afyon milletvekili mi olmam lazım? Sayın değerli milletvekilimiz az önce oradaydı “Şunu yaptınız, bunu yaptınız.” diye teşekkür ede ede bitiremedi. Bakın “ölüm yolu” denildi buna, Kırka-Seyitgazi- Afyon kara yoluna. Her seferinde Cumhurbaşkanı, bakanlar, AK PARTİ milletvekilleri tarafından “Yapacağız, edeceğiz.” deniliyor ama olmadı. 10 bin imza toplandı, 10 bin imza; Seyitgazi ilçesinde o kadar insan yok, 10 bin imza topladık, Meclise geldik, bakanlara verdik, maalesef yapılmadı. İşin üzücü yanı ise Afyon’dan yola çıktığımızda, çift gidiş çift geliş, Eskişehir il sınırına geldiğinizde sanki bir düşman memleketine gitmiş gibi ölüm yoluna dönüyor; kimsenin umurunda değil. Bunun tamamlanması lazım.

Alpu yolu kaplumbağa hızıyla gidiyor; kaç yılda bitecek, bu konuda bir rakam verebilecek misiniz?

Sayın Bakanım, Eskişehirli ve Eskişehir’den geçenler eğer sabah saatlerinde, akşam saatlerinde geçiyorlarsa saatlerce o yolda bekliyorlar. Adı “çevre yolu” ama inanın çevre yoluyla alakası yok. Bizim kuzey çevre yolu, güney çevre yolu konusunda ne yapılacak? Eskişehirli ve sadece Eskişehirli değil, oradan geçen tüm Bursalısını, Ankaralısını -yani birbirine bağlayan bir yol- cezalandırmaktan, ölüm yollarına mahkûm etmekten lütfen vazgeçin diyoruz. Türkiye’nin her kentine şerit şerit yollar yapılıyor, ilçelerine kadar çevre yolu yapılıyor. Lütfen artık Eskişehir’i es geçmeyin diyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bir dakika ilave süre veriyorum.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, önemli bir husus: Biliyorsunuz, TÜLOMSAŞ’ımız vardı bizim, genel müdürlüktü, İstanbul’da Büyükşehir Belediyesi’nde seçimler kaybedilince oradaki bürokratlara koltuklar yaratıldı, TÜRASAS’a dönüştü ama merkezîyetçi, hantal bir yapıya dönüşmesine neden oldu. Oradaki çalışanlarla, sendika temsilcileriyle ben konuşuyorum; sipariş alamıyorlar, üretim durma noktasında, koca fabrika atıl durumda. Lütfen bu konuyu bir etüt ettirip, analiz ettirip... Yani ne derler; akıl akıldan üstündür, hatadan dönmek belki de erdemdir. TÜLOMSAŞ olarak çok başarılıydı, kâr eden bir kurumdu ama TÜRASAS’a dönüştükten sonra inanın siparişler Ankara’dan belirleniyor; stok doldu Eskişehir’de, Sivas’ta, Adapazarı’nda ama personel alımlarından siparişlere kadar her şey merkezden yönetiliyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Lütfen bu konuyu yeniden analiz ederek TÜLOMSAŞ’ın eski hâline, gurur duyduğumuz hâline dönüşmesine imkân verin diyorum.

Bütçeniz hayırlı olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, şimdi Sayın Orhan Yegin'e söz vereceğim. Biliyorsunuz, önce Komisyon üyelerine sonra Komisyon üyesi olmayan milletvekillerine söz veriyorum. Kendisine tam söz vereceğim sırada aşağıdaki yoklamadan dolayı benden izin istedi. Yoklama olmasından dolayı izin verdim ve gelince de burada, şu ana kadar bekledi, ondan dolayı söz veriyorum, aksi takdirde geri dönmüyorum. Bu açıklamayı da yapmak isterim.

Süreniz on dakikadır.

Sayın Yegin, buyurun.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, bütün ekibinizle beraber hoş geldiniz. Sizi, ekibinizi, salonda bulunan herkesi saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Az önce Sayın Karakaya Vekilimiz bahsetti, gerçekten biz de Genel Müdürlüğünüz döneminde Ankara'da ki başka illerde de gayretli çalışmalarımızı gördük. Bütün ekiple beraber Ulaştırma Bakanlığımız, iktidara geldiğimiz günden beri gerçekten yaptığı işlerle, dokunuşlarla milletimize, şehirlerimize yaptığı dokunuşlarla, hayatımıza yaptığı dokunuşlarla ilk günden bugüne kadar hep gerçekten gururlandığımız işler yapan, bizi, memleketimizi hakikaten ilklerle karşılaştıran bir bakanlık. Buna, bu dönem siz öncülük ediyorsunuz; Allah yardımcınız olsun. İnşallah, dünden çok daha başarılı olacağımıza inanıyoruz.

Şimdi, bugün yine böyle “sermaye”, “burjuva” tartışmaları üzerinden siyaset yapan arkadaşlar oldular. Bizi “Sermayenin partisi, sizin önceliğinizin vatandaşın hayatının kolaylığı değil sermayenin kârlılığı.” diye itham ettiler yine. Burada, bakanlık bütçelerinde bize hep böyle bir burjuva havası vermeye çalışıyorlar ve şimdi gitmişler ama...

Şimdi, burada, sunumunuzda size “Şov yapıyorsunuz.” dediler, “Şovunuzda da gördük ki ülkeyi böldüğünüz ortaya çıktı. Sonra biz bölücü oluyoruz, siz vatansever.” diye bizi suçladılar; biz ülkeyi bölmüyoruz. Bizim bu Bakanlıkta bir sloganımız var, dedik ki: “Yolları böleceğiz, gönülleri birleştireceğiz.” Yolları böldük ve gönülleri birleştirdik. 6 bin kilometre olan Türkiye'nin bölünmüş yol uzunluğunu bugün 30 bin kilometreye ve üzerine inşallah hep beraber taşıdık ve hep millete dokunacak işler yaptık. Bize “Sermayenin partisi, sermayenin kârını düşünen parti, vatandaş düşünmeyen parti.” diyorlar ama bakınız, biz “Uçmayan kalmassın.” dedik, “Havayolu, halkın yolu.” dedik. Bugün neredeyse eğer bir hafta, on gün, on beş gün, yirmi gün önceden gideceğiniz yerin planlamasını yapıp biletinizi alırsanız şehirler arası otobüs firmalarının, bu otobüslerin taşıdığı yolcu ücretlerine uçabileceği bir hava yolu ulaşım imkânı getirdik vatandaşa. Milyonlarca insanın uçtuğu ve havalimanı sayımızın 26'dan 57'ye, 50 ülkede 60 noktadan, 130 ülkede 343 noktaya uçan bir hava yolu ağı, bir dış ilişki, bir vatandaşın erişimini kolaylaştıran bir ağ ördük.

Aynı zamanda, hava meydanlarının standartlarını yükselttik yani biz 26'dan 61'e çıkardık havalimanı sayımızı ama mevcut havalimanlarının da terminallerini yenileyerek, pistlerini yenileyerek vatandaşın oraya gelip gittiğinde daha nitelikli, daha kaliteli bir hizmet almasını sağladık. Mesela, “Yolları böldük, gönülleri birleştirdik. Ferhat olduk, dağları deldik.” diye sloganlarımız oldu. Ve bakın, cumhuriyet tarihi boyunca, AK PARTİ'den önce Türkiye'de yapılan tünel uzunluğu toplamda 50 kilometre, Türkiye'nin her tarafında yapılan tünel uzunluğu 50 kilometre.

Değerli arkadaşlar, biz, AK PARTİ'nin kendisinden önce Türkiye'de yapılmış toplam 50 kilometre tünel uzunluğundan daha fazla bir uzunlukta tüneli, 56 kilometre tüneli; yapımı, inşaatı üç yıl süren ve üç yılda tamamlanan Artvin Barajı'nın etrafındaki bağlantı yolları üzerinde yaptık. Bugün 725 kilometre, Türkiye'nin değişik yerlerinde, doğusunda da batısında da kuzeyinde de güneyinde de tünel

uzunluğuna ulaşmışız; Allah'a sonsuz şükürler olsun. Bunları, bunların hepsini takdir etmek lazım ve yaptığımız otoyollarla Türkiye'deki ortalama hızı -işte, Bakanımız da sabah bahsetti- 40'tan 88'e ıkarmışız ve buna rağmen yani 2 katından fazla bir hız ortalamasına gelmemize rağmen kazalarda ölümlü kaza oranlarını da, Allah'a sonsuz şükürler olsun, bu yolların kalitesiyle, güvenliğiyle yüzde 80 azaltmak nasip olmuş. Bunun öncülüğünü sizler yaptınız ama bu memleketin başarısı, hepimizin başarısı. Bunun öncülüğünü Cumhurbaşkanımız yaptı ama bu, sevinmek isteyen herkesin başarısı, hepimizin başarısı, milletimizin, memleketimizin, ölkemizin başarısı.

şimdi, Sayın Gürer, az önce dediniz ya "Algıyı başarıyorsunuz." Diye; güzel adamsın, sana atacak değilim, seviyoruz sizi Sayın Gürer ama bak, biz şöyle bir şey demiyoruz: "Yani buradan yol şuraya gidiyor, şu kadar kısmını biz yaptık ama işte, Yılmaz döneminde de bilmem kim döneminde de yapılanları biz yaptık algısı vermiyoruz." Aksine, altını çizerek söylüyoruz: "Bizden önce 6 bin kilometreydi, taş üstüne taş koyandan Allah razı olsun, biz 30 bin kilometreye getirdik." "26 havalımanı vardı bizden önce, yapanlardan Allah razı olsun. Kıt kaynaklarla, zor imkânlarla, siyasetin o parça parça olduğu dönemlerde, vesayetin yoğun olduğu dönemlerde her şeye rağmen bunu yapanlardan Allah razı olsun ama biz bunu 61'e çıkardık." diyoruz. Onları da anıyoruz, onlara da teşekkür ediyoruz; onların geçmişlerine rahmet okuyoruz, geleceklerine hayırlı ömür diliyoruz. Ama biz burada aynı tabloyla karşı karşıya değiliz, onun altını özellikle çizmek istedim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – On yılda yaptığımızı siz yirmi yılda yapamadınız.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Eyvallah.

Dolayısıyla buradan devam edelim.

şimdi "Bize ölkeyi bölüyorsunuz." dediler, işte, "Bizim bölgemizde, Muş'ta şunu yapmıyorsunuz, bunu yapmıyorsunuz." dediler. Mardin'e gitseler, Siirt'e gitseler, Diyarbakır'a, Batman'a, Van'a, Yüksekova'ya, Tunceli'ye gidip baksalar aslında bu cümleleri burada kurmaya bence utanırlardı. Mesela Hasankeyf Köprüsü'nü görselerdi, Zarova Köprüsü'nden, Beğendik -Botan- Köprüsü'nden, Singe Köprüsü'nden bir kere geçmiş olsalardı bu cümleleri burada kurmazlardı. Evet, Kuskunkıran Tüneli'nden, Karabet Kar Tüneli'nden, Cudi ve Ortabağ Tüneli'nden, 8 Ağustos Tüneli'nden Bitlis'te geçmiş olsalardı burada bu cümleleri kurmazlardı. Burada olsalardı kendilerine bir sormak isterdim "Pertek nerede, Pertek?" diye. Maalesef böyle ithamlarla bizi suçluyorlar. Biz ayrım yapmadan hizmet yaptık bu ölkeye, tıpkı siyasetimiz gibi; ayrım yapmadan siyaset yaptığımız gibi. Biz vatandaşın verdiği oya bakmadan, mezhebine bakmadan, etnik kimliğine bakmadan; namaz kılıyor mu, kılmıyor mu bakmadan; iki içiyor mu, içmiyor mu bakmadan; yaşam tarzına, giyim kuşamına bakmadan siyaset yaptığımız gibi hizmetimizi de vatandaşımıza götürdük.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – ok vergi koydunuz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Biz ihtiyaca baktık, imkâna baktık ve bu ihtiyaç ile imkânlar arasındaki öncelikleri oluşturarak hizmet ettik. Yirmi küsur yıldır böyle yaptık, Allah'a sonsuz şükürler olsun, böyle yapmaya devam edeceğiz.

şimdi KÖİ'lerden çok bahsedildi. KÖİ'lerle ilgili aslında söyleyeceğim uzunca şeyler var ama süremiz daralıyor, Başkan da birazdan kesecek. Ben özellikle şunu söylemek istiyorum arkadaşlar: şimdi, yapılan işler içerisinde elbette isabetsizlikler olur, hepimiz kuluz, Tanrı değiliz, yaratıcı değiliz. Yaptığımız işlerde isabetsizlikler olur, binlerce iş yaparız, yüzlerce iş yaparız, bunların yüzde 99'u tutar, 1'i tutmaz; yüzde 90'ı tutar, 10'u tutmaz. şu kadar yapılan yap-işlet-devlet projeleri içerisinde, KÖİ projeleri içerisinde ya bir tane bir örnek yakalamışsınız, o da neden? Orada bir hedef konulmuş "3

tane şehrin ortası, termal su var, turizm burada artar, ilerleyen zamanlarda şöyle olur, turizm tesisleri yapılır; Türkiye'nin dört bir tarafından, yurt dışından buraya gelen olur.” diye bir öngörü yapılmış, ona göre bir liman yapılmış oraya, havalimanı; tutmamış, evvallah.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Birçoğunda sapmalar var ama.

ORHAN YEGİN (Ankara) – Ama bu bir örnek üzerinden, bütün yapılan işler için “Ütopik işler yapıyorsunuz, fizibiliteden anladığınız yok.” diye böyle suçlamalara, ya gerçekten buna biz üzülüyoruz mesela.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sefer koysunlar Ankara'dan, arada gidip gelelim.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sayın Gürer, buna biz üzülüyoruz yani hakkı teslim edip de “Ya, şu işte yanlış olmuş. Bu yanlış da yapanlar kimse çekin kulağını -nasıl çekiliyorsa hukukla, mevzuatla şunla bununla- ondan sonra işler doğru olsun. Bu bir tane de olmasın, hep beraber göğsümüzü gerelim.” deseniz keşke.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Çekmediniz mi?

ORHAN YEGİN (Ankara) – Ama o bir örnek üzerinden her şeye “yanlış” deyince “Ütopik işler yapıyorsunuz.” deyince “Fizibilitesi yanlış işler yapılıyor.” denince; bunca işin içerisinde, bir örnek üzerinden yapılan her hayırlı işi karalayınca, değerli arkadaşlar, insan üzülüyor.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Verin bir araştırma önergesi. On bir yıldır vermediniz bir araştırma önergesi.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Siz böyle konuşunca “fizibilite” “fizibil” gibi kavramları kullanınca aklımıza bugün kapasitesi 2 katına çıkarak ikinci pistinin inşası tamamlanmış ve hepinizin kullandığı “Sabiha Gökçen Havalimanına, uçak inmeyen yere havalimanı yapılan başka bir ülke var mı?” sorusunu soran fizibilitede zirve kişiler ve cümleleri getiriyorsunuz. Allah aşkına yapmayın.

Sizleri saygı ve hürmetle selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, böylece, müzakereler tamamlanmıştır.

Şimdi on beş dakika süreyle Sayın Bakana soru soracağız.

Öncesinde Sayın Saadet Partisi Grubu Sözcüsü Sayın Temurci'nin herhâlde bir talebi var.

Sayın Temurci, buyurun.

IV. AÇIKLAMALAR (Devam)

2.- İstanbul Milletvekili Selim Temurci'nin, eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Feridun Bilgin'in babasının cenazesi nedeniyle toplantının başına katılmadığına, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının faaliyetlerinde şeffaflığın öne çıktığı, buna Bakanın öncülük ettiği bir dönemin gerçekleşmesini ve bütçenin hayırlı olmasını temenni ettiğine ilişkin açıklaması

SELİM TEMURCİ (İstanbul) - Sayın Başkan, Sayın Bakanım, çok kıymetli bürokrat arkadaşlar; ben de hepinizi saygıyla, muhabbetle selamlıyorum.

Bu sabahki toplantının başına katılmadık. Eski Ulaştırma Bakanımız Feridun Bilgin Bey'in babası vefat etmişti, onun cenazesindeydik.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Allah rahmet eylesin.

SELİM TEMURCİ (İstanbul) – Şimdi, tabii, malum, bir meşhur siyasetçinin şöyle bir sözü var, siz de bilirsiniz, der ki: “Hata yapmaktan korkan bir insan hiçbir şey yapamaz.” Yani gerçekten bugün son yirmi, yirmi beş yıla bakıldığında Ulaştırma Bakanlığımız birçok şey yaptı. Sayın Bakanım, şahsınızda

çok güzel şeyler duyduk. Çok şey yapmış olmanın bazen bedeli de vardır ama bu salonda demokrasiyi, hukuku, hukukun endeksini, ekonomik verileri, birçok şeyi iki aydır arkadaşlarla konuşuyoruz. Bu ülkenin bir sevdalısı olarak sizden talebimiz şudur: Son yirmi, yirmi beş yılda eğer bir yerlerde leke varsa o hata yapmanın, çok iş yapmanın getirmiş olduğu şeffaflıkla ilgili, ihalelerle ilgili, rakamlarla ilgili sizin yeni, bembeyaz, bir ak sayfa açmanız lazım. Eğer böyle bir şey yaparsanız, yapmayı becerebilerseniz bence Türk demokrasisine Ulaştırma Bakanlığının yapmış olduğu en büyük iyiliği yapmış olursunuz çünkü her ne olursa olsun, bugün biz hâlâ TCDD Teknik AŞ'yi konuşuyoruz; bunu AK PARTİ'li arkadaşlarla konuşuyor, biz de konuşuyoruz; hâlâ KÖİ projelerini konuşuyoruz. Dolayısıyla burada şeffaflığın öne çıktığı ve buna sizin öncülük ettiğiniz bir dönem inşallah önümüzdeki beş yıl içinde gerçekleşir. Bu kadar iyi yapılan şeylerin bu kadar kötü resmedilmesine sebebiyet veren kim olursa olsun mutlaka Türkiye'de toplumun önüne konulmalı.

Dolayısıyla ben sizlerin bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum ama Türkiye'ye böyle bir hizmetiniz olursa, korkusuzca bunu yapabilirsiniz millete de devlete de büyük bir iyilik yapmış olursunuz.

Başarılar diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Sayın Başkan, ben de söz alabilir miyim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, sadece sözcülere söz veriyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A) KANUN TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/276) ve 2022 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/274) ile Sayıştay tezkereleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

c) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

d) Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) (Devam)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi soru kısmına geçiyorum. On beş dakika süreyle soru taleplerini karşılayacağım. Değerli milletvekilleri, bir dakika süreyle sınırlıdır, bir dakikayı doldurmak zorunda değilsiniz, on beş dakika dolunca süreyi keseceğim. Eğer hızlı hareket edersek diğer milletvekillerinin de taleplerini karşılamış oluruz. Öncelikle Komisyon üyelerinden başlayacağım.

Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle Konya'ya yapılan yatırımlar konusunda başta Sayın Cumhurbaşkanımıza, zatalinize, diğer Bakanlarımıza ve Ulaştırma Bakanlığının fedakâr çalışanlarına teşekkür ediyorum.

Sorum: Konya metrosu projesiyle ilgili son durum nedir?

Alacabel, Kuşyuvası ve Sertavul Tünelleri ne zaman tamamlanıp hizmete açılması planlanmıştır?

Eğiste viyadüğüne kadar yapılan Konya-Alanya bölünmüş yolunun devamı ne zaman yapılacaktır?

Yatırım programında yer alan 35 kilometre uzunluğunda Belören-Bozkır bölünmüş yol projesi ne aşamadır, ne zaman yapılacaktır?

Seydişehir-Bozkır arası bölünmüş yol çalışmanız var mıdır?

Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Erdem...

ORHAN ERDEM (Konya) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Konya konularını çok iyi bildiğiniz için ve geldiğinizdeki toplantılar için de teşekkür ediyorum.

Ben de Mustafa Bey'in dediği gibi, Alacabel Tüneli konusunda ivedilik rica ediyoruz, 2025 yılı çok uzun.

Yine Ankara-Polatlı-Akşehir-Isparta-Antalya yolunda Ankara bölgenin şu ana kadar hiç ihalesi olmadı, Konya bölge 60 kilometre gelerek yolda ilerleme kaydetti, dikkatinizi çekmek istiyorum.

Kadınhanı-Kurthasanlı-Polatlı yolu kendi halinde çok dar bir yol, artık trafiği çekmiyor, projelendirilmesi gerektiğini rica ediyorum.

Yine Akşehir-Isparta-Antalya yolunda Yalvaç istikametine tünelle geçiş bir ara çalışılmıştı; bu konuda da ricamızı iletiyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Özlale...

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Ben Konya'yla ilgili konuşmayacağım.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Koskocaman bir ülke gibi Konya.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Evet, doğru.

Yap-ışlet-devret projelerinde talep tahminlemesini nasıl yapıyorsunuz? Nasıl yapıyorsanız belki onu tekrardan revize etmenizde fayda var.

İki: Çorlu tren kazasıyla ilgili siz Sayın Bakanımız ne düşünüyorsunuz?

Üç: PTT'nin önümüzdeki dönem nasıl bir rol oynamasını ve nasıl bir revizyona gideceğini düşünüyorsunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kılıç...

AHMET KILIÇ (Bursa) – Sayın Bakanım, medeniyetin ve kalkınmışlığın en büyük göstergesi olarak kabul edilen madencilikten tarıma, enerjiden turizme ve imalat sanayisine kadar pek çok sektördeki gelişmelerle etkileşimde olan ulaşım ve altyapı alanında son yirmi bir yılda önemli eserleri, dev yatırımları hizmete açtık, ülkemizin dört bir köşesini abat ettik. Başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere, tüm Ulaştırma Bakanlarımıza ve şahsınızda sizlere ve tüm Bakanlık yetkilisi isimlere teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Sayın Bakanım, Türkiye'de kişi başına düşen fiber optik hat uzunluğu ne kadardır?

Zengezur Koridoru'nun hayata geçmesiyle beraber lojistik alanındaki beklentilerinizi ve lojistik eylem planınızı bizlerle paylaşır mısınız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakırlıoğlu...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, bugün bahsetmiştim, Akhisar-Gördes-Köprübaşı yoluna 2024 yılında ne kadar ödenek ayrılmış, onu öğrenmek istiyorum.

Bir de ocak ayında bu kamu yatırımlarının programı, 2024 programı açıklanacak. Siz de bütçenizi yaptınız, esasında bu rakamlar belli. Neden ocak ayında bu açıklanıyor yani daha önce açıklansa da biz de burada sizin yatırımlarınızın ne olduğunu görsək, tartışsak daha verimli olacağını ben düşünüyorum.

Bir de bu İzmir-Ankara Hızlı Tren Hattı'nın 2024 yılında biteceği söylendi, 2025 denildi, yatırım programına bakıyorsunuz, 2026 yılı çıkıyor. Hangi yılda, ne zaman bitecek? O konuda da bilgi verirseniz sevinirim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Erkan...

NECMETTİN ERKAN (Kırşehir) – Sayın Bakanım, öncelikle arkadaşlarımızın, çalışma arkadaşlarımızın iletişime açık olmalarına teşekkür ederek başlamak istiyorum.

Kaman-Savcılı-Kırşehir yolunda yapım çalışmaları devam ediyor. Savcılı-Kaman arası ne zaman tamamlanacak?

Bir de Kırşehir-Tuzköy Havaalanı yoluyla ilgili bir planlamanız bulunmakta mıdır, son durum nedir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Altınsoy...

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) – Sayın Bakanım, ülkemize ve özelden Aksaray'a Bakanlığımızın yapmış olduğu yatırımlar ve hizmetler için teşekkür ediyorum.

Aksaray-Ulukışla-Adana-Yenice yük ve hızlı tren demir yolu hattı ihalesi ne zaman yapılacaktır?

Yine, ayrıca, Ortaköy-Aksaray il bağlantı yolu yapımı ne zaman tamamlanacaktır?

Bir de, Sarıyağşi-Ağaçören il bağlantı yollarının projesinin yatırım programına alınması hususunda Bakanlığımızın desteğini istiyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Arı...

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakan, öncelikle sizi dürüstlüğünüzden dolayı kutluyorum. Sebebi de şu: Her seçim dönemi geldiğinde Antalya'ya bir müjde verilir. İşte, son seçim arifesinde "İstanbul-Antalya arası hızlı trenle beş saate iniyor." diye son Bakanın, sizden önceki açıklaması. Yine: Bakanın: "Antalya'ya Hızlı Tren Projesi turizmcileri heyecanlandırdı." Yine: "İstanbul-Eskişehir-Antalya Hızlı Tren Hattı Projesi iç turizmi olumlu etkileyecek." Bunlar hep son seçim süreçlerinde söz verilir ama bir türlü gerçekleşmez.

Şimdi, Sayın Bakan, şurada da yine bir seçim arifesinde bir açıklama var...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – "Bir hayal daha gerçek oluyor..."

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Türel...

CAVİT ARI (Antalya) – ...söz verdiğimiz Antalya-Burdur-Isparta Yüksek Hızlı Tren güzergâhı belirlendi, uygulama projeleri başlıyor." Şeklinde, 2017 tarihinde...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Arı, teşekkür ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Siz Bakan olarak burada Antalya’ya gelen bir hızlı treni biliyor musunuz, bilmiyor musunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Türelî...

CAVİT ARI (Antalya) – Sayın Bakan, soruyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Türelî, mikrofonunuzu açtım.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Bitirsin sözlerini ama yani...

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Ya, herkese bir dakika veriyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Arı, soyadınız gibi hareket etmenizi bekliyorum.

CAVİT ARI (Antalya) – Teşekkür ederim.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Bende mi sıra?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Evet.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, sunuşunuzda “Kamu-özel iş birliğiyle ülkemize 740 bağlama kapasiteli yat limanı kazandırdık.” dediniz. Bunları hangi modelle -kamu-özel iş birliği modeli içinde dörtlü bir ayırım var biliyorsunuz- yaptınız? Bir de bunların toplam sözleşme değeri nedir? Yatırım ve sözleşme değerlerini almak isterim.

Bir de bu, Sabiha Gökçen Havalimanı’nın kapasitesinin artırılması -daha önce arkadaşlarımız da bahsettiler- yani uzun zamandan beri bu 2’nci pist inşaatının açılması gündeme geliyor. Tam olarak nedir, orada bir tarih verir misiniz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Gülsoy...

SEYDİ GÜLSOY (Osmaniye) – Sayın Bakanım, öncelikle bütçemiz hayırlı olsun.

Osmaniye’imize yapmış olduğunuz yatırımlardan dolayı teşekkür ediyorum.

Diyorum ki Osmaniye’li hemşehrilerimiz hızlı trene ne zaman bilecekler?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Açikkapı...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Öncelikle, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza Elazığ’mıza yirmi bir yıllık süreç içerisinde yapmış olduğu hizmetler için teşekkür ediyoruz, 32 kilometrelik bölünmüş yolunuzu 332 kilometreye çıkardıkları için.

Sayın Bakanım, daha önce de sizinle görüşmüştük; Pertek Köprüsü Proje ihalemiz inşallah bu ay sonunda ve aralık sonuna kadar yapılacak mı?

Bir de Baskil bölünmüş yoluyla alakalı bir çalışmamız vardı, bu konuda ne aşamadayız? Bunlarla ilgili bir bilgi alabilirsek seviniriz.

Ben tekrar 2024 yılı bütçesinin Bakanlığımıza ve ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Tüzün...

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Bakanlığın merkezinden gelen, mayasından gelen, Genel Müdürlük yapmış bir kişisiniz, Bakan olarak atandınız. Malumunuz ben Bilecik Milletvekiliyim, Marmara Bölgesi'nin hızlı gelişen bir kentti, 7 tane sanayi bölgesi var. Özellikle Bursa-Yenişehir, Yenişehir-Bilecik kara yolu Ulaştırma Bakanlığının bitmeyen bir aşkı oldu. Tam 2003 yılında ihalesi yapıldı, yirmi yıldır, bakınız, altını çizerek bir kez daha ifade etmek istiyorum, tam yirmi yıldır 35 kilometrelik yol yapılamadı, yapılmadı; bitmedi. Her bakan Bilecik'e geldiğinde sözünü verdi, oysa... Bilecik Milletvekili olduğum kadar, aynı zamanda bir sanayi kenti Bursa'ya ulaşım açısından, Gemlik Limanı'na ulaşım açısından, gelişen sanayi kenti açısından çok önemli yolun ne zaman biteceğini öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Bakan...

MEHMET BAYKAN (Konya) – Sayın Bakanım, sizleri, kıymetli bürokratlarınızı ve geçmişte birlikte mesai yaptığınız Bakan Yardımcılarını sevgiyle selamlıyorum.

Konya Çevre Yolu başta olmak üzere Konya yatırımlarına olan ilginize Karayolları Genel Müdürü olduğunuz dönemden yakinen şahidiz. Şehrimiz hızlı tren fırsatından ilk faydalanan kentlerden olup konforlu yolculuğun nimetlerinden faydalanıyoruz.

Yine, inşası devam eden şehir içi banliyö hattı cari fazla oluşturan ihracatıyla Konya sanayisine ve ülke ekonomisine ciddi katkı sağlayacaktır. Türkiye'nin en yüksek, Avrupa'nın sayılı viyadüklerinden Eğiste Hadimi Viyadüğü bir anıt yapı olarak Konya'mızın Hadim-Taşkent-Bozkır bölgesinde müthiş bir şekilde hayatı kolaylaştırmaktadır.

Yine aynı bölgenin ulaşımına ciddi bir katkı sağlayacak Taşkent-Bağcılar yolu Bakanlığımızdan sonra özel olarak gündeminize aldığınız bir iş olarak inşasına başlanmış, bahar aylarıyla birlikte inşaatın hızlanması beklenmektedir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Gürer...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sayın Bakan, küresel ısınmayla ortaya çıkan ani hava değişimleri kara yolları ve demir yolları yol güvenliğinin sürekli izlenmesi ve kontrolünü zorunlu kılmaktadır. Bu konuda Bakanlık olarak yeterli gözlem ve takip ekipleri var mıdır? Demir yollarında sel ve göçük, kara yollarında toprak ve yol kaymasını gözleyecek bir organizasyona sahip misiniz? Bu bağlamda, Çorlu tren kazası gibi demir yolu kazalarından gerekli ders alınmış mıdır? Risk haritası düzenli güncellenmekte midir?

2003-2023 arası TCDD'de meydana gelen tren kazası sayısı kaçtır? Kaç kişi yaşamını yitirmiştir? Kurumsal eksikliklerde meydana gelen kaza sayısı kaçtır? Kurumdan ceza alan yönetici var mıdır?

2003-2023 arası TCDD'de kaç liman özelleştirilmiştir? Hâlen TCDD'de kalan liman var mıdır?

2002-2023 arası kaç lojman yıkılıp kaç istasyon kapatılmıştır? TCDD'ye ait ne kadar arazi satılmıştır?

Kara yolları kentler arası mesafe ölçüm ve yol tabelası rakamları hangi kriterlerle belirlenmektedir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Ekmen...

MEHMET EMİN EKMEK (Mersin) – Sayın Bakan, bütçe kitapçığınızın 165’inci sayfasında “Mersin Limanı için 11,4 milyar TEU/yıl” yazılmıştır. Bu ana konteyner limanının hayata geçeceğine dair bizim için kuvvetli bir müjdedir. İlk adımı ne zaman göreceğiz?

Batman-Siirt ve Batman-Diyarbakır kara yolları tam yirmi iki yıldır, ülkenin dört bir yanında yapılan yollara rağmen kangren hâline gelmiştir. Bu konuyu gündeme almayı düşünüyor musunuz?

Diyarbakır ve Batman’ı kapsayacak hızlı tren ve otoban ağı projelerini ne zaman gündeme almayı düşünüyorsunuz?

Diyarbakır ve Batman illeri için yetersiz kalan Türk Hava Yolları uçuş seferlerinin özellikle Ankara-İstanbul için artırılması hususunda bir çalışmanız var mıdır?

Diyarbakır-Erbil seferlerini başlatmayı düşünmekte misiniz?

Diyarbakır-Güneybatı Çevre Yolu’nun son durumu nedir ve Diyarbakır’da hafif raylı sistem planlamanız var mıdır?

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Kasap...

ALİ FAZİL KASAP (Kütahya) – Sayın Bakan, Kütahya’ya hızlı tren gelecek mi? Otoyol sözünüz var mı?

Balıkesir yolu 1931 yılında başlamış, hâlâ bitmedi. Hisarcık-Gediz, Simav-Sındırgı, Tavşanlı-Domaniç-İnegöl yolları yapılacak mı? Yıllardır vadedildi, bunlar yapılmadı.

Ben de size tüm diğer milletvekili arkadaşlar gibi, özellikle AK PARTİ’liler gibi teşekkür etmek isterdim ama Sayın Bakan, şunu tekrar söylüyorum: Edemeyeceğim; havalimanı dışında hiçbir şey yok, kara yolunda otoyol yok, hızlı tren yok, bisiklet yolu yok -dalga geçer gibi oraya yazmışsınız da- bir metre bisiklet yolu dahi yok, tekrar söylüyorum.

Bir de Zafer Havalimanı’nda bu hesabı yapanlar hakkında araştırma önergesi veriyor musunuz Sayın AK PARTİ’li milletvekili arkadaşlarım? Verin biz de destekleyelim, a’dan z’ye bu hesaba, bu yanılığa sebep olanlar cezasını çöksinler, eğer bir hesap hatası varsa.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum

Sayın Çakırözer...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, Çorlu tren katliamında 28 vatandaşımız öldürüldü. Bilirkişi, TCDD üst yönetimi dâhil ihmali olanları sıraladı ancak savcının cezalandırılmasını talep ettikleri sadece birkaç yol çalışanından ve şeften ibaret. Bu iddianame sizin vicdanınıza sığıyor mu? Tespit edilen eksikleri değerlendirip emniyetli taşımacılık için önlem aldınız mı? Çorlu, Ankara YHT, Kalecik ve en son Elmadağ tren kazalarının sorumlusu bürokratlardan hesap sordunuz mu?

Başta öğrenciler ve engelliler olmak üzere vatandaşlarımızdan alınan fahiş valiz ücretlerini sona erdirecek misiniz? Mehmet Şimşek’in dediği gibi “vatandaşların daha ekonomik bulduğu devlet otoyolları ve Boğaz Köprüsü’nün özelleştirilmesi gibi bir düşünceniz var mı?

Eskişehir Güney ve Kuzey Çevre Yolu Projesi’nin ne zaman hayata geçirilmesi planlanmaktadır? Eskişehir’in ölüm yolları Seyitgazi-Alpu-Mihalıççık yolları ne zaman duble yol hâline dönüştürülecektir? Yunusre Mahallemizde YHT istasyonu oluşturulması gündeminizde midir? Sayın Bakan, 343 noktaya uçuş yapmakla övünüyorsunuz “57 havalimanımız aktif işliyor.” diyorsunuz; Eskişehir’imize tarifeli uçuşları ne zaman başlatacaksınız?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ediyorum değerli milletvekilleri.

Soru kısmı tamamlanmıştır. Süreyle uyumlu oldukları için tüm milletvekillerine teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Bakana görüş, eleştiri ve sorulara cevap vermek üzere otuz dakika süre veriyorum.

Sayın Bakanım, buyurun lütfen.

Süreniz başlamıştır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri; öncelikle beni sabırla dinlemiştiniz, teşekkür ettim. Ben de sizleri gerçekten sabırla dinledim. Benim elimdeki notlara göre ben 28 sayfa not aldım, bütün bürokrat arkadaşlarımın aldığı notları siz ona göre tahmin edin. Tabii, arkadaşlarımızın yolladığı not da var epey, elbette bunlara tanımlı olan kısa süre içerisinde cevap vermem mümkün değil yoksa bunların hepsine cevap verebilecek bilgiye sahibiz. Hele grafikler ve haritalar üzerinden konuşmayı çok severim, keşke yeterince vaktimiz olsa da ben o grafiklerden, haritalardan size anlatmış olsam. Tabii, soruları soran ya da gündem eden Komisyon üyelerinin bir kısmı burada değil ama kayıtlara geçmesi adına, ayrılan süre içerisinde ben cevaplamaya çalışacağım.

Öncelikle şunu söylemek isterim: Gerçekten kamu kaynağı kullanıyoruz, kamu adına iş yapıyoruz ve bunun sorumluluğunu taşıdığımızı sizlere ben özellikle söylemek isterim. Vicdani sorumluluktur. Biz, ahiret beklentisi olan insanlarız. Dolayısıyla bu anlamda da sadece bu dünyada değil diğer dünyada da hesap vereceğimizin farkındayız ve yaptığımız işleri de buna göre yapmaya çalışıyoruz işin açıkçası.

Çok gündem olan kamu-özel iş birliği projeleri konusunda saatlerce konuşabilirim ama çok kısacık bir şeyler söylemeye çalışayım. Burada biz her türlü ulaşım yapısında ama daha çok kara yollarında kullandık. Öncelikle siz bir talebi tespit edersiniz, sonra o taleple ilgili hangi yöntemle yapabileceğinizi konuşursunuz, finansmanından ihale yöntemine kadar bunu konuşursunuz. Mesela, bizim yollardan geçerken eskiden sizler görürdünüz, hortumlar vardı, üzerinden “tırt tırt” diye geçerdiniz onların. 500 yerde istasyonumuz var şimdi, fiber optiktir onlar, onlardan bütün sayıları alırsınız, hızından araç cinsine, yüküne kadar alırsınız -ki biz onları alıyoruz- sonra oradaki potansiyeli, gelişmeyi, ekonomikliği dikkate alırsınız, sonrasında belli aşamalara göre oradaki istatistikleri tutarsınız, ülkenin hedeflerini ortaya koyarsınız ona göre de bunu, ülkenin içerisinde bulunduğu bütçe imkânlarına, kaynaklara göre hangi yöntemle yapmanız gerektiğine karar verirsiniz. Bunlardan bir tanesi millî bütçeyle yapmaktır, bir tanesi dış krediyle yapmaktır, bir tanesi de kamu-özel iş birliği ya da “yap-işlet-devret” dediğimiz yöntemle yapmaktır. Burada, tabii, en çok eleştirilen yap-işlet-devret yöntemi. Biz, öyle imkân bulduk, öyle yaptık, yarın farklı imkân bulduğumuzda o şekilde de yapacağız onu. En çok eleştirilen konu şu: “Geçmediğiniz yolun parasını ödüyorsunuz.” Vallahi ben Pervari-Botan Köprüsü’nden -Sayın Vekilim de bahsetti- 1 defa geçtim görev hasebiyle, bir daha geçer miyim bilmiyorum ama parasını ben ödüyorum. O zaman diğer yap-işlet-devret modeli yollardan geçen insanlar en azından bir kısmını ödüyor, geri kalanını da biz geçmeyenler ödüyoruz. Dolayısıyla bu tamamen bir hesap yöntemidir, ben de mühendisim, bu hesapları gerçekten yapabiliyorum. Mesela, bir Station Renault Aydın-Denizli arasında 175 liraya nasıl gider? Vallahi şöyle gider: Parası olan otoyoldan gider, mevcut devlet yolu rahatlamış olur, Station Wagon kullanan ağabeyimiz, amcamız da oradan rahat rahat gider; ona da böyle bir kolaylık sağlamış oluruz diye düşünüyorum. Burada şunu da atlamamamız gerekir: Özellikle yap-işlet-devret projelerinde işletme süresi boyunca oradaki bütün işletmeyi ilgili firmanın yaptığını

ve işletme süresi sonucunda da -onu bakımdan ari bir şekilde- asfaltını, vesairesini, bütün tesislerini yenileyerek kamuya devretmesi gerektiğini de sözleşme şartlarına göre sağlıyoruz; onu da bilmenizi isterim.

Tabii, buradaki maliyetler noktasında çok farklı şeyler söylendi. O maliyetlere girmeyeyim ama şu kadarıyla yetineyim müsaade ederseniz: Çanakkale Köprüsü'nün sadece yapım maliyeti 2 milyar 530 milyon avrodur ya da 2 milyar 540 milyon avrodur. Eğer, bugün yapalım dersek, dünyadaki oluşmuş olan emtia fiyatlarına göre tam 3,5 milyar avrodur. Kârlı mıyız, değil miyiz?

Ben, son olarak yap-işlet-devretle ilgili şunu söyleyeyim size: Biz Avrasya Tüneli'ni kullanıyoruz, Marmaray'ı kullanıyoruz. Şimdi, size 1 Kasım ile 10 Kasım arasında Kuzey Marmara Otoyolu'nu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü, Avrasya Tüneli'ni ve Marmaray'ı kapatıyoruz dersem ne dersiniz? "Niye?" diye sorarsanız "Ya, yapmasaydık ne olurdu?"yu anlamamız için gerçekten diye sizi cevaplayabilirim. Yap-işlet-devretle ilgili bu kadarıyla yetineyim müsaadenizle.

Haydarpaşa Garı'yla ilgili, oranın birilerine satılması, gündemimizde yok. Devrediyoruz, doğru. Kime devrediyoruz? Turizm Bakan'ımıza devrediyoruz ve tam bir turistik destinasyonla orayı İstanbul'a ve ülkemize bu anlamda da kazandırmış olacağız, asli görevlerini de yürütmeye devam edecek.

Geminbeli Tüneli'nde işçi gördük, çok şükür, devamını da göreceğiz inşallah.

Türk Hava Yollarının uçak alımında TUSAŞ'ın sürece dâhil olup olmadığını sormuştu bir Komisyon üyemiz. Kesinlikle sürecin içerisinde. Zaten şu ana kadar dâhil olmasının sonucunu, bu süreçlere nasıl geldiğini KAAN uçağıyla, HÜRJET'le, ATAK helikopteriyle, ANKA insansız hava aracıyla bu şekilde de açıklayabilirim.

Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki 2'nci pist bitti. Bugünlerde, Sayın Cumhurbaşkanımızın müsait olduğu bir programla resmî açılışını inşallah yapacağız. Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki günlük, tek pistteki uçuş sayısının 700 olduğunu da sizlere ifade etmek isterim. Bugün itibarıyla da yıllık 36 milyon yolcuya hizmet etmeye başlamıştır yani hiç kimsenin uçmayacağını düşündüğümüz havalimanından bahsediyoruz.

Uçak, yüksek hızlı tren bilet fiyatları, öğrencilerin seyahat edememesiyle ilgili gündem oldu. Tabii, burada, Komisyon üyelerinin bazılarının, doğrudan bir üyenin kendi konuşması içerisinde ya da farklı üyelerin konuşması içerisinde ben şunu görmüş oldum gerçekten: Bir taraftan uçak biletlerinin çok çok pahalı olduğunu, diğer taraftan da aynı ile uçak seferlerinin yeterli olmadığını söylüyorlar. Tabii, tavan fiyatı 1.650 liradır, siz 500 liraya, 600 liraya da bilet alabilirsiniz. Dolayısıyla artık hakikaten şu andaki uçak filomuz bu talebi karşılayamaz durumdadır. Uçak biletini 5 bin lira yapalım, bakın, kimse binmez. O zaman biz demek ki doğru bir politika uyguluyoruz. Şunu da söyleyeyim: Yurt içi uçuşlardaki bütün operatörler zarar ediyor ama zorlamamızla beraber uçuyorlar. AnadoluJet 25 tane uçak kiraladı, bundan sonra inşallah birazcık daha sizin taleplerinizi karşılama noktasında olmuş olacağız.

Güvenlik yollarıyla ilgili eleştiriler oldu. Tabii, biz, o bölge insanının güvenliğini sağlamak için bu yolları yapmaya devam edeceğiz.

"Amanos Tüneli'nden bahsetmediniz." dediniz, sunumumun 81'inci slaytında vardı; Sayın Karasu'nun bir eleştirisiydi.

Gemi sökümlerinde denetim Sayıştay raporunda. Sayıştay raporlarıyla ilgili şunu söyleyeyim müsaadenizle: Daha çok sorgu tarafından eleştiriyorsunuz ama Sayıştay raporlarının nihai olarak son hâlinin neye geldiğine bakmak lazım. Sorgunun eğer doğru cevabını vermişsek ya da gereğini yapmışsak o kapanmış demektir. Böyle değerlendirmekte fayda var. Gemi sökümlerinde liman başkanlıklarımız gerekli denetimleri yapmaktadır.

“Kombine taşımacılığı sağlamalısınız.” noktasında bir eleştiri var, kesinlikle buna gayret ediyoruz.

Sayın vekillerimizce, özellikle muhalefet milletvekilleri tarafından sosyal medya paylaşımlarımızın ve basın açıklamalarımızın takip edildiğini memnuniyetle gördüğümü söylemek isterim. Demek ki bu doğru bir kanal, sizleri ben bilgilendirmeye devam edeceğim.

Tabii “Bürokratların vicdan sahibi olması gerekir.” diye bir eleştiri var. Ben de bu ülkede otuz dört yıl bürokratik yaptım. Benim arkamda oturan, salonda olan bütün bürokrat arkadaşlarım vicdanlı insanlardır, sağ olsunlar.

Yine, bazı hedeflerimize, kendi koyduğumuz hedeflere ulaşamadığımızdan bahsedildi. Mesela bir milletvekilimiz yüzde 18 hedefinin yüzde 17’de kaldığını... Ya, o kadar da eksikimiz olsun diyeyim müsaadenizle.

Deprem vergisi, ulaştırma yapılarının performansı ile ilgili konular oldu. 6 Şubat’taki deprem bölgesinde ulaştırma yapılarında, Malatya-Adıyaman arasındaki demir yolu hattı ve Hatay Havalimanı dışında ciddi bir aksaklığımızın olmadığını gerçekten ben söyleyebilirim. Bu yapılar gereken performansı göstermiştir.

Yine, soru önergelerinden -352 adet soru benim Bakanlığım döneminde soruldu- 270 tanesini cevaplamışız, 82 tanesiyle ilgili de hazırlık ve cevaplama süreçleri devam ediyor.

Yine, bazı arkadaşlarımızın usulsüz mal edindiğiyle ilgili eleştiriler oldu. Memurların mal varlığının takibi, denetimi tarafımızdan yapılmaktadır. İddia edilen sitelerden arkadaşlarımız böyle bir mal edinmemiştir, bunu söylemek isterim.

Ulaşımında enerji tüketiminin yeşil ve çevreci olması gerektiği noktasında eleştiriler oldu. Biz de bu noktada gayret ediyoruz, bu anlamdaki eleştirilerimize de ben teşekkür ediyorum.

Yine, yaptığımız ulaştırma projelerinde hayvan ve çevre duyarlılığının göz ardı edildiği genel anlamda söyleniyor. Mesela Çanakkale Köprüsü’nde deniz içerisindeki temelleri oluştururken oradaki pına kabuklularını taşıdığımızı söylemek isterim. Yunusların göç zamanında orada bütün aciliyetimize rağmen çalışmalarımızı durdurduğumuzu söylemek isterim.

Yine, yirmi bir yıllık iktidarımız döneminde yaklaşık 19,5 milyon ağaç diktiğimizi ifade etmek isterim. Burada da Orman İdaresinin dışında en fazla ağaç diken Bakanlık ya da kurum olduğumuzu söylemek isterim.

Van Çevre Yolu’nda çalışmalarımız devam ediyor. Doğu, güneydoğudaki bazı yatırımları ihmal ettiğimizden bahsediliyor. Sayın Vekilime ben söylemek isterim, Van Milletvekilimize söylemek isterim. Benim dedemin mezarı Malazgirt’tedir, ben oraları severim, oralara da gayret ederim. Hani 1071’den değil hemen annemin babası olan dedemden bahsediyorum. Dolayısıyla sunumlarımızda yeterince yer almamış olabilir, bundan sonra ona da dikkat ederiz.

Belevi-Tire, Torbalı-Kiraz yollarıyla ilgili Sayın Milletvekilimizin eleştirisi olmuştu. Orada bazı kamulaştırma problemlerinden dolayı, bazı ocak problemlerinden dolayı istediğimiz sürede bitiremedik gerçekten ama onlar çözüldü, inşallah 2024 yılında bunları bitirip hizmete açmayı hedefliyoruz.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – “2026” deniyor Sayın Bakan, 2026 tarihi gözüktüyor.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) – Çevre yolu için bir tarih verebiliyor musunuz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – 2024’te inşallah bitirmiş olacağız.

Van Çevre Yolu’nda da yaklaşık -yanlış hatırlamıyorsam- 41’in 18’ini bitirdik. Hani muhtemelen 2025 yılında bitirebiliriz diye düşünüyorum.

Akdeniz Sahil Yolu'yla ilgili bahsetmiştim, 110'uncu slaytta onunla ilgili bilgi var; Sayın Vekilimize ben bunu hatırlatmak isterim.

Yine, İstanbul depremiyle ilgili Ulaştırma Bakanlığı olarak almamız gereken bütün önlemleri aldık. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'ndeki askı halatlarının değiştirilmesinde, viyadüklerdeki her türlü önlemin, yollardaki her türlü önlemin alınmasına kadar... Orada İstanbul ve civarındaki Bakanlığımıza bağlı ulaştırma yapılarıyla ilgili bu anlamda bir problemimizin ve riskimizin olmadığını ifade etmek isterim.

Birçok Komisyon üyemiz Doğu Akdeniz'deki liman konusunu, Mersin konusunu, oradaki konteyner limanı ihtiyacından bahsettiler. Biz Doğu Akdeniz'de hem Mersin'de hem de Adana'da birer tane liman projesini yürütüyoruz. Bunların fizibilitelerine göre ve ihtiyaç durumlarına göre imalatlarını da planlayacağız.

TÜVTÜRK'teki araç fiyatlarının, muayene bedellerinin yüksekliğinden bahsedildi. Bu sözleşme gereği, yeniden değerlendirme oranına göre her yıl güncellenmektedir. İşin açıkçası hani buna yapacağımız bir şey yoktur. Güncel piyasa fiyatlarına göre...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Sözleşmeyi güncelleyin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Besni viyadüğü bitmedi. Kasım ayı sonu içerisinde Besni viyadüğünü inşallah açmış olacağız.

Birkaç vekilimiz tarafından gündeme getirilen Aksaray-Ulukışla demir yolunun yeniden ihale edilmesiyle ilgili ya da ihale edilmesi... Biliyorsunuz, burasını ihale etmiştik maalesef bir mahkeme sürecinde iptal edildi. Yeniden ihale etmeyle ilgili kararımızı aldık, muhtemelen 2024 yılının ilk aylarında ihalesini yapmayı planlıyoruz.

Yine, Bursa yüksek hızlı treniyle ilgili, uzun yıllar devam ettiğiyle ilgili eleştiriler var. Ben de sıkça ziyaret ediyorum, en son geçen hafta oradaydım. İnşallah, 2025 yılının sonu 2026'da orayı bitirerek yüksek hızlı treni hizmete sunmuş olacağız.

Yine, Bursa Kuzey Çevre Yolu Projesi'yle ilgili... Bakın, en çok eleştirilen yollardan bir tanesi Osmangazi Köprüsü ve devamındaki otoyol. Artık Bursa'daki kesimi yetmiyor, ne kadar doğru işler yaptığımızın kanıtıdır bu. Bu vesileyle Bursa Çevre Otoyolu'nun proje çalışmalarını da başlattığımızı ifade etmek isterim.

"Kütahya'dan otoyol geçmiyor, demir yolu geçmiyor." eleştirilerine... Kütahya'dan geçecek olan otoyol projemiz de var, yüksek hızlı tren projemiz de var ve bunlar onaylanmıştır. Otoyolun daha yakından geçmesiyle ilgili...

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Sunumunuzda yok Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Sunumda olmayabilir.

Otoyolun daha yakından geçmesiyle ilgili Kütahya vekillerimizin talebi var, bunu da değerlendiriyoruz.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Bu bütçede yok, 90 km...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Demir yolu özelleştirilmiyor. Özelleştirilmesiyle ilgili eleştiriler var. Biz demir yollarını özelleştirmiyoruz, ancak daha pratik olması için nasıl özzerleştiririz diye gayret ediyoruz gerçekten.

Yine, bir başka... Eskişehir'le ilgili, Eskişehir-Kırka-Seyitgazi yolunun ihalesini yaptık ve bu sezonla beraber inşallah çalışmalara başlayacağız.

Son olarak, Pertek Köprüsü'yle ilgili bir konu vardı. Yine, Pertek Köprüsü'nün proje çalışmasının ihale sürecini başlatıyoruz. Evet, bunu söylemiş olduk. İhalesini başlatmış oluyoruz, ihalenin de -arkadaşlar şimdi ulaştırdı- ilk aşaması 22 Kasım, demek ki dün ilk teklifleri almışız, süreci takip ediyoruz.

Ben dinlediğiniz için, vakit ayırdığımız için teşekkür ediyorum.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Siz de diğer bakanlar gibisiniz.

ULAŞ KARASU (Sivas) – Dalaman Havalimanı 150 bin metrekareden 125 bine düştü mü, düşmedi mi Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Geri kalan soruları da ben yazılı olarak inşallah cevaplamış olacağım.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Siz de diğer bakanlar gibisiniz.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Sayın Bakan, valiz ücretleri, valiz ücretleri... Yazık, gençler, çocuklar şikâyetçi bundan.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Sayın Bakanım, teşekkür ediyorum.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Eskişehir Çevre Yolu...

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Kalan soruları yedi gün içerisinde cevaplamanızı tekrar rica ediyoruz, hatırlatıyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Bu valiz ücretlerinden özellikle 30 kilograma kadar ücret alınmıyormuş, onun üzerinde bir ücret alınmıyormuş; şu andaki uygulamamız o, yüksek hızlı tren için.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Doğru değil, kilo değil, ebadına göre alıyorlar, doğru bilgi vermiyorlar size. Ebadına göre alıyorlar. Şurada kim biniyorsa trene herkes biliyor bunu, trenlerde ücret alınıyor.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Peki, teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Evet, arkadaşlar düzeltiyor.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Doğrusunu biliyoruz biz, arkadaşlarımızdan daha fazla trene biniyorum ben.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU – Yok, yok, arkadaşlar düzeltiyor; ebadına göre alıyormuşuz, doğrudur.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Karşılıklı konuşmayı kesersek lütfen.

Sayın Bakanım, tekrar teşekkür ediyorum. Kalanlarını yedi gün içerisinde cevaplayacaksınız soruların.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Süre var, on iki dakika...

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) – Sayın Başkan, on iki dakika süre var daha.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – On iki dakika sürede sorularımızı yanıtlasınlar Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – 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 2024 yılı bütçesi okundu)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Bu konuda Komisyon Başkanlığımıza 7 adet önerge ulaştırmıştır. Önergeleri sırasıyla okutup işleme alacağım.

Okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL:2024

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
99	15.41	01	05.02	10.000.000.000
15	15.36	01	05.04	10.000.000.000

Gülcan Kaçmaz Sayyığıt

Sezai Temelli

Heval Bozdağ

Van

Muş

Ağrı

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM – Önerge üzerinde...

Gerekeçeyi okutuyorum:

Gerekeç:

Kadrosuzluk, güvencesizlik, ücretlerin hem düşük olması hem de geç ödenmesi, fazla çalıştırma, ayrımcılık ve yıllık izinlerin kullanılamaması, taşeron işçilerin çalışma yaşamında yaşadıkları en önemli sorunlar arasında yer almaktadır. Çalışma yaşamında karşılaşılan bu sorunlar işçilerin büyük bir kısmının işe karşı memnuniyetsiz olmalarına da sebep olmaktadır.

Bu bağlamda, Posta ve Telgraf Teşkilatı ve Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde taşeron olarak çalışan yaklaşık 32 bin taşeron işçi kadro talep etmektedir. Bu kurumlarda taşeron olarak çalışan işçiler her işi yapıyor olmalarına karşın yan yana çalıştıkları memurlardan ve kadrolu işçilerden hem daha düşük maaş almaktalar hem de birçok özlük haklarından mahrum kalmaktadırlar, bu da iş barışını bozmaktadır. Aynı koşullarda çalışan emekçiler için bu ayrımcı şartların ortadan kaldırılması amacıyla taşeron işçilerin kadroya alınması gerekmektedir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli arkadaşlar, bürokrat arkadaşlar, ya salon dışına ya da yerinize oturun. Şu uğultuyu bir keselim, işlerin sonuna geldik, oylama kısmındayız. Daha işlemlerimiz bitmedi, burada milletvekilleri oylamayı keserse daha bütçe alamadan gidersiniz; “by default” nasılsa bütçeyi verecekler diye bir şey yok arkadaşlar, bir gün daha gelirsiniz yani.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Ama öyle oluyor Başkanım genelde.

CAVİT ARI (Antalya) – Bir gün reddedin de ders olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Oylamayı yarına bırakırsak bir daha gelirler yani bu dolayısıyla Komisyonun uhdesinde olan bir şey. Yetkilerimizi mi hatırlatalım bürokrasiye?

Evet, teşekkür ediyoruz.

Şimdi, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL:2024

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
63	15.38	01	05.04	10.000.000.000

Gülcan Kaçmaz Sayyigit

Sezai Temelli

Heval Bozdağ

Van

Muş

Ağrı

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Yaklaşık 15 milyon nüfusa sahip Kürtlerin yoğun olarak yaşadığı illerde yüksek talebe rağmen uçuş seferlerinin azlığı sebebiyle ciddi mağduriyetler yaşanmakta, yurttaşlar uçak biletlerine fahiş ücretler ödemek zorunda kalmaktadırlar. Örneğin, bölgenin iki büyük ili olan Diyarbakır ile Van arasında uçuş bulunmamaktadır. Bu da yurttaşların ulaşım haklarını kullanırlarken maddi ve manevi sıkıntılar yaşamalarına sebebiyet vermektedir. Bu nedenle, hem Kürtlerin yoğun olarak yaşadığı illerin hem kendi arasında hem de ülkenin diğer illeri arasında uçak seferleri konulması ve uçak bilet fiyatlarının düşürülmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde ödenek artırılmasına gidilmesi gerekmektedir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL:2024

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
63	15.38	01	05.04	1.000.000.000

Gülcan Kaçmaz Sayyigit

Sezai Temelli

Heval Bozdağ

Van

Muş

Ağrı

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Türkiye’de özellikle Kürtlerin yoğun olarak yaşadığı illere yapılan hava yolları seferlerinde yer hizmetlerinde, uçak içi anonslarda ve yolcularla iletişimde Kürtçe hizmet verilmemektedir. Bu nedenle Türkiye’de ana dili Kürtçe olan milyonlarca yurttaş her gün havalimanlarından seyahat ederken maalesef hem uçak içi hizmetlerden hem de yer hizmetlerinden faydalanırken sorunlar yaşamakta, çok hayati uyarı ve işlemleri tam olarak anlayamamaktadır. Özellikle Kürtçe dışında dil bilmeyen

büyüklerimiz hava yolu seyahatlerinde oldukça zorlanmaktadır. Ana dilinde kamu hizmeti almak temel bir insan hakkıdır. Çok dilli hizmet anlayışı dünyada demokrasinin gelişmesiyle beraber gittikçe yaygınlaşmaktadır. Bu nedenle hava yolları seferlerinde yer hizmetlerinde, uçak içi anonslarda ve yolcularla iletişimde Kürtçe hizmet verilebilmesi için Kürtçe bilen personel istihdam edilmeli, bu amaçla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde ödenek artırımına gidilmelidir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL:2024

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
64	15.41	01	05.04	2.000.000.000

Mehmet Mustafa Gürban

Ümit Özlale

Gaziantep

İzmir

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Özlale...

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) – Bildiğiniz gibi, ülkemizde hem öğrenciler hem de emekli vatandaşlarımız maddi zorluk çekiyorlar. O yüzden özellikle üniversitede okuyan öğrencilerimiz kendi memleketlerine gitmek isterken ya da ülkemizi gezerken zorluk çekiyorlar bilet fiyatlarını karşılamakta. Aynı zamanda, emekli vatandaşlarımız da ülkelerinde farklı şehirlere gitmek isterken zorluk çekiyorlar. O yüzden Devlet Demiryollarımızın gençler ve yaşlılar için bu indirimli bilet uygulaması hâlâ pahalı. Bizler Bakanlığın bütçesinin arttırılarak bu Devlet Demiryolları biletlerinde daha da büyük bir indirime gidilmesini talep ediyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL:2024

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
Demiryolu Ulaşımı Programı (64)	15.38	01	06.09	100.000.000

Rahmi Aşkın Türeli

Cavit Arı

Ahmet Vehbi Bakırhoğlu

İzmir

Antalya

Manisa

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Türeli...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; tabii bu demir yolunu demin de konuştuk, stratejik bir sektör olarak geçiyor ama hâlâ hedeflerin çok altındayız. Biz de bu anlamda demir yolu altyapısının geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektöründeki ağırlığının artırılması için bir ödenek aktarımıyla ilgili önerge veriyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Teşekkür ederim.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL:2024

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
Tarım Programı (39)	15.38	01	06.07	1.000.000.000

Rahmi Aşkın Türeli
İzmir

Cavit Arı
Antalya

Ahmet Vehbi Bakırlioğlu
Manisa

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Bakırlioğlu, buyurun.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun olanakları kullanılmak suretiyle çalıştırılan taşeron işçilerin sayısının 25 bini geçmekte olduğu ifade edilmektedir ve artık devletin de taşeron işçi çalıştırma ayıbından bir an önce kurtulması gerekiyor. Bunların kadroya geçirilmesini temin amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin ilgili tertibine ödenek eklenmesi amacıyla bu önerge verilmektedir. Bu ödenek eklenmesi nedeniyle ihtiyaç duyulacak hazine yardımı tutarının da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili tertibe eklenmesi için bu önerge verilmektedir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bu açıklamadan sonra önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Değerli milletvekilleri, şimdi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini oylarınıza sunuyorum: (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2022 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2024 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2022 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2024 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – 1 adet önerge vardır, okutup işleme alacağım.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL:2024

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
Karayolu Ulaşımı Programı (42)	51.65	02	01.03	12.500.000.000

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
Program Dışı Giderler (99)	15.41	01	05.02	12.500.000.000

Rahmi Aşkın Türelî

Cavit Arı

Ahmet Vehbi Bakırlioğlu

İzmir

Antalya

Manisa

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sayın Bakırlioğlu...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) – Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun olanakları kullanılmak suretiyle çalıştırılan taşeron işçi sayısının 25 bini geçmekte olduğu ifade edilmektedir. Artık devletimizin de bu taşeron işçi çalıştırma ayıbından kurtulması gerektiğini düşünüyoruz biz. Bunların kadroya geçirilmesini temin amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin ilgili tertibine ödenek eklenmesi amacıyla bu önerge verilmektedir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Komisyon reddettiği için bir yanlılığı da düzeltilmiş olduk.

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2024 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2022 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2024 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Kesin hesabını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2022 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ – Değerli milletvekilleri, böylece gündemimizde yer alan kamu kurum ve kuruluşlarının bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir.

Hayırlı uğurlu olsun.

24 Kasım 2023 Cuma günü saat 10.00'da buluşmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 21.13