

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

19'uncu Toplantı

25 Kasım 2024 Pazartesi

(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

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması
- Oturum Başkanı Orhan Erdem'in, Van Milletvekili Zülküf Uçar'ın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasında geçen bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) Kanun Teklifleri

- 2025 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ve 2023 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ile Sayıştay tezkereleeri
 - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
 - Karayolları Genel Müdürlüğü
 - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
 - Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

IV.- AÇIKLAMALAR

- Antalya Milletvekili Hakkı Saruhan Oluç'un, Oturum Başkanı Orhan Erdem'in, Van Milletvekili Zülküf Uçar'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı bütçesiyle ilgili konuşması üzerine yaptığı açıklamasında geçen bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

19'uncu Toplantı
25 Kasım 2024 Pazartesi

I- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu 11.05'te açılarak beş oturum yaptı.

Komisyon Başkanı Mehmet Muş, Komisyonun bugünkü gündemine,

Oturum Başkanı Orhan Erdem, Van Milletvekili Zülküf Uçar'ın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasında geçen bazı ifadelerine,

İlişkin açıklama yaptı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından Bakanlığın 2025 yılı bütçesi ve 2023 yılı kesin hesabının sunumu yapıldı.

2025 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ve 2023 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ile Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,

Karayolları Genel Müdürlüğünün,

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,

Görüşmeleri tamamlanarak,

2025 yılı bütçeleri ve 2023 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Antalya Milletvekili Hakkı Saruhan Oluç, Oturum Başkanı Orhan Erdem'in, Van Milletvekili Zülküf Uçar'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı bütçesiyle ilgili konuşması üzerine yaptığı açıklamasında geçen bazı ifadelerine ilişkin açıklama yaptı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından, kamu kurum ve kuruluşlarının bütçe, kesin hesap ve Sayıştay tezkerelerini görüşmek için 26 Kasım 2024 Salı günü saat 10.00'da toplanmak üzere 22.54'te toplantıya son verildi.

25 Kasım 2024 Pazartesi

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.05

BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)

KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım; Değerli Bakan Yardımcılarımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın değerli bürokratları, basınımızın değerli temsilcileri; sizleri saygıyla selamlıyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Başkan, dün don oldu, Malatya’da bir çobanımız vefat etti, başsağlığı dileklerimizi iletiyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ben de başsağlığı dileklerimizi iletiyorum Komisyon adına.

VELİ AĞBABA (Malatya) - 21’inci yüzyılda insanlarımız dondan ölüyor, bilginiz olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Toplantı yetersayımız vardır.

Komisyonumuzun 19’uncu 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, Karayolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçe kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Sayın Bakana söz vermeden önce Komisyonumuza katılan bürokratların kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum Bakan yardımcılarımızdan başlamak üzere.

Buyurun lütfen.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, teşekkür ediyorum.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A.- Kanun Teklifleri

1.- 2025 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ve 2023 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ile Sayıştay tezkereleleri

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b) Karayolları Genel Müdürlüğü

c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ç) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu¹

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi de konuşmasını yapmak üzere Sayın Bakanın kendisine söz veriyorum.

Sayın Bakanım, süreniz otuz dakikadır.

Buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Plan ve Bütçe Komisyonumuzun Değerli Başkanı, Değerli Komisyon üyeleri, değerli basın mensupları; öncelikle bol görselli ve sizi sıkmayacak bir sunum hazırladık, onun eşliğinde sizlere hitap etmeye çalışacağım.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Para var, huzur var ama yollar rezil; görüntü var, ses yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 2025 yılı bütçemizin görüşmeleri vesilesiyle bütün ekibim adına sizleri saygıyla selamlıyorum.

Komisyonunuzun değerli üyelerinin sunacağı her türlü eleştiri, katkı ve değerlendirme için şimdiden teşekkür ediyorum.

Bakanlığımızın çalışmalarını 6 ana başlık altında sizlerle paylaşmayı planlıyorum. Bakanlığımız 8 merkez, 5 ilgili, 2 bağlı ve 2 ilişkili kuruluş olmak üzere 17 genel müdürlük ve 10 başkanlıktan oluşmaktadır. Ülke genelinde 131 bin Bakanlık personelimizle birlikte 2.003 şantiyede çalışanlarımız dâhil toplam 223 bin kişiye istihdam sağlıyoruz. Emekleriyle ülkemize hizmet eden tüm çalışma arkadaşlarıma huzurlarınızda teşekkür ediyorum. Bakanlık olarak temel faaliyet alanımız, insan, yük ve veri hareketliliğini sağlamaktır. Türkiye

¹(1/278) ve (1/277) esas numaralı Kanun Teklifleri 22/10/2024 tarihli 3’üncü Toplantı Tutanağı’na eklidir.

Yüzyılı'nda insan ve çevre odaklı, akıllı ve güvenli entegre ulaşım sistemleriyle dünyada öncü olmak için çalışıyoruz. 2053 Net Sıfır Emisyon Hedefi'miz kapsamında, kara yolu taşımacılığındaki yıllık yük payını azaltarak demir yolu taşımacılığını artırıyor, yatırımlarımızla çevresel ve ekonomik sürdürülebilirliğe katkı sağlıyoruz.

Kurumsal karbon ayak izi hesabını yapan ilk Bakanlık olarak sadece Marmaray projemizde 62 milyon ton karbon emisyon azaltımı sağladık. Projelerde sağlanacak emisyon azaltımları karbon borsalarında krediye dönüştürülecektir. Bu vizyon doğrultusunda, üniversitelerimizle yakın iş birliği de yaparak geleceğimizin teminatı gençlerimizle buluşuyor ve ülkemizi geleceğe birlikte taşıyoruz.

Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri; ülkemiz, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birleştiren stratejik bir konumda bulunmaktadır. Sadece dört saatlik uçuş mesafesiyle 1,5 milyar insanın yaşadığı ve toplam 51,2 trilyon dolar gayrisafi millî hasılaya sahip 67 ülkenin tam da merkezinde bulunuyoruz. Avrasya lojistiğinin merkezinde yer alan ülkemiz, "Yeni İpek Yolu" olarak adlandırılan Orta Koridor'la Çin'i Avrupa'ya bağlarken, planladığımız Uluslararası Kalkınma Yolu Koridoru'yla da küresel rekabet gücümüzü sağlamlaştırıyoruz. Orta Koridor üzerinde Bakü-Tiflis-Kars demir yoluyla Çin'den ülkemize ulaşan yükleri Marmaray'la Avrupa'ya taşıyoruz. Azerbaycan ile ülkemiz arasındaki mesafeleri kısaltacak Zengezur Yolu, Bakü Limanı'nı doğrudan ülkemize bağlayacaktır. Çin, Doğu Asya ve Hindistan'dan gelen yükleri Basra Körfezi üzerinden Avrupa'ya taşıyacak Kalkınma Yolu Projesi'nde uluslararası iş birliği çalışmalarımıza da bir taraftan devam ediyoruz. Kalkınma Yolu kapsamında ülkemizden geçen 2.094 kilometre demir yolu bağlantısı için 727 kilometre yeni hat, 1.923 kilometre kara yolu koridoru içinse 331 kilometre yeni otoyol yapmayı planladık.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde, ulaştırma ve iletişim yatırımlarıyla Türkiye Yüzyılı'nın altyapısını inşa etmeye de devam ediyoruz. 2002-2024 yılları arasında, AK PARTİ iktidarımızda gerçekleştirdiğimiz yatırımlarımızın günümüzdeki değeri 280,6 milyar dolara ulaşmıştır. Demir yolu yatırımlarının proje büyüklüğü payını 2013'te yüzde 33'ten 2023'te yüzde 53'e ve bu yıl da yüzde 55'e çıkardık çok şükür. Yatırım portföyümüzde bulunan 2.667 projeye 2 trilyon 295 milyar lira yatırım gerçekleştireceğiz.

2024 yılında Bakanlığımızın tüm sektörleri için 351 milyar 379 milyon lira yatırım ödeneği tahsis edildi. 2024 yılında, 28 ilimizde toplam yatırım tutarı 112 milyar lira olan 50 projeyi tamamlayarak vatandaşlarımızın hizmetine sunduk. Ülkemiz için hayırlı uğurlu olsun.

2025 yılı yatırım teklifimizi, geçtiğimiz yıla oranla yüzde 26,9 artışla 482 milyar olarak teklif ettik. Hayata geçirdiğimiz yatırımlarımızın doğrudan ve dolaylı etkileri ülkemiz kalkınmasına katkı sağlamaktadır.

Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri; sizlere hayata geçirdiğimiz önemli demir yolu yatırımlarımızdan kısa bir kesiti sunmak istiyorum.

(Video gösterimine başlandı)

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sayın Ağbaba, izle.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Neyini izleyeceğiz! On senedir hızlı trenle kandırıyorlar Malatyalıları.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Hükûmet neler başarmış gör.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - 10'uncu yıldan sonra Bursa'yı koymaya utanmışlardır.

(Video gösterimine devam edildi)

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bunların hepsi kara delik, kara delik! Sayın Yegin, bunların hepsi kara delik; hızlı trene karşı değiliz, garanti ödemelerine karşıyız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Demir yolu sektörümüzde gelişimin önemli göstergelerini sizlerle paylaşıyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Biz hızlı trene karşı değiliz, garanti ödemelerine karşıyız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Biz garanti ödemelerine karşıyız, garanti ödemelerine, milleti sömürüyor bu garanti ödemeleri!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, bir saniye...

Değerli arkadaşlar, yani niye laf atıyorsunuz?

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Sayın Ağbaba...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye, Sayın Ök, Sayın Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Hani milletin cebinden bir kuruş çıkmayacaktı; Sayın Yegin, laf atıp atıp kaçırıyorsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bilmiyorum, bu hoşumuza gidiyor herhâlde, Sayın Bakan sunum yapıyorken, enteresan ya...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bana laf atıyorlar, ya Bakan burada, ben icra makamı değilim Sayın Yegin!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ben herkese söylüyorum, hayır, onlara da söylüyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Lafı bana atıyorlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, yani Sayın Bakana söz veriyorken... Herkes istediğini alıyor, lütfen!

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Bakan, "Bir kuruş cebimizden çıkmayacak." denildi bu projeler yapılırken, milletin kanını emdiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ülkemize kazandırdığımız hızlı trenlerle bugüne kadar 92 milyon yolcuyu taşımış bulunmaktayız. 13.919 kilometreye ulaştırdığımız demir yolu hat uzunluğunu 2028’de 17.287 kilometreye, 2053’te ise 28.590 kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz. 2009 yılında dünyada hızlı tren işletmeciliğine geçen 8’inci ülke olarak Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya-Karaman, Ankara-Sivas hatlarımızla 11 ilimizi doğrudan hızlı trenle buluşturduk. Kent içi raylı sistemlerinde ise Marmaray sayesinde 2 kıtayı deniz altından demir yoluyla birleştirdik. Bugüne kadar Marmaray’ı 1,2 milyar yolcu kullandı, dünya nüfusunun yaklaşık altıda 1’i; dile kolay. Başkentray günde 138 seferle ortalama 65 bin yolcuya, İzban günde 225 seferle ortalama 230 bin yolcuya, Gaziray günde 98 seferle ortalama 7 bin yolcuya hizmet vermektedir. İstanbul’umuzda geçtiğimiz yıllarda hizmete aldığımız kent içi raylı sistemlerden Pendik-Sabiha Gökçen Havalimanı metrosuyla yaklaşık 41 milyon...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bugün metro kadınlara yasak, Taksim’de inmek yasak. Bugün Kadına Yönelik Şiddete Karşı Mücadele Günü ya, metro yasak, eylem meylen yaparlar diye.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - ...İstanbul Havalimanı-Gayrettepe metro hattıyla 13 milyon, Başakşehir Çam ve Sakura Hastanesi-Kayaşehir metro hattıyla 7 milyon yolcuya hizmet verilmiştir. Şubat 2024’te hizmete aldığımız Bakırköy-Bahçelievler-Kirazlı metrosuyla açıldığı günden bugüne kadar 14 milyon yolcu taşındık. Sirkeci-Kazlıçeşme hattıyla İstanbul’da tarihî yarımada’yı modern raylı sistemlerle çevreci bir yaklaşımla yeniden buluşturduk. İstanbul Havalimanı’na ikinci bir metro hattıyla kuzey-güney aksında erişimi sağladık. İstanbul dışında diğer şehirlerimizde de kent içi raylı sistemleri yaygınlaştırıyoruz. Ankara AKM Gar-Kızılay metrosu ile Keçiören metrosunun Kızılay’a kesintisiz bağlantısını gerçekleştirdik. Kocaeli’de Şehir Hastanesini tramvay hattıyla buluşturduk.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Tekirdağ Şehir Hastanesinin yolunu Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi yaptı, ne anlatıyorsunuz Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yerli ve millî araçlarımızda kullandığımız Kayseri-Anafartalar tramvay hattımızla bugüne kadar 5,5 milyon yolcuya ulaşım imkânı sağladık.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Tekirdağ Büyükşehir olmasaydı hastaneye ulaşım olmayacaktı, hikâye anlatma!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hepsi bizim, hepsi bizim.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hepsi bizim de Tekirdağ’a geldiği zaman Büyükşehirin yaptığını söylesin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkan, bunları eklersiniz diye düşünüyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ekleyeceğim.

Sayın Aygun, lütfen...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Başkan, doğruyu söylüyoruz, doğru orada.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Herkes doğruyu söylüyor.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Tekirdağlıların Şehir Hastanesinin yolunu kim yaptı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bir saniye...

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Sayın Bakanı bir dinleyelim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, benim yerime siz...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hikâyeler anlatıyorsunuz, gerçekleri söylüyoruz biz, gerçekleri, kimse gıcınmıyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ben de diyorum ki ilimde Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi olmasaydı Şehir Hastanesinin girişi olmayacaktı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ama Sayın Aygun, böyle bir usulümüz yok ya, lütfen, lütfen...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Sayın Bakanı dinlemek istiyoruz ya!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Başkan, buradaki sunuşa söylüyoruz, sunuşa cevap veriyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam, siz ona konuşmanızda cevap verin.

Değerli arkadaşlar, ben müdahale ediyorum, siz niye...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - 2019’dan beri Hayrabolu yolu bitmedi, Sayın Bakan da biliyor, hepsi biliyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam arkadaşlar, bitirdik, teşekkür ediyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım, biz tam da hesap verilebilir ve hesap verilmesi gerektiği mantığıyla sizlerin huzurundayız. Söylediğimiz her şey devletin kayıtlarında vardır ve gerekirse onların her türlü detayını da sizlerle paylaşıyoruz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Biz yalan mı söylüyoruz Sayın Bakan, yalan mı söylüyoruz biz!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Demek ki yalan söylüyorsunuz!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, kimse kimseye yalan söylemiyor, bir dakika...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Dinlesene bir ya, dinlesene!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yalan mı söylüyoruz, kayıtlarda var, çıkarın, Tekirdağ Büyükşehir olmasaydı Şehir Hastanesinin yolu olmayacaktı! Yıllardan beri bitmeyen yollarla doludur Tekirdağ.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, bazen arkadaşlar kendi kendilerine laf atıyorlar, sonra duruyorlar, biz bekliyoruz onları; bitirince Sayın Bakana söz vereceğim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 2024'te...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye Sayın Bakanım, bir saniye...

Bitti mi arkadaşlar?

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Arkadaş çıksın Bakanın yerine konuşsun o zaman, bu ne ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bitti mi arkadaşlar?

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sen git Elâzığ'a! Sen Elâzığ'a git, Elâzığ'a!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bitince devam edeceğiz.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Elâzığ'dayım ben her zaman.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yeni geldim ben daha, yeni geldim, merak etme; Elâzığ'a git sen!.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun... Değerli arkadaşlar...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Yeni geldim, bak, yeni geldim ben! Bak, iyi araştırdı, iyi araştırdı! Yalan yanlış şeyler konuşma burada!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, benim oda müsait, sizin emrinizde; ikram da benden. Kimin ne zaman geldiğini, böyle, siz içeride bir kararlaştırın, bize topluca bildirin. Bizim şimdi Bakanı dinlemeye ihtiyacımız var.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Eyvallah.

2024'te kısmi hizmete aldığımız Bursa Emek-YHT-Şehir Hastanesi metrosunu 2026'da tamamlayacağız. Demir yolu taşımacılık sektöründe serbestleşmeyi de gerçekleştirdik.

Lojistik sektöründe demir yolu kullanımını artırmak için, 439 kilometre olan mevcut iltisak hatlarımızın uzunluğunu 2028 yılına kadar 608 kilometreye çıkaracağız. 12 olan lojistik merkez sayımızı 25'e, inşallah, çıkarmayı hedefledik.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; devam eden önemli demir yolu projelerimize ait kısa bir kesiti yine sizlerle paylaşmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) - Hani video yasaktı? Görüyorsunuz... Bu hakkımızı kullanacağız Sayın Başkan. Siz Plan ve Bütçenin hukukunu korumakla sorumlusunuz, Bakanın değil.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Faaliyetlerini sunuyor herkes.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Biz de faaliyetlerimizi sunacağız. Siz, Recep Tayyip Erdoğan'ın videosundan rahatsız oluyorsunuz; siz, Recep Tayyip Erdoğan'ı göstermemizden rahatsız oluyorsunuz. Biz de yapacağız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 2028 yılına kadar, mevcutta devam eden 3.092 kilometre hızlı tren hattımızı tamamlamayı planlıyoruz. Bunlardan Ankara-İzmir demir yolu hattı sayesinde, 824 kilometre olan hat uzunluğu 505 kilometreye düşecek, on dört saatlik seyahat süresi de yaklaşık üç buçuk saate inecektir.

312 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Hattı'yla, altı buçuk saat olan seyahat süresi iki saat on beş dakika olacaktır.

Bandırma-Osmaneli Hızlı Tren Hattı'nda ise Bursa-Osmaneli kesimi 2025 yılı sonunda, Bandırma-Bursa arasındaki kesim ise 2028 yılında hizmete girecektir.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - İnanmıyoruz artık Sayın Bakan, 2016'dan beri aynı şeyi söylüyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Proje tamamlandığında, Ankara-Bursa ve Bursa-İstanbul arası sadece iki saat on beşer dakikaya düşecektir.

229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı'yla yolcu seyahat süresi dört saatten bir buçuk saate, yük taşıma süresi ise altı buçuk saatten üç buçuk saate düşecektir.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Bulgaristan bitirdi ama siz daha bitiremediniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Mevcut hat kapasitesini de tam 4 kat artırmış olacağız.

Ankara-Sivas hızlı demir yoluyla entegre olan Yerköy-Kayseri Hızlı Tren Hattı'yla Ankara-Kayseri arası yedi saat kırk yedi dakika olan ulaşım süresi sadece iki saate inecektir.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Dört saat, dört saat!

Sayın Osman Boyraz, bu konuda siz ne düşünüyorsunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, lütfen...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Eski milletvekili, Parlamentoda beraber görev yaptık.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, tamam, beraber konuşun siz. Burada bizi rahatsız etmeyin ya, lütfen, yeter ya.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Hayır, Sayın Bakan Yardımcımızı da rencide ediyorlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, Sayın Bakan Yardımcısı çalışıyor, çalışıyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sivas'a dört saatte gidiyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, çalışıyor, çalışıyor; iki saat kırk dakika...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Onun da hukukunu savunuyorum ben.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Konya-Karaman hızlı tren projesinin devamı olan 135 kilometrelik Karaman-Ulukışla hızlı tren projesinin yapımına hızla devam ediyoruz.

Demir yolu sektöründe devam eden diğer önemli projelerimizden Zengezur Yolu bağlantısını sağlayacak 224 kilometrelik ülkemiz kesimi olan Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu demir yolu hattı ile Dörtyol-Hassa otoyol ve demir yolu bağlantısı projelerinin yapımına başlıyoruz.

Demir yollarının yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi hedefiyle yeni demir yolu projelerimizi de planlamaya bir taraftan devam ediyoruz.

Ankara-İstanbul süper hızlı tren projesi 344 kilometre uzunluğunda olup saatte 350 kilometre hıza ulaşacak trenlerimizle seyahat süresini seksen dakikaya, inşallah, indirmiş olacağız.

Kuzey Marmara Hızlı Tren Hattı'yla Asya ve Avrupa arasında yüksek kapasiteli yolcu ve yük taşımacılığı sağlanacaktır. Sabiha Gökçen ve İstanbul Havalimanlarını birbirine bağlayarak iki önemli ulaşım merkezi arasında bağlantıyı da bu vesileyle güçlendirmiş olacağız.

Samsun-Sarp Hızlı Tren Hattı için de proje çalışmalarını başlattık.

Divriği-Kars-Hudut demir yolu hattı rehabilitasyonu hat tamamen modernize edilecektir.

Aksaray-Ulukışla-Yenice Hızlı Tren Hattı'yla kuzey-güney koridorunda yolcu ve yük talebi karşılanacaktır.

Ankara'yı Karadeniz'e hızlı trenle bağlayacak Kırıkkale-Çorum-Samsun Hızlı Tren Hattı'nın Kırıkkale-Çorum kısmının yapımına yakında başlıyoruz. Kalkınma Yolu'nun bir parçası olan 136 kilometrelik Gaziantep-Şanlıurfa hızlı treni, 180 kilometrelik Şanlıurfa-Mardin hızlı treni ve devamında 185 kilometrelik Mardin-Nusaybin-Cizre-Ovaköy arasında yeni demir yolunun etüt ve yapım işlerini planladık. Malatya'yı hızlı tren ağına bağlamak için 224 kilometrelik Sivas-Çetinkaya-Malatya Hattı'nı da planlamıştık.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bunu söyleyen 6'ncı Bakan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bitireceğiz, bitireceğiz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - İnşallah.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Karadeniz doğal gaz rezerv alanına hizmet edecek ve bölgenin kalkınmasında kritik rol üstlenecek Filyos Limanı ile Filyos Endüstri Sanayi Bölgesi iltisak hattı bağlantısı için yapım işi hazırlıkları sürmektedir.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bunu söyleyen 6'ncı Bakansınız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - İnşallah bize nasip olacak Sayın Ağbaba.

Lojistik sektöründe demir yolu kullanımını artırma hedefiyle Çukurova bölgesindeki liman sanayi ve serbest bölgelerinin iltisak hattı bağlantılarını da planladık. Demir yolu sektöründe tüm raylı sistem araçlarının yerli ve millî imkânlarla tasarıma ve üretiminin gerçekleşmesine öncelik veriyoruz. TÜRASAŞ araç üretim tesislerimizi ihtiyaçlar doğrultusunda modernize ederek kapasitemizi de artırıyoruz. Demir yolu yatırımlarımız kapsamında kent içi raylı sistem projelerini de hayata geçiriyoruz. Ülke genelindeki 1.015 kilometrelik şehir içi raylı sistem hattının 434 kilometresi Bakanlığımız tarafından gerçekleştirilmiştir. Bakanlığımız tarafından yaklaşık 91 kilometrelik hat yapımı devam ederken 383,5 kilometrelik hat ise planlama aşamasındadır. Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy-İstanbul Havalimanı Metro su 2'nci etabı 2025 yıl içerisinde inşallah hizmete açılacaktır. Altunizade-Çamlıca-Bosna Bulvarı Metro su, Kocaeli Gebze Sahil-Darıca OSB Metro su, Başkentray'ın devamı niteliğinde Sincan OSB-Yenikent-Kazan Soda demir yolu, KonyaRay'ı inşallah 2026 yılı içerisinde, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kuzey Hafif Raylı Sistem Hattı'nı ise 2028 yılı sonunda tamamlayarak hizmete almayı planlıyoruz.

Sayın Başkan, kıymetli üyeler; kara yolları hem yük hem yolcu taşımacılığında sunduğu esneklikle ulaşım ağıımızın vazgeçilmez, çok önemli bir parçasıdır. Bugün sizlere ülkemizin kalkınmasına değer katan, tamamlanarak hizmete sunduğumuz önemli kara yolu projelerimizden kısa bir örnek sunmak istiyorum.

(Video gösterimine başlandı)

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hayrabolu-Süleymanpaşa da var mı Sayın Bakan bu projede?

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Geçiş ücretlerini de yazsaydınız Sayın Bakan, daha iyi olurdu. Niğde-Ankara 840 lira oldu.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Bursahılar havaalanına gitmek için...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Niğde'nin öbür yolu kapalı mı? O da açık.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Niğde-Ankara Otoyolu 840 lira.

ORHAN YEGİN (Ankara) - O yol da açık kardeşim.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Soygun... Soygun...

ORHAN YEGİN (Ankara) - O yol da açık, öbürü de açık; hangisinden istiyorsan ondan git.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Yalnız tabelalar o yolu gösteriyor.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hani, bütçeden çıktı mı hiç para buna?

ORHAN YEGİN (Ankara) - İşiniz gücünüz çamur atmak.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Yüksek hızlı tren Niğde merkezden geçmiyor, haberin olsun ondan.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Cumartesi akşamından pazar gününe hâlâ daha millet yollarda perişan. İstanbul-Ankara, Bolu Cankurtaran; nokta veriyoruz size.

(Video gösterimine devam edildi)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Maşallah, yaptığımız işlere çok şükür.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hayrabolu Tekirdağ göstermişsin, yazıklar olsun ya! Yazıklar olsun!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Çok şükür, ülkemize hizmet etmeye devam edeceğiz.

(Gürültüler)

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Utanmadan burada bitmeyen yolu gösteriyorsunuz. Sayın bürokrata sor onu. Süleymanpaşa-Hayrabolu Yolu bitmedi daha, onu oraya koyan...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Kara yollarında bitmeyen hiçbir şeyi sizlere sunmadık. Devam edenleri...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Bitmedi Sayın Bakan, yalan söylüyorsunuz. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Sen söylüyorsun, terbiyesiz! Terbiyesizlik yapıyorsun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Devam edenleri sizinle paylaşacağız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, böyle olmaz.

(Gürültüler)

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Ne biçim insansın sen ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bir saniye, böyle olmaz.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Ne biçim insansın ya!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Başkan...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bakın, değerli arkadaşlar, bir işin bir ayarı vardır.

(Gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bakın, değerli milletvekilleri, bir saniye. VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Bakan, sataşma var.

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Sataşma var mı? “Yalan söylüyorsun.” diyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye, değerli arkadaşlar.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Evet, evet. Bütün masraflarınızı çekeceğim.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Utan, utan! Bak, önce...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bir şeyin, bir...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yapmayın ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye arkadaşlar...

Görüyorsunuz Sayın Bakanım, biz de bir başkan değil, on başkan var.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Bakanım, Sayın Başkanım; ben şunu söyleyeyim müsaade ederseniz...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben inançlı bir insanım. Şimdiye kadar hiç yalan konuşmadım. Hiç yalan konuşmadım. Yalancılıkla itham edilme... Çok ayıp, hiç yakışmıyor.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Başkan, Sayın Bakan; gelin Tekirdağ’a bitmeyen...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun...

Bir saniye değerli arkadaşlar...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hiç yakışmıyor.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Bakan, bitmeyen şeyi koyuyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bitmeyen hiçbir şey koymadık biz oraya.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Özür dile, özür dilemek erdemdir.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Bitmeyen...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, bu olmaz ya!

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Özür dilesin.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bakın, bir işin bir ayarı vardır ama...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Arkadaşlar, Bakanı dinleyelim, Sayın Bakanın konuşmasını.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye değerli arkadaşlar.

Değerli arkadaşlar, bir işin bir yeri vardır. Şimdi, yani siz gidersiniz, dersiniz “Yol bitmedi. Ya, sen yalancısın! Ben daha doğrudum.” Bunlar yakışmıyor Sayın Aygun.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yanlış bilgi veriyor Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, dersiniz ki: “Bilgi eksikliği var Sayın Bakanım, ben göstereyim size.” Alırsınız hazırlığınızı, getirirsiniz, sunarsınız. Biz müzakere yapacağız değerli arkadaşlar.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Onda haklısınız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye, bir saniye.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Güneş’e de bir şey söyleyin.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Güneş’e de söyledim.

Değerli arkadaşlar, tüzük maddeleri belli, birbirimize karşı kaba ve yaralayıcı söz söylemeyi yasaklıyor. Ya, şimdi arkadaşlar, bir şeyin konuşmasına gelince kendisi meseleyi izah eder ama yani Sayın Aygun bu yakışmadı size, olmaz yani.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Başkan...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Bakanın şahsıyla alakalı bir şey söylemiyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, ben buradan o işin olabilecek olanına bir şey demiyorum ama bir noktada artık abartmayalım lütfen.

Değerli arkadaşlar, herkese söylüyorum, yani yeter. Bakanın konuşmasına bu kadar müdahale olmaz. Sunsun, ondan sonra siz de sözünüzü söyleyin ya. Adam bir anlatsın meramını. Ne yapmış, ne etmiş; siz de ona göre değerlendirirsiniz. Yapmış mı yapmamış mı, eksik mi, fazla mı; ona göre değerlendirmenizi yaparsınız, müzakere edeceğiz. Bu şeye döndü değerli arkadaşlar ya... Hakikaten şu anki yürüttüğümüz müzakere süreci yakışan bir müzakere süreci değil. Lütfen...

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Kara yollarında elde ettiğimiz sektörel gelişimin önemli göstergelerini ekranda sizlerle paylaşıyorum: Bölünmüş yollar ülkemizin yol ağının yüzde 43’ünü oluşturmakta. Yol ağımızda hareket eden trafiğin ise tam olarak yüzde 83’üne hizmet vermektedir. Son yirmi iki yılda hayata geçirdiğimiz 479 kilometre köprü ve viyadükle toplam uzunluğunu 790 kilometreye, 717 kilometre tünel yapımıyla da toplam uzunluğunu 767 kilometreye yükselttik. Ülkemizde taşıt sahipliğindeki artış nedeniyle hareketliliğin artması, kara yollarındaki taşıt kullanımını yüzde 195 artırmıştır.

Trafik güvenliğinde çok önemli bir gelişme sağladık. 100 milyon taşıt kilometre başına hayatını kaybeden kişi sayısında yüzde 77’lik bir azalma olmuştur. Elektronik takip ve denetim sistemiyle kara yolu yolcu taşımacılığı yapan firmaları anlık takip ediyor ve kayıt altına da alıyoruz.

Ülkemizin her köşesinde ihtiyaçlara göre bisiklet yollarının yapımına devam ediyoruz. 2035’te her 2 araçtan 1’inin elektrikli olması, paylaşımlı seyahat oranının yüzde 14’e, internet erişimli bağlantılı ağaçların oranının ise yüzde 68’e ulaşması beklenmektedir. Kooperatif Akıllı Ulaşım Sistemleri Test ve Uygulama Koridoru’yla yenilikçi teknolojilerin ülkemizde uygulanması testlerini gerçekleştiriyoruz. Akıllı ulaşım sistemlerini yaygınlaştırmak için 4.674 kilometresi otoyollarda olmak üzere 7.747 kilometrelik fiber optik ağı uygulamasını bitirdik. Toplamda altyapımızı, 5.141 kilometresi otoyollarda olmak üzere, 20.141 kilometreye inşallah çıkaracağız.

2024 yılı içerisinde restorasyon çalışmaları tamamlanan tarihî köprülerimiz geçmiş ve geleceği birbirine âdeta bağlamaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğümüzle 8 ilde toplam 300 kilometrelik yol ağında yürüttüğümüz çalışmalar kapsamında deprem konutları ve hastane bağlantı yollarındaki altyapı işlerini 2025 yılında tamamlayacağız. Bu projelerle bölgedeki ulaşım ağını güçlendirecek ve yaşam standartlarını daha da yükselteceğiz.

Sayın Cumhurbaşkanımızın “Yol medeniyettir.” vizyonu ile büyük kara yolu projelerimizle ülkemizi yarınlara taşıyoruz. On ikinci Kalkınma Planı kapsamında 2028’de bölünmüş yol ağımızı 31.250 kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz. 163 kilometrelik Aydın-Denizli Otoyolu’nu tamamladık, geriye kalan 843 kilometreyle birlikte 2028 yılına kadar toplam 1.006 kilometre yeni otoyol yatırımını da gerçekleştireceğiz ve 308 kilometre yeni otoyol ile Marmara Otoyolu ringi toplam 1.255 kilometreye ulaşacaktır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; ülkemizin geleceğine katkı sağlayacak projelerimizle aydınlık bir yarına doğru güvenle ilerliyoruz ve devam eden kara yolu projelerimizden bazı önemli örnekleri kısa bir videoyla paylaşmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Kuzey Marmara Otoyolu’nun bir parçası olan 45 kilometrelik Nakkaş-Başakşehir Projesinin 2026 içerisinde tamamlanmasını hedefliyoruz. Sarıyer-Kilyos Tüneli’yle Sarıyer’e ulaşım süresi Kuzey Marmara’dan otuz beş dakikadan sadece beş dakikaya düşecek. Mersin-Antalya arasında 440 kilometrelik Akdeniz Sahil Yolu’nun 404 kilometresini bitirdik, çalışmalarımızı da hâlihazırda devam ettiriyoruz, Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu ve Antalya-Alanya Otoyolu projelerimizin yapım çalışmalarına başladık.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Başkan “Başlayacağız.” demeniz daha doğru olurdu.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Otoyol ağımızı genişleterek ülkemizin ulaşım altyapısını daha güvenli, hızlı ve konforlu hâle getiriyoruz.

Dünya çapında dört yılda bir düzenlenen Dünya Yol Kongresi’ni 15-18 Ekim tarihlerinde İstanbul’da gerçekleştirdik; 50 oturum, 57 sektör paydaşı ve 80’i aşkın ülkeden 1.800’ün üzerinde katılımcıyla önemli bir buluşmaya ev sahipliği yaptık. Önceki dönemlerde IRF

tarafından ödüllendirilen projelerimiz arasında Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu, Eğiste Hadimi Viyadüğü ve Zigana Tünelleri yer almaktadır. Bu yıl ise yapılan IRF ödülleriinde ödöl alan projelerimiz arasında Kömürhan Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü bulunmaktadır.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Kömürhan açılalı beş yıl oldu!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bizlere bu gururu yaşatan Karayolları Genel Müdürlüğü ve yapan firmalarımızı tebrik ediyorum. Kuzey Marmara Otoyolu'nu Ankara'ya bağlayacak önemli bir proje olan Orta Anadolu Otoyolu'nu planlarımıza dâhil ettik.

Sayın Başkan, değerli üyeler; hava yolu ulaşımı mesafeleri kısaltmanın ötesinde, ülkemizin sosyal ve ekonomik refahına katkı sağlamakta stratejik bir öneme sahiptir ve bugüne kadar hava yolu sektöründe gerçekleştirdiğimiz projelerden birkaç kesiti size sunmak istiyorum.

(Video gösterimine başlandı)

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ya, Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı'nı koymuşsunuz; uçak inmiyor; ayıp ya, ayıp! Uçak inmiyor ya! Trakya'ya... Burada zül be zül bunu koymak buraya! İsmiini "Atatürk" yaptınız, uçak inmez oldu Sayın Bakan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, lütfen... Uçakları alacağız.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Uçak inmiyor!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyoruz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - İsmiini "Atatürk" yaptınız, utanmanız lazım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli Arkadaşlar, isimleri tartışmayalım, lütfen.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Başkan, buraya koymak züldür! Uçak inmiyor ya, uçak!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, yahu tamam, siz konuşmanızda dile getirin.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Kaç defa yazdık, kaç defa dillendirdik!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi değil, konuşmanızda söyleyin, konuşmanızda.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Her bütçede sorduk, geçen sene de sorduk!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam Sayın Aygun.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Çorum'un bütün etrafında havalimanı var, Çorum'da yok.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Vergiyi Trakya versin, uçak inmesin!

(Video gösterimine devam edildi)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hey maşallah, her tarafa 32 tane yeni havalimanına açmışız, 32 tane maşallah!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ya, ne açmışsınız! İşte gördük Sayın Bakan, işte gördük.

(Gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hava yolu sektörümüzdeki gelişimi önemli göstergelerle sizlerle paylaşıyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Bakan, geçmiş olsun; Çukurova Havalimanı'nı bugün su basmış, geçmiş olsun!

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Sen bundan mutluluk duyuyorsun, değil mi?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Çok geçmiş olsun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ülkemiz toplam yolcu trafiği sıralamasında...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Ağbaba, bunu söylerken mutluluk duyuyorsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Hem gülüyorsun hem "Geçmiş olsun." diyorsun ya!

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Bunu söylerken nasıl mutlu oluyor ya!

(Gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Görüşmelere on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 11.41

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.54

BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)

KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; 19'uncu Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Sayın Bakanım, buyurun lütfen, kaldığımız yerden devam edin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; hava yolu sektörümüzdeki gelişimin önemli göstergelerini ekranda sizlerle paylaşıyorum.

Ülkemiz, toplam yolcu trafiği sıralamasında Avrupa'da 2019 yılında 5'inci sıradan 2023'te 3'üncü sıraya, dünyada ise 10'uncu sıradan 7'nci sıraya yükselmiştir. İstanbul, Sabiha Gökçen, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes ve Dalaman Havalimanları Avrupa ve dünya sıralamalarında elde ettikleri başarılarla ülkemizin havacılık altyapısındaki güçlü konumunu pekiştirmiştir. 2003'te 26 olan iç hat uçuş noktası sayımızı 2024'te 58'e çıkardık ve 2025 yılında yurt içi uçuş frekans sayılarımızı yüzde 10 artırıyoruz; böylece, sizlerden gelen talepleri karşılama gayreti içerisinde bulunacağız. Aynı dönemde, 50 ülkede 60 noktaya uçarken 287 yeni nokta ekleyerek uçuş ağıımızı 131 ülkede 347 noktaya ulaştırdık. Ayrıca, hava yollarında dünyanın önde gelen transit merkezlerinden biri hâline gelen ülkemizde yirmi iki yılın sonunda hava ulaştırma anlaşması yaptığımız ülke sayısını 81'den 175'e yükselttik. Yolcu ve çevre dostu 50 havalimanımız, Uluslararası Hava Limanları Konseyinin Havalimanı Karbon Akreditasyonu Programı'nda sertifika almaya hak kazanarak önemli bir başarıya imza altmıştır.

Kritik sistemlerde dışa bağımlılığı azaltan, yerli ve millî hava trafik görüntüleme yazılımımız İRADE'yi Çukurova ve Atatürk Havalimanlarımızda kullanmaya başladık ve 14 adet hava kampüsümüzle VTOL ve sabit kanatlı hava araçlarının kullanımına uygun vertiport alanları oluşturduk. İnsansız hava araç sayısı 79 bine, İHA pilot lisansı sahipliği ise 1 milyon 600 bine ulaşmış olup bu doğrultuda, İHA'ların güvenli ve emniyetli yönetimi için İHA Takip ve Trafik Yönetim Sistemi Projesi'ni başlattık.

Tamamladığımız projelerden İstanbul Havalimanı 1'inci etap 1'inci fazını 29 Ekim 2018'de, Rize-Artvin Havalimanı'nı 14 Mayıs 2022'de, Sabiha Gökçen Havalimanı 3'üncü etap işler devam etmekle birlikte 2'nci pistini 25 Aralık 2023'te, Türkiye'nin ilk yerli ve millî gözetim radarını Aralık 2023'te, Kayseri Havalimanı terminal binası ve apronunu 3 Şubat 2024'te, Çukurova Uluslararası Havalimanı'nı 10 Ağustos 2024'te hizmete açtık. Hava yolu sektöründe devam eden yatırımlarımızdan ise Antalya Havalimanı'nın kapasitesini 82 milyon yolcuya, Esenboğa Havalimanı'nın kapasitesini 3'üncü pisti yaparak 30 milyon yolcuya yükseltiyoruz. 2025 yılında yıllık 2,5 milyon yolcu kapasitesine sahip Malatya Havalimanı'nın yeni terminal binasını tamamlamayı hedefliyoruz. Hatay Havalimanı'nın PAT sahaları onarım ve gelişim projelerini hayata geçiriyoruz. Kapadokya Havalimanı terminal binasını yenileyerek 10.650 metrekareselik yeni terminal binası, Siirt Havalimanı'na ise yaklaşık 3.400 metrekaare büyüklüğünde yeni bir terminal binası yapacağız. Yozgat ile Gümüşhane-Bayburt Havalimanlarımızı da 2026 yılı içerisinde hizmete açmayı planlıyoruz ve Trabzon yeni havalimanı projemizin 1'inci etap çalışmaları hızla ilerlemektedir.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri; Türkiye, denizcilik sektöründe büyüyen altyapısı ve stratejik yatırımlarıyla önemli bir merkez hâline gelmektedir. Bakanlığımızın denizcilik alanında gerçekleştirdiği önemli yatırımlardan birkaçını paylaşmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Denizcilik sektöründeki gelecek hedeflerimizi ve göstergelerimizi yine ekranda sizlerle paylaşıyorum.

38 ülkeyle gemi insanı tanıma anlaşması bulunan ülkemizde 141 bin gemi insanı ve 1 milyonu aşkın amatör denizci bulunmaktadır. Türk sahipli deniz ticaret filomuz 2.107 gemi ve 52,7 milyon DWT ton kapasiteyle dünyada 11'inci sıraya yükseldi ve amacımız ilk 10'a girmektir ve bu doğrultuda hızla ilerliyoruz.

Türk limanları yükselişe devam ediyor; dünyanın en iyi 100 konteyner limanı arasında ülkemizden 4 limanımız yer almaktadır. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan "Altın Frank" birimi üzerinden yapılan ve son üç yıldaki güncellemelerle boğaz geçişlerinden elde edilen yıllık gelir 38 milyon dolardan 212 milyon dolara çıkarılmıştır.

Gemi inşası yaşam döngüsünün tüm aşamalarını ülkemizde hayata geçiriyor, tasarım, üretim, operasyon, bakım ve geri dönüşüm süreçlerini modern teknolojilerle gerçekleştiriyoruz ve bunu yapabilen az sayıda ülkelerden biri olduğumuzu özellikle ifade etmek isterim.

Mavi vatandaki hak ve menfaatlerimiz için Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ndeki Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Projemizi HAVELSAN iş birliğiyle yürütüyoruz. Mavi Ekonomi ve Deniz Saha Planlaması'yla denizlerimizdeki güneş, rüzgâr enerjisi, yer altı kaynakları ve balıkçılık faaliyetlerinden maksimum faydayı sağlamayı hedefliyoruz.

Millî deniz ticaret filomuzu gençleştiriyoruz; hurdaya çıkarılacak gemi tonajını 5 bin gross tondan 50 bin gross tona çıkararak yeni gemi inşasına yönelik teşviki genişlettik. 2003'te 8.500 yat bağlama kapasitemiz varken 2024'te bu sayı 25.038'e ulaşmıştır. Tersane İstanbul Projemizin 1'inci etap açılışını eylül ayında gerçekleştirdik ve devam eden denizcilik sektörü yatırımlarımızdan bazı görselleri sizlerle paylaşmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Karadeniz'deki ticareti güçlendirecek Rize İyidere Lojistik Limanı'nın yapımına devam ediyoruz ve hasar gören kıyı yapılarımızı hızla onarıp en kısa sürede yeniden hizmete sunacağız. Demre Yat Limanı'mızın altyapı çalışmalarını tamamladık, üstyapı çalışmalarının ardından 2026'da hizmete almayı planlıyoruz, 150 yat kapasiteli Aydıncık Yat Limanı'nın altyapı çalışmalarını 2025 yılında tamamlamayı hedefledik.

Küreselleşen dünyada ülkelerin rekabet edebilmesi için sağlam bir iletişim altyapısına sahip olmaları kaçınılmazdır; bu doğrultuda gerçekleştirdiğimiz haberleşme sektörü yatırımlarımızı sizlerle paylaşmak istiyorum.

(Video gösterimi yapıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Haberleşme sektöründeki başarılarımıza dair göstergeleri tablo hâlinde sizlere sunuyorum.

Ülkemiz e-devlet uygulamalarında 37 ülke arasında 83 puanla 10'uncu sırada yer alarak AB ortalaması olan 76'yı geride bırakmıştır. Yerli ve millî Ulak 4.5G baz istasyonlarımızın evrensel ve ticari şebekelerde yaygınlaştırılması çalışmaları devam etmektedir ve Uçtan Uca Yerli ve Millî 5G Haberleşme Şebekesi Projesi'yle haberleşme altyapısında dışa bağımlılığı ortadan kaldırmayı amaçlıyoruz. 11 ildeki 34 lokasyonda 5G şebekesi kuruluyor ve izinler kapsamında testler gerçekleştiriliyor; bu adımla yerli ve millî teknolojilerle güçlü bir iletişim altyapısı oluşturmayı hedefliyoruz.

Ülkemizde sosyal medya kullanıcı sayısı 75 milyon olup bu da dünya genelindeki kullanıcı sayısının yaklaşık yüzde 1,4'üne karşılık gelmektedir. Ayrıca, ülkemizde internette geçen süre günlük yedi saatle dünya ortalamasının yüzde 8 kadar üzerindedir. 2011'den beri ücretsiz sunulan çocuk ve aile profilleriyle zararlı içeriklere karşı koruma sağlayan güvenli internet hizmetimiz 46 milyon aboneye ulaştı. Ülkemiz Uluslararası Telekomünikasyon Birliği Global Siber Güvenlik Endeksi'nde tüm başlıklardan tam puan alarak Almanya, Fransa gibi ülkelerle birlikte "Seviye 1 Rol Model Ülke" kategorisinde yer aldı.

TÜRKSAT 1A'yla başlayan uzay yolculuğumuz TÜRKSAT 6A uydusuyla büyük bir adım atılmış, haberleşme kabiliyetimiz önemli ölçüde geliştirilmiştir. Yüzde 81 yerli imkânlarla ürettiğimiz TÜRKSAT 6A uydugumuzu temmuz ayında uzaya fırlatarak uydü üretebilen 11 ülkeden birisi olduk. TÜRKSAT 6A yıl sonuna kadar hizmete girecek ve uydularımızın kapsama alanı 3,5 milyardan 5 milyar nüfusa ulaşacak.

PTT'yle iletişimden e-ticarete kadar birçok alanda ülkemizin her köşesine hizmet sunmaktayız. Türkiye Kart, tek kartla toplu taşıma, para transferi ve alışveriş imkânı sunmayı hedefliyor ve şu anda 5 şehrimizde aktif olan kartın 18 ilimizde kullanılması için çalışmaları sürdürüyoruz.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri; Sayıştay denetiminde ortaya konulan bulgular üzerinde Bakanlığımız birimleri tarafından hassasiyetle durulmaktadır ve 2023 raporunda ortaya çıkan 35 adet bulguya ilişkin 18 bulgunun gereği yapılmış ve çözülmüştür, 17 bulgu çözüm sürecindedir, bunu da bütün ekibimizle beraber yakından takip ediyoruz.

Sayın Başkan, kıymetli üyeler; görmüş olduğunuz tablo 2024 ve 2025 yılı bütçe ödeneklerine ilişkindir. Bakanlığımız ile BTK, KGM ve SHGM 2025 yılı toplam bütçe ödeneği teklifi yaklaşık 536 milyar lira olarak öngörülmüştür ve geçen seneye göre yaklaşık yüzde 36'lık bir artış gerçekleşmiş olacak. Bakanlığımızın 2023 yılına ait kesin hesap rakamlarını da tabloda sizlere arz ediyoruz.

Değerli Başkan, saygıdeğer üyeler; son yirmi iki yılda AK PARTİ Hükümetlerimiz döneminde ulaştırma ve haberleşme alanında gerçekleştirdiğimiz yatırımlarımızla ülkemizi küresel bir lojistik ve iletişim merkezi hâline getirdik. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde Türkiye Yüzyılı hedeflerimiz doğrultusunda yalnızca bugün değil, gelecekte de ülkemize daha hızlı, daha güvenli ve erişilebilir bir altyapı sunmak için durmadan, yorulmadan çok çalışmaya devam edeceğiz.

2025 yılı bütçemizin ülkemizin kalkınma hamlelerine güç katacağına ve Türkiye'nin küresel rekabet gücünü artıracığına olan inancımla ülkemiz ve aziz milletimiz için hayırlı olmasını diler, sizleri saygıyla selamlarım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, teşekkür ediyorum.

Evet, değerli arkadaşlar...

VELİ AĞBABA (Malatya) - İnşallah Bakana göstermiş olduğunuz yarım saatlik toleransı bizim sözcülerimize de gösterirsiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ben hakkaniyetten ayrılmam Sayın Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) - İnşallah, bakacağız!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bakacağız ama yani bu kadar...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Video işinde ayrıldın.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Video işi tamam.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, söylediklerim tutanaklarda mevcuttur, videolla alakalı da söylediklerim aynı geçerliliğini koruyor; dolayısıyla bir değişiklik yok.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bundan sonra bakanlar video yayınlarsa fişi çekeriz!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, siz fiş çekmeyin, siz siyaset yapmaya devam edin, siyasetinizi güçlendirin.

İsimleri okuyorum: Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına Sivas Vekilimiz Sayın Ulaş Karasu konuşacak, Halkların Eşitlik ve Demokrasi Partisi adına Mardin Milletvekilimiz Kamuran Tanhan ve İstanbul Milletvekilimiz Özgül Saki onar dakika konuşacak, İYİ Parti Grubu adına İstanbul Milletvekilimiz Sayın Ersin Beyaz yirmi dakika konuşacak, Saadet Partisi Grubu adına Bursa Milletvekilimiz Sayın Mehmet Atmaca yirmi dakika konuşacak, Milliyetçi Hareket Partisi adına İstanbul Milletvekilimiz Sayın İsmail Faruk Aksu yirmi dakika ve

AK PARTİ Grubu adına Konya Milletvekilimiz Sayın Orhan Erdem yirmi dakika konuşacaktır.

Değerli milletvekilleri, usullerimiz bellidir ama bir şeyi üzülerek söylemek istiyorum, Komisyonunda maalesef bir Bakanın konuşmasına bu kadar müdahale oldu, laf atıldı ve ara vermek durumunda kaldım. Dolayısıyla değerli arkadaşlar, bundan sonrakilerde lütfen buna dikkat edelim çünkü ara vermemizin veya Sayın Bakanın sözünü bu kadar uzatmamın sebebi sözünün kesintiye uğramasından kaynaklı.

Değerli milletvekilleri, yirmi dakika konuşması olan sayın milletvekillerimize iki dakika ilave vereceğim sözlerini toparlayamazlarsa, ondan sonra kesinlikle uzatmıyorum; kurallar belli ve süresi on dakika olan milletvekillerimize ilave bir dakika veriyorum sözlerini toparlaması için.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Başkan, geçen hafta iki dakika verdiniz on dakikaya.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yok, vermedim, hiçbir yerde yok.

Kime vermişim?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bana verdiniz örneğin!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Vermiyorum, sözcülere verdim, sözcülere veriyorum, yani vermem.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Vallahi verdiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yanlış yapmışız o zaman, yanlış yapmışım. Sadece sözcülere esnek davranıyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bir hak verildi mi kazanılmış hak oluyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Vermiyorum arkadaşlar, bunu bildiğim için vermiyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Mümkün değil.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Vermedim ben arkadaşlar; “verdin” diyorsanız; yanlış yapmışız o zaman.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Tutanaklara bakın.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bakalım arkadaşlar, tutanakları çıkarttırıyorum; bakın Sayın Ağbaba’nın konuşmasına.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Diğer haftalara da bakın.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Beyaz, buyurun lütfen.

Süreniz yirmi dakika.

ERSİN BEYAZ (İstanbul) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Değerli Komisyon üyeleri, milletvekillerimiz ve kıymetli bürokratlarımız; İYİ Parti Grubumuz adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Enflasyon tahmini 2022 yılında yüzde 23,2’ydi ancak yıl sonunda yüzde 64,3 olarak gerçekleşti, 2023 yılında ise yüzde 22,3 olarak belirlenen tahmini enflasyon yüzde 64,8 olarak gerçekleşti, içinde bulunduğumuz 2024 yılı sonunda yüzde 44 civarında enflasyon beklenmektedir; bu kadar öngörüsüzlüğe ne demeli bilmiyorum! Merkez Bankasının bile hesap tutturamadığı bir ülkede ekonominin istikrarından bahsetmek çok komik olacaktır. 2025 yılında enflasyonu yüzde 20’nin altına indireceklerine samimi olarak inandığını söyleyen Mehmet Şimşek’in samimiyetini sorgulamak zorundayız çünkü devlet bütçemiz yüzde 32,7 artarken, enflasyonun yüzde 20’nin altına düşeceğini söylemek inandırıcı değildir. Genel bütçeli kuruluşların 2025 yılı enflasyon hedefinin çok çok üstünde bütçe almaları enflasyonun düşeceğine halkı inandırmamakta ve vatandaşımızın güven endeksini de düşürmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesiyle ilgili konulara gelecek olursak; bu güven endeksinin düşmesine ve vatandaşımızın devleti yönetenlere karşı tepkili olmasına sebep olan konuları hep beraber inceleyelim.

TÜVTÜRK araç muayenesi... 214 sabit, 6 motosiklet, 75 gezici ve 18 gezici traktör istasyonunda görevli 4.500’ü aşkın çalışanıyla Türkiye’nin tamamında hizmet veren TÜVTÜRK yılda 9 milyonu aşkın aracın periyodik ve yola uygunluk muayenelerini, yaklaşık 4 milyon aracın ise egzoz gazı emisyon ölçümünü gerçekleştiriyor. Adında her ne kadar “TÜRK” olsa da üçlü bir konsorsiyumun yönettiği araç muayene istasyonları merkezi Londra’da olan Bridgepoint, Almanya Münih merkezli TÜV SÜD ve Doğu Grubu ortaklığında faaliyet gösteriyor.

Yapılan her muayeneden alınan bedelin önemli bir kısmı yirmi yıl boyunca artan oranlarda devlet kasasına gelir olarak ekleniyor; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 35’inci maddesine göre son on yıllık işletim döneminde, 2017-2027 araç muayene gelirlerinin yüzde 50’si devlete aktarılmaktadır ve ayrıca, aynı madde hükmü uyarınca muayene süresi geciktirilen her ay için tahsil edilen yüzde 5 gecikme ücretinin tamamı hazineye aktarılıyor. Vatandaşlarımız muayene ücretlerinden ciddi şekilde rahatsız durumdadır; on dakikalık bir muayenede hiçbir teknik düzeltme, mekanik bakım ya da parça değişimi olmaksızın sadece tespit için bu kadar ücret ödenmesi kabul edilebilir değildir. TÜVTÜRK verilerine göre, yıllık 4 milyon aracın egzoz muayenesi araç başı KDV dâhil 256 liradan toplam 1 milyar 24 milyon liraya tekabül etmektedir ve yine, araç muayenelerinden şirketin kasasına yaklaşık 17 milyar lira girmektedir. Toplamda 18 milyarın üzerinde yıllık ciro yapan TÜVTÜRK’ün kazancının yarısı devlete aktarılmaktadır. Her yıl muayeneye giren kamyon, kamyonet, tır ve ticari araçlar için özellikle büyük ekonomik yük hâline gelen TÜVTÜRK muayene ücretleri güncellenmelidir.

Gelelim demiryollarına; 2025 bütçe gerekçesinde demir yolları hat uzunluğu planlamasının 13.919 kilometre olduğu, yıl sonunda da planın gerçekleşeceği belirtilmiştir. 2025 sonu hedefi ise 14.275 kilometre demir yoluna ulaşılacağı yani 356 kilometre daha demir yolu yapılması planlanmıştır hatta 2026’da 14.605 kilometre, 2027 yılı sonunda toplam 15.934 kilometre demir yoluna ulaşılacağı belirtilmiştir. Bu verileri neden tek tek açıkladım biliyor musunuz? Strateji ve Bütçe Başkanlığının hazırladığı bir önceki yılın bütçe gerekçesinde 2023 yılı için planlanan demir yolu hattının 15.195 kilometre olduğu görülüyor; anlayacağınız şudur ki 2027 yılına geldiğimizde, eğer yapılırsa 2023

demir yolu hedeflerine daha yeni ulaşmış olacaksınız. Kısacası, AK PARTİ iktidarı beş yıl geriden geldiğini kendi gerekçelerinde, kendi raporlarında itiraf etmiş oluyor.

Gelin, 2023 bütçe gerekçelerine bakalım yani 2022 yılı verilerine. 2022’de planlanan demir yolu hat uzunluğu 13.934 kilometre; bu rakam şu an görüştüğümüz 2025 bütçesindeki verilerden daha fazla bir demir yolunu öngörüyor ve 2022 yıl sonu tahmini gerçekleşme olarak ise 14.227 kilometre olarak verilmiş. 2023 hedefi nedir? O da 15.195 kilometre. Anlaşılan odur ki iktidar her yıl kafasına göre bir hedef belirliyor, hedefi tutturmak şöyle dursun, üç dört sene gerideki hedefleri bile tutturamayıp 500 sayfalık gerekçelerle nasıl olsa anlaşılmaz diye önümüze getiriyor ama biz İYİ Parti olarak vatandaşımızın vergilerinin nereye gittiğini, bu ülkenin nasıl yönetildiğini, kamu harcamalarının nasıl yapıldığını ve ülkemizin geleceğinin nasıl heba edildiğini çok iyi biliyoruz.

Karayollarıyla ilgili verilere bakacak olursak, AK PARTİ iktidarının en çok üzerinde durduğu, hatta yirmi iki yıllık iktidarlarında en çok gururlanarak anlattığı otoyol meselesini masaya yatıralım. 2024 sonu itibarıyla planlanan toplam bölünmüş yol hedefinize ulaşmadığınız raporlarda bellidir ve 2025 hedefiniz ise 30.018 kilometre olarak kaydedilmiştir, 2026 hedefiniz 30.494 kilometre, 2027 hedefiniz ise 31.148 kilometre olarak raporlanmıştır. Dikkat ederseniz, yine önümüzdeki yılları özellikle zikrediyorum. 2022 yılında yayınladığınız rapora göre, 2024 yılı sonunda 29.918 kilometre yol yapılacağı planlanırken içinde bulunduğumuz dönemde bu hedefin 250 kilometre gerisinde kaldığı görülmektedir ve yine, 2022’deki raporda 2025 hedefiniz 30.300 kilometreyken bugün elimizdeki gerekçe de bu hedef 30.018 kilometreye düşmüştür. Buradan şunu anlıyoruz: AK PARTİ iktidarı üç sene önce verdiği sözü bile tutmamış, sözünü tutmadığı gibi, geldiğimiz noktada eksik iş yaparak gelecekteki yatırımları da aksatmıştır ve yine rakamlarla oynayarak hem geçmişe dönük hem de geleceğe dair verileri aldatıcı bir sistemde bilgimize sunmuştur.

2007 yılında 1.900 kilometre olan otoyol uzunluğumuz bugün 3.796’ya çıkmıştır ancak aynı dönemde bizden daha küçük alana sahip olan İspanya, İrlanda, Macaristan, hatta Türkiye’nin yarısından bile küçük olan Polonya gibi ülkelerde bizden daha çok otoyol yapılmıştır. Bu ülkelerden İrlanda yüzde 240, Romanya yüzde 194, Polonya yüzde 147 kat otoyol uzunluğu artırmıştır. Malumunuz, yirmi iki yıldır meşhur bir “Yol yaptılar.” sloganı dinliyoruz ama görünen hiç de öyle değil ve Afyonkarahisar Milletvekilimiz Sayın Hakan Şeref Olgun’un sürekli dile getirdiği Çay-Dinar Kara Yolu bu konuda çok yerinde bir örnek olacaktır. Her geçen gün Çay-Dinar Kara Yolu üzerinde meydana gelen kazalar can kayıplarına yol açmaktadır ve bu durum artık dayanılmaz bir noktaya gelmiştir. Bu yolun yapılmaması ve atıl bırakılması hem trafik yoğunluğu hem de bölge halkının, özellikle tarım ve hayvancılıkla uğraşan kesimin kullanımı açısından büyük riskler taşımaktadır. Afyonkarahisar’ın diğer yolları modernize edilirken bu yol yıllardır bekletilmekte ve ihmal edilmektedir. Çay-Dinar yolunun 2025 Yatırım Programı’na alınacağı söyleniyor ancak daha önce de çok kez vaat verilmesine rağmen hiçbir adım atılmadığı da biliniyor. Bütün bu vaatler ve geçirtilen açıklamalar halkımızı artık tatmin etmiyor ve artık vaadin değil somut icraatın zamanı gelmiştir. Bu yol bir an önce bölünmüş yol hâline getirilmelidir; aksi takdirde, bu yolu “ölüm yolu” olarak hatırlayacak ve her geçen gün yeni bir acı yaşayacağız.

Yine, memleketim Gümüşhane’nin Tersun Yolu da buna benzer bir akıbet yaşamaktadır. Anadolu coğrafyasını Karadeniz’e bağlayan Gümüşhane Tersun Dağı’na yapılacak bir tünel bölge trafiğini daha güvenli hâle getirecek, kombine ulaşım konusunda ülkemizin iç ticaret hacmine de büyük katkı sağlayacaktır ve bununla birlikte, mesafeyi 19 kilometre kısaltacak olan yolun yakıt ve zaman tasarrufuyla bölge ulaşımına büyük faydası olacaktır. Gümüşhane Tersun Yolu’nu sadece şehrimiz özelinde değil Zigana Tüneli’nin de bağlantı tüneli olarak değerlendirmek gerekiyor ve bu bağlamda yapılacak Tersun Tüneli daha da önem kazanıyor.

Yine, bir türlü bitirilemeyen ve ertelenen Gümüşhane Köse Havaalanı’nın yapım çalışmalarının hızlandırılması ve havaalanının Gümüşhane bağlantı yolu olan Köse Dağı Tüneli ve bu hattı besleyen bağlantı yollarının bir an önce tamamlanması gerekmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün yap-işlet-devret projelerinin akıbeti bellidir. Malumunuz, otoyollar ve köprüler, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 15.10.2010 tarih ve (2010/88) sayılı Karar’ıyla özelleştirme kapsam ve programına alınmıştır. Bu çerçevede, bugün kullandığımız otoyollarda ve köprülerde geçiş ücreti ödemekteyiz. Bu geçiş ücreti tarifeleri ise sürekli zamlanmakta ve sürücülerimizin canına tak ettirmektedir. Vatandaşımız içten içe isyan etse de son on dört yıldır fahiş fiyatlarla otoyol ve köprülere geçiş ücreti ödemektedir. Daha da kötüsü ise otoyol ve köprüleri hayatında görmemiş, arabası olmayan, taşra kentlerden büyük şehirlere yolculuk etmemiş yani otoyol ve köprülerin üzerinden bir kez dahi geçmemiş vatandaşımız da bu yollara vergileriyle para ödediğini bilmelidir. AK PARTİ iktidarının mali politikaları arasında meşhur bir propaganda cümlesi vardı “Vergilendirilmiş gelir kutsaldır.” deniliyordu. Bugün, gelirinin vergisini ödeyen 85 milyon vatandaşımızın cebinden çıkan paralarla geçiş garantisi ödenen bu yatırımların daha yıllarca milletimizin sırtına yük olacağı bilinmelidir. Geçiş garantili yol ve köprülerden ne kadar zarar ettiğimizi, geleceğimizin nasıl ipotek altına alındığını, milletimizin vergilerinin her yıl bu köprü ve yolların garanti geçişlerine nasıl gittiğini halkımız çok iyi biliyor. Avrasya Tüneli geçişleri geçen yıl bu zamanlar otomobil için 56 liraydı, hafif ticari araçlar 79 lira 50 kuruşa geçiyordu, motosikletler ise 10 lira 35 kuruşa geçiyordu. Bu ücretlere son bir yılda birden fazla zam geldi. Bugün otomobil için 156 lira, hafif ticari araç için 234 lira, motosiklet için 60 lira 80 kuruş ödenmektedir. Bu rakamlar otomobil için yüzde 178, hafif ticari araçlar için yüzde 194, motosiklet için yüzde 487 oranında artmıştır. Bu artış oranları insafsızlığın da ötesinde milletimize zulüm etmekten başka hiçbir şey değildir. Bu zulüm, kelime olarak yetkili mercilerin resmî Twitter hesaplarında sadece güncelleme olarak karşılık bulmaktadır. Bu güncellemeye ek olarak her yıl yüzde 5 oranında artan araç geçiş garantisiyle ödeme yükümüzün artacağını da unutmamak gerekmektedir.

Sözleşmenin biteceği 2041 yılında günlük araç garantisi 77.202 olacak. Avrasya Tüneli’nin yapım maliyeti, 1 milyar 245 milyon dolar yıllık işletme maliyeti ve kredi faiz ödemeleriyle toplam 2 milyar dolar civarında maliyeti var. Hesaba göre 2041 yılında işletmeciyeye 4 milyar 685 milyon dolar para ödemiş olacağız. Bu para, Avrasya Tüneli’nden geçen geçmeyen tüm vatandaşlarımızın cebinden çıkacak. Emeklimize, memurumuza, çiftçimize, esnafımıza, öğrencilerimizin burs ve kredilerine ve özellikle yılda bir kez asgari ücretli vatandaşımıza yapılan sözde güncellemeler yani zamlar büyük pazarlıklarla yapılırken geçiş garantili köprülere ve yollara defalarca ve yüksek oranlarda zam yapmaktan geri durmayan iktidarın hızına yetişilmiyor. İktidar, bu gaffetinden ve bu zulmünden acilen vazgeçmelidir. “Yirmi iki yıldır iktidardayız.” diye övünen ve yirmi iki yıldır Türk milletinin oyunu alan AK PARTİ iktidarı halkına bu zamları, bu hayat pahalılığını, bu enflasyonu reva görerek büyük bir dalaletin içine düşmüştür.

Osmangazi Köprüsü'nde de durum farklı değil. Garanti araç sayısı gerçekleşmeyen köprüde, her gün milletimizin cebinden çıkan para artarak devam etmektedir. Bu yap-işlet-devret projeleriyle iktidarın nasıl bir soygun ve vurgun düzenine çanak tuttuğunu iyi biliyoruz. İktidar, projelerin çeyreğini ve işlem şeklini de sır gibi saklıyor. Maliyet ve para konularındaki sorulara devlet sırrı gibi garip bir cevap veriyor. Osmangazi Köprüsü'ne günlük 40 bin araç geçiş garantisi verilmiştir. Geçiş ücretleri ise araç başına 35 dolar artı KDV olarak belirlenmiştir. Yani araç başına 1.400 liranın üzerinde bir ödeme yapılması gerekiyor. Bugün Osmangazi Köprüsü geçiş ücreti otomobil için 555 liradır, hafif ticari araç için 890 lira, motosiklet için 390 lira, ağır tır ve kamyonlar ise 1.400 ve 1.765 liradan geçiyorlar. Geçiş ücretini kurtaran tek sınıf beşinci sınıf araçlardır. Takdir edersiniz ki Osmangazi Köprüsü'nden günde 40 bin tır da geçmemektedir. Sayın Bakanın açıklamalarından bayram tatillerinde geçiş garantisini sağladığımızı öğreniyoruz. Ancak nedense normal günde kimse bu konuya değinmiyor. Bugün Osmangazi Köprüsü'ne günlük 57 milyon 120 bin lira, yıllık yaklaşık 21 milyar lira ödeyeceğiz. Sadece bir köprünün yıllık geçiş garantisi israfıyla ünlü Cumhurbaşkanlığı bütçesinden yüzde 30 daha büyük.

Tam on iki yıl önce, bugün kullanıma açılan Kütahya Havaalanı'na 2023'te 1 milyon 317 bin 733 yolcu garantisi verildi; havaalanını sadece 43.200 yolcu kullandı. Garanti tahmininden sapma yüzde 96,7 oldu. İnanabiliyor musunuz? Yüzde 96,7 sapma olmasını nasıl açıklayacaksınız? Yapım maliyeti 50 milyon euro olan havalimanı için 2012-2023 döneminde müteahhide ödenen garanti tutarı 66 milyon euroyu geçmiş durumdadır. Projeyi yapan şirket şimdiden maliyetini karşılamış durumdadır. 2044'e kadar yılda 100 bin kişinin bile uçmadığı havalimanına her yıl milyonlarca yolcu garantisi ödemeye devam edeceğiz. Her yıl milyarlarca lira zarar eden yollar ve köprülerden bahsedecek olursak sabaha kadar görüşmelerimiz devam eder.

Peki, 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. "Osmanlı torunuyuz." diye gezen ve belli kesimin samimi duygularını suistimal eden iktidar, Osmanlı Devleti'nin dünyaya adalet dağıttığı dönemleri daha iyi okumalıdır. Gayrimüslimlerin bile Türk hukukuyla yargılanmak istediği bir devletin mirasçıları olarak bugün Londra mahkemelerinde dava görülmesi yerli ve milli olan iktidarımızın en büyük utanç olmalıdır. Esasen buradan iktidarımıza uluslararası arenada güvenilmediği sonucunu kolaylıkla çıkarabiliriz. Bu utanç da AK PARTİ iktidarına yetecektir.

Sayın Başkan, Kamu İhale Kanunu'nda pazarlık usulüyle yapılan -4734 sayılı Kanun kapsamındaki- ihalelerin alt maddelerine göre dağılımına baktığımızda 2023 yılı ihale türlerinin alım tutarı 584 milyar 919 milyon olarak gerçekleşmiştir. İhalelerin 21/b kısmına baktığımızda yani istisna maddesine geldiğimizde alımların 562 milyar 130 milyon olarak yapıldığını görebiliriz yani pazarlık usulüyle kamu alımlarının yüzde 96,11'inin istisnadan yapıldığı anlaşılmaktadır. AK PARTİ iktidarında istisnaların kanun olduğuna, kanunların ise istisna hâline geldiğine şahit oluyoruz.

2020 yılında yüzde 90'ları aşan; 2021 yılında yüzde 89; 2022 yılında yüzde 91,3 olan; 2023 yılında da yüzde 96,11 olarak gerçekleşen Kamu İhale Kanunu 21/b'ye göre istisna alımlar AK PARTİ döneminde artık istisnadan kanuna dönüşmüş durumdadır. Hukukumuzu basitleştiren ve önemsizleştiren bu tutumdan iktidar vazgeçmelidir.

2024 yılının ilk altı ayına bakacak olursak 302 milyarın üzerindeki kamu alımlarının yine 283 milyara yakını 21/b üzerinden yapılmıştır. Bu oran yüzde 93,64 olarak gerçekleşmiştir. Yıl sonunda da yüzde 95 gibi bir oranla tamamlanacağını öngörmekteyiz. Kısacası, iktidar bu huyundan vazgeçmemektedir.

Özellikle öğrencilerimiz ve gençlerimiz adına da önemli bir konudan bahsetmek istiyorum. İnternet, çağımızın olmazsa olmazıdır. Hemen hemen tüm işlemlerimizi artık internette yapıyoruz. Ülkemizin internet hızı dünyanın birçok ülkesinin gerisinde kalmış durumdadır. Türkiye, internet hızı açısından dünya ülkeleri arasında 59'uncu sıradadır. Bu sıralama dünya kentleri üzerinden değerlendirildiğinde Ankara 84, İstanbul 89'uncu sırada yer almaktadır. Dünyanın göz bebeği İstanbul'da ve cumhuriyetimizin payitahtı Ankara'da da ülkemizin internet kalitesinin de altında hizmet alıyoruz. Elektronik haberleşme altyapılarını iyileştirmemiz ve yeni nesil altyapılar kurmamız gerekmektedir. Zayıf internet ağı kullanımımıza veya yavaş olmasına rağmen bir de Avrupa'dan daha pahalı internet kullandığımızı ne kullanıcılara anlatabilirsiniz ne de gençlerimize. Gençlerimizin dünyanın farklı ülkelerinde kendi yaşlılarıyla mücadele etmesi için bu internet skorları uygun olmadığı gibi bu durum ülkemize de yakışmamaktadır. İnternet altyapılarımızın güçlendirilmesi, veri indirme ve veri yükleme hızlarımızın özellikle yükseltilmesi gerekmektedir.

Tüm bu konuştuğumuz eksiklikler, aksaklıklar milletin sırtına bindirilen yüke karşın yandaşın cebinin dolduğu ihaleler iktidarın yüzünü bir an olsun kızartmıyorsa söylenecek sözümüz yok. Garanti ödemelerini dövizle yapan iktidarı, iktidarın sebep olduğu ekonomik krizi, bahsettiğim bütün borçların korkunç bir hâle geldiğini unutmamamız gerekiyor.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Dünya genelinde interneti en ucuza kullanan ülkelerden biriyiz. Yanlış bilgi.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Beyaz, teşekkür ediyorum.

Şimdi Sayın Karasu.

Buyurun Sayın Karasu.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

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

Konuşmama Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 2015 yılındaki bir toplantısını hatırlatarak başlamak istiyorum. Erdoğan sarayda valileri topladı ve şunları söyledi: "Vatan satmak bu topraklarda bin yıllık ortak geçmiş olan insanların birliğini, beraberliğini, kardeşliğini oluşturmamaya ülkemizin maddi manevi kayıplara uğramasına göz yummakla olur. Vatani satmak yüksek faizle, yüksek enflasyonla, kötü yönetimle, ülkenin ve milletin kaynaklarını heba etmekle olur." Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı en büyük yatırımcı Bakanlık. İşte tam da bu nedenle yaptığınız harcamaların 85 milyon adına her kuruluşun hesabını sormak bizim görevimiz, hesabını vermek de sizin

sorumluluğunuzda.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; vatandaşlarımızın vergisiyle oluşan bu bütçenin yıllardır halkın refahına değil, daha çok yandaşların, müteahhitlerin oluşturduğu yapıya aktarıldığını görüyoruz. Az sonra ayrıntılarını anlatacağım ama konuşmanızda 2028 hedeflerinden bahsettiniz. Peki, 2011 yılında açıkladığınız 2023 hedeflerine ne oldu? Hep birlikte bakalım. Bakın, 2011 genel seçimler öncesi “Türkiye hazır, hedef 2023” başlığıyla duyurduğunuz 2023 hedefleri ne oldu? Kara yollarından başlıyorum. Otoyolda 2011’de 2.225 kilometre otoyol uzunluğunun 2023’e kadar 7.500 kilometreye çıkarılmasını hedefinize koydunuz. Bugün 3.796 kilometre otoyolumuz var. Az önce açıkladığınız 2028 hedefiniz bile 2023’ün gerisinde kalmış. Bölünmüş yolda hedef 36.500 kilometreydi. Az önce açıkladığınız 29.590 kilometre. 2028 hedefi yine 2023’ün gerisinde.

Gelelim demir yoluna. “Serbestleşme” adı altında yaptığınız her düzenleme Demiryollarının içini daha çok boşalttı. İşte size veriler: Hızlı tren hattı 10 bin kilometre olacaktı, 2024 yılı eylül ayı sonu itibarıyla 2.251 kilometre. 2028 yılı kalkınma planındaki hedefiniz 5.343 kilometre, üstelik geçen yılki verilerle aynı. Sadece hızlı tren değil, sinyalli hat uzunluğu da 1 metre bile artmamış.

Bakın bu da 2023 faaliyet raporunuz; koyduğunuz 10 hedef kâğıt üzerinde kalmış. Demir yolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması amacıyla 10 ayrı alt hedef belirlemiştiniz, 9’unda ilerleme sağlayamamışsınız. İşte, sizin bu stratejik hatalarınızdan dolayı yolcu taşımacılığında geri dönülmez hatalar yapıyorsunuz. Uyarıları dinlemiyor, vatandaşın can ve mal güvenliğini tehlikeye atıyorsunuz.

Faaliyet raporundan aktarıyorum arkadaşlar: 2023 yılında demir yolu sektöründe faaliyet gösteren işletmelerde denetim hedefine ulaşamamış. Emniyet Yönetim Sistemi’ne dair denetim hedefine ulaşamamış. Makinist ve emniyet kritik görevliler için denetim hedefine ulaşamamış. Vahim değil mi? Peki, gerekçe ne? Personel yetersizliği ve deprem. Bakanlık diyor ki: “Demir yolu sektöründe faaliyet gösteren işletmelere yönelik denetimler, personel sayısının yeterli olmaması sebebiyle planlanan hedefin altında kalmıştır.” Asıl nedenin yapmış olduğunuz yanlış işlerden dolayı denetimden kaçmak olduğunu hepimiz biliyoruz.

İşte size bir örnek vereceğim: Az önce anlattınız, Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı. Defalarca soru önergesi verdim, Meclis kürsüsünde dile getirdim; bu hattın zemin etütlerinde sorun var, şartnameye uygun olmayan bazalt taşı kullanılıyor dedim, hattı bütünlüklü olarak bitirmeden açmayın dedim ama dinlemediniz. Seçim öncesinde şovla açtınız, sonra ne oldu? İki yılda, bizim bildiğimiz, büyük çapta 2 kez toprak kayması oldu, rayların altları boşaldı. 2 sefer bu hattın iklim değişikliğinden etkilendiğini öne sürerek ihaleler yaptınız. Temmuz ayında yaptığınız ihaleyi her zamanki gibi 21/b’den 3 milyar 405 milyon TL’ye hattın büyük bölümünü yapan Cengiz-Kolin-Limak inşaatın alt taşeronluğunu yapmış Duygu İnşaatı verdiniz. Şimdi sormak istiyorum, hatta yaşanan bu sorunlarla ilgili bu 3 firmanın hiç mi sorumluluğu yok? Herhangi bir hesap sordunuz mu, bir cezai işlem uyguladınız mı? Hızlı tren hattı yapıyorsunuz, ihalenin ismine bakarsanız hattı depreme, iklim değişikliğine ve doğa koşullarına uygun yapmadığımız anlaşılıyor. İnsanların canı bu kadar ucuz mu? Defalarca soru önergelerimizde hatta herhangi bir sorun olmadığını ifade ettiniz. Siz ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürü, soru önergelerimizde hatta bir sorun olmadığını ifade ettiler. Bize yalan cevap vermekten utanmıyor musunuz?

Şimdi, devam eden hatlara bakalım. Her seçim döneminde propaganda malzemesi yaptığınız İzmir-Ankara yüksek hızlı tren hattı ne oldu? Tam 7 bakan eskitti. Temeli 2013 yılında 4,3 milyar TL maliyet öngörüsüyle atılmıştı ama 2024 yılında beşinci kez güncellendi ve maliyet 65 milyara dayandı. Bin seksen günde bitirilecekti, başlayalı on bir yıl oldu, hâlâ bitmedi. Şimdi 2028’de bitirmekten bahsediyorsunuz. Bu hat neden bitmiyor? Harcanan, oraya ayrılan pay, para nereye gidiyor? Bursa-Bilecik hızlı tren hattı on yıldır niçin tamamlanamıyor; çıkın bir açıklayın.

Şimdi hatları bitirmeden eski hatların değerli yerlerini pazarlama derdine düştünüz. Örneğin Haydarpaşa ve Sirkeci Garı’nda ne yapmak istiyorsunuz? 2005 yılında “Burada 7 adet 70 katlı Dünya Ticaret Merkezi yapacağız.” diye yola çıktınız. Erdoğan o günlerde “Ben âdeta ülkemi pazarlamakla mükellefim, bakanlarıma da bu konuda talimat verdim. Dünyada da tüm ülkeler böyle yapıyor. Haydarpaşa Garı ve liman projesinden 5 milyar dolar gelir bekliyoruz.” diyordu. Vatandaş karşı çıktı, mahkeme projeyi iptal etti, sonra bir anda yangın çıktı, trenler durdu, ulaşım durdu. Şimdi de Haydarpaşayı altın tepsi içinde yandaşlarınıza sunuyorsunuz. İşte protokol burada. Avrupa’da İstanbul’dan daha küçük kentlerin en az 5-6 tane merkez garı var. Tarihi garın çok değerli çevresini kültür vadisi yapacaktınız. Burayı kültür vadisi değil de âdeta aç kurtlar vadisi yapmaya çalışıyorsunuz çünkü protokolün içinde devredilen yerlerin kiraya verilebilmesi olanağı var. Samimiyseniz Kültür Bakanlığıyla yapmış olduğunuz protokolden kiralama yetkisini çıkartın. Bilelim ki Kültür Bakanlığı kendi uhdesinde buraya bir proje yapacak ama biliyoruz ki protokolden önce proje ortaklarını da belirlemiş durumdasınız. Buradan uyarıyoruz: Vatandaşın ulaşım hakkını elinden almayın. Tarihi Haydarpaşayı istasyona çevirmeyin.

Gelelim denizcilige... Gerçekleşmeyen hedefler yine burada da var. “2019’a kadar en az 1 limanın dünyanın en büyük 10 limanı arasında yer alması için çalışacağız.” denilmişti. Bugün dünyanın en büyük 10 limanı içerisinde bir limanımız yok. Bırakın ilk 10 liman içinde yer almayı, önce “Mersin” deyip sonra Doğu Akdeniz’e kaydardığınız konteyner limanı ne oldu? Liman için bir çivi dahi çakmadınız. Şimdi de “Adana ve Mersin’e 2 ayrı liman yapılacak.” diyorsunuz. Projelerin yapım çalışmalarına bir buçuk yıl içerisinde başlanacak. Hangisi doğru? Doğu Akdeniz’e mi, Mersin’e mi, Adana’ya mı liman yapacaksınız yoksa 3’ünü birden mi vadediyorsunuz? Üstelik daha çivi çakmadığınız Mersin Limanı için kapasitesini bir yılda 1 milyon düşürmüştünüz; bu nasıl bir şeydir, açıklamanızı bekliyoruz.

Havacılıkta da tablo benzer şekilde. 61 havaalanı olacaktı, hedefiniz bugün 60’a düştü. Seyahat eden yolcu sayısı 350 milyona çıkacaktı, bugün yolcu sayısı 250 milyonun altında. 2024 yıl sonu tahmininiz 237 milyon, yetmedi, aklımızla dalga geçer gibi, 2025 yılı için 249 milyon, 2028 için 258 milyon kişi hedef koymuşsunuz. İşte burada yine faaliyet raporuna koyduğunuz havacılıkta 8 hedefin 5’ine ulaşamamış durumda.

Yaz aylarını çileye dönüştüren hava yolu şirketlerine gelelim: AnadoluJetten “Anadolu”yu sildiniz “AJet” yaptınız. Yerli ve millisiniz ya, Kıbrıs Rum kesiminde iflas etmiş bir şirketin ismini getirip “Anadolu”nun yerine koydunuz. Önce bunun bir nedenini açıklayın. Firma AJet olunca rötalar başladı, hizmet kalitesi düştü, aynı koltuklar birkaç kişiye satıldı, satılmaya devam ediyor. Sonra uçakta fahiş fiyatlarla

ürünler satmaya başladınız, 1 bardak suyu bile 40 TL'den satıyorsunuz.

Peki, Türk Hava Yolları ne durumda? Dünyada en fazla ülkeye uçuşuyla övündüğümüz Türk Hava Yolları gecikmeler, iptaller, fahiş fiyatlar, tarikat ve cemaatlere sağlanan özel indirimler, Filenin Sultanlarına yapılan eziyetlerle anılıyor. New York Belediye Başkanına Türk Hava Yollarından yıllardır sağladığı seyahat imkânları konusunda Amerika'da dava açıldı ama Türkiye'den tık yok. Yine, milyarlarca lira reklamlarla anılıyor. Türk Hava Yolları elbette reklam verecek, ulusal ve uluslararası sponsorluklara adını duyuracak ama sadece bu yılın ilk dokuz ayında 4 milyar 455 milyon TL'yi bulan bu dev reklam ve tanıtım harcamalarının dökümünü bilmek hakkımız değil mi? Türk Hava Yolları bu paraları hangi mecralara harcadı, hangi gazete ve televizyonlara ne kadar pay verdi?

Bir başka nokta, Türk Hava Yollarının İstanbul'un dışında hiçbir büyük şehirden diğerine uçuşu bulunmuyor. Ankara'dan, İzmir'den hiçbir ile Türk Hava Yolları uçmuyor. Bizim vatandaşlarımız Türk Hava Yollarıyla uçmayı hak etmiyorlar mı? Denetim dışına çıkardığınız Türk Hava Yollarını getirdiğiniz nokta bu. Üstelik üç yıldır vergi de ödememiş bir Türk Hava Yollarından söz ediyoruz.

Gelelim Çukurova Havaalanına. Bu havaalanını 800 hektar verimli tarım arazisi üzerine inşa ettiniz. 1.120 futbol sahası büyüklüğünde verimli arazi feda edildi diyelim, gerisini siz düşünün. Üstelik bu havaalanında da yolcu garantisi var. İç hat şehirden binen yolcu için 3, dış hat yolcu için 15 avro olarak garanti verilmiş. İşletmecisi yirmi beş yıl için kira olarak Devlet Hava Meydanlarına 297 milyon avro artı KDV ödeyecek. Kapasite 8 milyon. Ekim ayı sonu itibarıyla 1 milyon 66 bin yolcu uçuşmuş. Tüm bunlar için yılların Adana'nın Şakirpaşasını da yolcu uçuşuna kapattınız, yangın eğitimine verdiniz. Yetmedi, "On üç yılda bitirdik." dediğiniz ama eksik işlere rağmen açtığınız Çukurova Havaalanı'nın ilk yağmurda çatısı çöktü, otoparkındaki araçlar zarar gördü. Dün yağmur yağdı, yine aynı manzaralar yaşandı. Bu konularla ilgili bilimsellikten uzak, "Ben yaparım." anlayışıyla yaptığımız her işte çuvaldadığımızın farkında mısınız?

Haberleşmede durum daha da vahim. "21 Aralık 2017'de 100 megavat internete çıkacağız." hedefi konu, üstünden yedi yıl geçti, 2024 bitiyor, hedefi koyan ve canlı yayınlarda açıklayan Bakan Ahmet Arslan gitti, üstüne 3 bakan değişti, hâlen daha Türkiye 100 megavat değil, 42 megavat internette. İnternet konusunda "Sabit ve mobil iletişim, mobil geniş bant erişim altyapısı nüfusun tamamını kapsayacak şekilde yaygınlaştırılacak." denilmişti. Seçim bölgem Sivas başta olmak üzere köylerde telefonlar çekmiyor, şehir merkezlerinde bile internete erişimi olmayan bölgeler var.

Devam ediyoruz. Tarifeleri artırarak, sizin deyiminizle "güncelleyerek" iletişim ve haberleşme maliyetleri arttıkça arttı. Anne, baba, 2 çocuk, sabit telefon; çocuğun büyüğünde telefon, küçüğünde tablet, evde de internet. Bunun bir karması var, en makul tarifeler -buna bir ailenin iletişim, haberleşme maliyeti diyoruz- 2020'de aylık 300 TL'ydi, 2021'de 353 TL, 2022'de 442 TL, geçen sene 745 lira oldu, sürekli arttı. Bu sene 2.350 lira oldu ama TELEKOM'un CEO'su vatandaşın aklıyla dalga geçiyor, damacana hesabı yapıyor.

Sayın Bakan, bu ülkede insanlar çöpten yiyecek topluyor, bayat ekmek yiyorlar. Bunları bürokratlarınıza hatırlatın.

Bu da yetmiyor, bir de sanal kumar illeti çıktı. Devlet televizyonu bile futbol maçlarında bahis şirketlerinin reklamlarını veriyor. Güya kumar yasak. Girin telefonunuza "oyun" adı altında istediğiniz her türlü kumarı, bahsi oynuyorsunuz ama siz bunları yasaklayacağınıza Instagram'ı kapatıyorsunuz, WordPad kapalı, Roblox kapalı, Discord Türkiye'den gitti, Google Türkiye bağımsız gazeteciliği tehlikeye atacak adımlar atıyor, sizde ses yok. İşte, ülkeyi bu hâle getirdiniz. Sizi eleştirenlere yasaklar, hapisler; mafyalara, çetelere her yol serbest.

Değerli arkadaşlar, Amerika Birleşik Devletleri'nin Siber Güvenlik Stratejisi Barack Obama döneminde yayınlanmıştı. Bu stratejinin girişinde yer alan bir cümle bence çok değerli "Devletler, siber güvenliğini sağlamak için milyar doları bulan yatırımlar yapmak zorundadır fakat bir siber saldırganın böyle bir yatırım yapma zorunluluğu yoktur. Bir saldırgan, basit bir araçla ve maliyeti düşük bir yöntemle yatırımınızı mahvedebilir." Evet, sanırım bu cümle bize birçok şeyi açıklıyor ama sadece devlet kurumlarını değil, aynı zamanda özel sektörü ve bireyleri de korumayı amaçlamalıyız. Oysa sanal teröristler sanal platformlarda suç işlemeye devam ediyor. Daha önce hem burada hem Genel Kurulda söylemiştim; Telegram'da kişisel verilerimiz üç kuruşa satılmaya devam ediyor. Siz de itiraf ettiniz, sonra yalanladınız. Teröristlerin ayakkabı numaralarını biliyor musunuz, bilmem ama bütün dünya 85 milyonun ayakkabı numarasına kadar her bilgisine ulaşabiliyor. Kimlik bilgilerimiz, telefon numaralarımız, kredi kartlarımız, banka hesaplarımız, adreslerimiz, sağlık bilgilerimiz ve aile bireylerimize ilişkin bütün bilgilerimizin hepsi çalınmış durumda. 200 TL karşılığında her türlü bilgi alınıp satılıyor. Başka bir ülkede böyle bir durum yaşansaydı en azından sorumluluk sahipleri utanır, istifa ederdi.

Bakın, bu bütçede düzenleyici ve denetleyici kurumlara 68 milyar 362 milyon 485 bin lira ödenek ayrılmış yani en çok payı Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu alacak, 47 milyar 729 milyon. Peki, bu bütçe nereye harcanacak, bu bütçe AR-GE'ye mi, bilime mi, teknolojiye mi? Elbette ben de bunları konuşmak isterim.

Bakın, kısa bir süre önce bir rapor açıklandı, bir ülkenin yeni teknolojileri anlama ve öğrenme kapasitesi, teknoloji ortamı ve gelecekteki gelişmelere hazır olma performansını ölçen Dijital Rekabet Gücü Sıralama Raporu; bu rapora göre ülkemiz 67 ülke arasında 55'inci oldu. 2020 yılında 44'üncü sıradaydık, üstümüzde 54'üncü sırada Güney Afrika var. İşte, bu nedenle daha çok özgürlüğe, daha çok demokrasiye ve altyapıya ihtiyacımız var ama işin kolayını bulmuşsunuz; yirmi yıldır altyapıya yatırım yapmıyorsunuz, yapmak isteyen firmalara engel oluyorsunuz, rekabetçi bir ortam yok, özellikle Turkcell ve TÜRK TELEKOM'u arka bahçenize çevirmiş durumdasınız. Netgsm, Türkiye'nin 4'üncü GSM operatörü. Netgsm baz istasyonu hizmetini de Turkcell'den alıyordu, GSM altyapısı ise Netgsm'ye aitti. Turkcell, Netgsm'nin abone sayısının hızla artması üzerine BTK gözetiminde gerçekleştirilen erişim sözleşmesini hukuka aykırı olarak feshetmek istedi. BTK Netgsm'yi haklı bulmasına rağmen Turkcell Netgsm'ye yeni abone olanların baz istasyonu şebeke erişimini engellemektedir. Turkcell BTK'nin kurul kararını uygulamamaktadır. Turkcell'e Ulaştırma Bakanlığı ve BTK "Hukuku uygula." diyememektedir. Binlerce abone mağdur oldu ama sizin Bakanlığın sesi soluğu her konuda olduğu gibi çıkmıyor.

Değerli arkadaşlar, ülkemiz ağır bir ekonomik kriz yaşıyor. Bu krizin en önemli nedenlerinden biri ise plansız programsız yapılan, yandaşa peşkeş çekilen yap-işlet-devret projeleri. Bakan sunumunda öyle ballandıra ballandıra anlattı ki sanırsınız her şey güllük gülistanlık; oysa hiç öyle değil. AKP iktidarı öyle ucube, öyle garabet bir sistem kurdu ki "Halkımızın cebinden beş kuruş çıkmayacak." dedi; doğru, beş kuruş değil, milyarlarca dolar çıkıyor. Geçen yıl 660 milyar kurumlar vergisinden vazgeçilmişti, bu yıl 701 milyar hedeflenmiş. 2023'te 1

trilyon 477 milyar vergi alımından vazgeçilmiş; bu rakam bütçe açığından daha fazla. Allah aşkına söyleyin, bu parayla kaç tane Avrasya Tüneli, kaç tane Çanakkale Köprüsü yapılırdı?

Türkiye’de şanslı 44 şirket var çünkü onlar iktidara yakınlar. Bakın, kamu ihalelerine abone olan bu şirketlerden 37’si 2023’te matrah beyan etmemiş yani zarar etmiş. İşte, burada şirketlerin vergi karnesi; vergi vermemiş ama garantileri tıkr tıkr ödenmiş. Niye her taşın altından bu firmalar çıkıyor. Her ayrıcalıktan yararlanan bu şirketler kamu ihalesini almayı sürdürüyor. İktidar, her yıl bu şirketlerin servetlerine yeni servetler katıyor. Nasıl mı? Sözleşmelerdeki yüksek bilet fiyatları tam olarak uygulanmadı, bu nedenle devlet hem geçen hem de geçmeyen araçlar için hazineye bu şirketlerin kasasına son yedi yılda tam 384 milyar para kondu. Aynı dönemde Avrasya Tüneli için 10 milyar ödendi. 2024 yılına kadar yapılan ödemeler yine aynı yılların ortalama dolar kuruyula tamı tamına 22 milyar doları buldu. Gelecek yıl sadece otoyol, köprüler ve tüneller için 97,6 milyar ödenecek. Eğer orta vadeli planda öngörülen ortalama dolar kurları gerçekleşirse bütçeden tüm projeler için 2026 yılında 232,3 milyar, 2027 yılında 243,8 milyar ödenmesi gerekiyor. Yani önümüzdeki üç yılda 678,3 milyar tüm projelere garanti olarak ödenecek. İşte, bunlar bütçeyi rehin alan projeler, işte vatani satmak da böyle oluyor. Bütçede kara delik olan bu projelere ilişkin Sayıştayın, Karayolları Genel Müdürlüğünün denetimleri de tahribatı ortaya çıkarıyor. Sayıştay raporlarına göre yap-işlet-devret projelerini yürüten şirketlere cari ödeme kaleminden gösterdiğiniz garanti ödemesi 2023 yılında tamı tamına 56 milyar 824 milyonu buldu. İşte bu tutar, tutturulamayan garanti edilen araç geçiş sayılarıyla şirketlere ödenen tutar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - İki dakika ek sürenizi veriyorum.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Üstelik şirketlerle yaptığınız sözleşmeler döviz kurundan olduğu için döviz kurundan TL’ye çevrilerek hesaplanıyor; kur farkı olarak da 122 milyar para ödendi.

Bakın, Kamu İhale Kanunu’nu ele ayağa düşürdünüz. 58 ayrı kanun ya da kanun hükmünde kararnameyle yasada 200’e yakın değişiklik yaptınız. Buna rağmen otoyolların, tünellerin, köprülerin ihalelerini 21/(b) maddesiyle yapıyorsunuz. Bakın, yapılacak ihaleleri anlattınız; Bakanlık katlarında Ulukışla-Yenice demiryolu ihalesini Fernas İnşaatın, Taşyapı İnşaatın; Delice-Çorum demir yolu ihalesini Çelikler İnşaat, YS İnşaat, İntegral İnşaat ortak girişiminin; Nusaybin-Ovaköy demir yolu ihalesini Silahtaroglu İnşaat, İntegral İnşaat, Çelikler İnşaat, YS İnşaat ortak girişiminin alacağı söyleniyor çünkü artık projeleri Bakanlık bürokratları değil şirketlerin mühendisleri hazırlıyor. Bu ihalelerin bu firmalara 21/(b)’yle verilmesi durumunda bütün Bakanlık bürokratları hakkında suç duyurusunda bulunacağımızı ifade ediyorum.

Evet, konuşacak o kadar çok şey var ki. Özellikle danışmanınız Murat Gül’le ilgili sormuş olduğumuz hiçbir soru önergese cevap vermediniz. Yalnız bizi daha üzen bir olay var. Bakın, arkanızda Sivil Havacılık Genel Müdürü Kemal Yüksek oturuyor; şu paylaşımlarına bir bakın Allah aşkına. Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri öğretim görevlisi, cumhuriyet aydını bir kadının vefatı üzerine bir paylaşım yazıyor. Siz “Muhafazakârım, inançlıyım.” dediniz. Bakın, altına ne yazıyor bu adam: “Her ne idiği belirsiz, din düşmanı illa neden cumhuriyet çocuğu oluyor? Cumhuriyette sıkıntı mı var?” Üstelik bu hazretin ilk marifeti de değil. Bakın, bu da 4 Eylülde Sivas Kongresi’nin yıl dönümünde yazdığı: Neymiş, manda olmuş da himayeyi bilmezmiş. Evet, bu ülkede manda, sizin peşkeş çektiğiniz ihalelerle oluyor; sizin bu ülkeyi pazarlamanızla oluyor manda. Bunun daha önce de cumhuriyet ve Atatürk’le ilgili çok sayıda paylaşımı var. Siz kim oluyorsunuz da sizi buraya oturtan, bu koltuklara getiren cumhuriyete, cumhuriyetin okurlarına laf ediyorsunuz? Biraz haddinizi bilmeniz gerekiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Karasu, süreniz doldu.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Bütçede halka hizmet yok Sayın Başkan ama özelleştirmeler var, yandaşları kollamak var, zenginlere zenginlik, halka ise yoksulluk var; o nedenle bu talan bütçesine onay vermiyoruz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Halkların Eşitlik ve Demokrasi Partisi adına ilk konuşmacı Kamuran Tanhan.

Süreniz on dakika.

Buyurun.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar, kıymetli vekiller ve salonda emek veren herkes; hepinizi saygıyla selamlıyor, kolaylıklar diliyorum.

Aslında Ulaştırma Bakanlığı üzerinde konuşulması gereken birçok konu var ama ben iki konuya değineceğim: Biri internet yasakları, diğeri de ihale yolsuzluklarıyla ilgili.

İnternet yasaklarıyla ilgili bir tarihçesine baktığımızda 2007’lere kadar giden bir yasa var ama o zamanki hassasiyetler tamamen çocukları zararlı içerikten korumak üzerine inşa edilmişti yani o zamanlarda da aslında sorunlar vardı. Örneğin, YouTube iki buçuk yıl kapalı kaldı fakat asıl dönüş noktası 17-25 Aralık 2013 soruşturmaları sonrasında internete saçılan “tape”ler ve ses kayıtları ile bunlarla ilgili yapılan haberlerdi. Twitter üzerinden, YouTube üzerinden açılan bazı hesaplar iktidarı harekete geçirdi. Hemen Şubat 2014’te de yasada önemli değişiklikler yapıldı. Kişilik hakları ihlali gerekçesiyle önce erişim engelleme, ondan sonra da 2020 Temmuzunda içeriğin yayından çıkarılması yaptırımı getirildi. Yani dönemsel olarak bu yasanın kapsamı hep genişletildi, yasaklar hep arttı. Araya Nisan 2015’teki kamu düzenini koruma amacıyla daha siyasi ve nitelikli bir madde de serpiştirildi. Yine, Wikipedia engellenmesi ve yakın dönemde deprem sonrası Ekşi Sözlük’ün engellenmesi bunun en tipik örneklerindendir. Kürt haber sitelerinin tamamen, topyekûn engellenmesi... Ve bu durum hep kendisini böyle geliştirerek ya da ahtapotun kolları gibi arttı diyebiliriz aslında yasaklar için. Yani aslında çok karmaşık bir sansür sarmalıyla karşı karşıyayız.

Sevgili Yaman Akdeniz’in 2019 ve 2020 yıllarında Sansürün Yakıcı Etkisi Raporu ve yine 2021 yılındaki Üst Düzey Kamu

Şahsiyetlerinin İncinen İtibar, Onur ve Haysiyet Yılı Raporları yine engellendi BTK tarafından. 5651 sayılı Kanun'un ilk çıkışından itibaren 18 defa düzeltmeler ve eklemelerle birlikte âdeta yolsuzluk ve benzeri türü haberleri örtmek için ifade özgürlüğü engellendi yani sansür aracı hâline getirildi iktidarınız tarafından.

Anayasa Mahkemesi, 2014 yılından bu yana yani son on yılda gelen hukuki süreçlere ait 503 başvuruyu değerlendirdi ve ifade özgürlüğü ihlali kararları verdi. Maliyeti yaklaşık o günkü parayla 7-8 milyon TL. Bu, sadece Türkiye açısından değil dünya hukuk tarihi ve internet tarihi açısından da önemli bir sonuç; tabii, olumsuz anlamda Sayın Bakan. Yasa hep, AKP ve Hükûmeti koruyacak şekilde kullanıldı ve defalarca değiştirildi; hâlen de bu amaçla kullanılıyor. Anayasa Mahkemesi kararı sonrası yine Hükûmeti koruyacak şekilde değiştiriliyor, değiştirilmeye devam ediyor. Demokratik bir süreç işlemediği için gerçekten çözüm odaklı farklı bir şey beklemek söz konusu olmuyor. Size, Anayasa Mahkemesinin Ali Kırık kararını okumanızı tavsiye ediyorum bu konuyla ilgili. Aslında bu uygulamayla hafızalarımız silinmeye çalışılıyor. Özellikle geçmiş dönemde, kamuyu yakından ilgilendiren, siyasi nitelikteki kararlar ve olaylar... Mesela, yakın zamanda Susurluk olayıyla ilgili haberlerin tamamının internet arşivlerinden kaldırılması ve silinmesi için alınan bir karar. Yine, bir diğer örnek, Nesim Malki cinayetiyle ilgili haberlerin kaldırılması. Hüküm giymiş birisi, katil katliamdan sonra başvuruyor, "Benim kişilik haklarım engellendi." deyip kararı kaldırtabiliyor.

Yine, BTK'nin son dönemlerde uygulamaya koyduğu iki yasak hem Türkiye'de hem de dünyada tartışılmaya devam ediliyor. 10 milyonlarca vatandaşımızın kullandığı Instagram'a getirilen son yasaklar geniş kesimler tarafından tepkiyle karşılandı. Bu erişim engelini eleştiren çok sayıda kişi Türkiye'nin gittikçe otoriterleştiğini ve internette uygulanan sansürler konusunda Çin ve Kuzey Kore'ye benzemeye başladığını belirtmektedir ve tespit etmektedir. Bilindiği üzere dijital çağda bilgiye ve dijital araçlara erişim modern toplumların ayrılmaz bir parçası hâline gelmiştir. Bu bağlamda, erişim engellemeleri -Türkiye gibi- bu yola başvuran ülkelerin teknolojik ve sosyal açıdan geri kaldığı izlenimini vermektedir. Bizim de örnek alacağımız ülkeler aslında Çin ve Kuzey Kore değil, olmamalıdır; Türkiye'nin üyesi olduğu Avrupa Konseyi ve hâlâ üyesi olmaya çalıştığı Avrupa Birliği olmalıdır. Bu ülkelere baktığınız zaman Instagram, Roblox ve benzeri gibi engellemeler görmüyoruz, görmemiz de mümkün değil. Sansür çok kötü bir fikirdir Sayın Bakan. Zira bu yasaklamalarla 7'den 70'e herkesi sansürle tanıştırdınız ve üstelik bunu on beş günde yapabildiniz, becerdiniz. Koskoca Instagram platformunu BTK Başkanı tarafından alınan bir idari tedbir kararıyla erişime engellediniz. Bizler sürekli olarak Türkiye'nin bir hukuk devleti olduğunu hatırlatırken mevcut yasalar keyfi uygulanıyor. Dolayısıyla Türkiye'nin siyasi nitelikli hassasiyeti ve talepleri ile BTK Başkanı tarafından alınan keyfi idari kararlar çakışmıyor. Devlet otoritesi, asla vatandaşların hangi platformu kullanmak istemelerine tepeden müdahale etmemelidir. Birkaç örnek vermek istiyorum, en güncel gelişmeler: Ağustos 2024 yılında Gümüşhane İl Jandarma Komutanının talebi üzerine 69 Twitter hesabının kapatılması; İnsan Hakları İzleme Örgütü ve İfade Özgürlüğü Derneği verilerine göre 2024 yılının ilk çeyreğinde 1 milyondan fazla "web" sitesinin ve alan adının erişime engellenmesi. Yine, Elektronik Ticaret İşletmecileri Derneği, sosyal medya platformu Instagram'ın erişime engellendiği dönemde yaptığı açıklamada Instagram'ın erişime engellenmesinin ekonomiye günlük maliyetinin 1,9 milyar TL olduğunu tespit etmiştir.

Biraz da ihale yolsuzluklarına bakmak gerekirse Türkiye'nin en temel sorunlarından biri aslında kavramları kirliletmek üzerine kurulmuştur. Örneğin "adalet reformu" denilir ama yapılan düzenlemelerde adaletsizlik öne çıkar. "Demokrasi reformu" denilir ama her türlü antidemokratik uygulama hayata geçirilir. Bir diğer kavram kirliliği de "yapısal reform" olarak karşımıza çıkmaktadır. Nedir bu yapısal reform? İhalelerdeki yapısal reformlara biraz değineceğim.

Sayın Bakan, değerli hazırun; bugünkü İhale Kanunu, maalesef, 1990'lı yıllardaki 2886 sayılı Yasa'nın çok gerisindedir. "Yapısal reform" adı altında kurumlar kirliltilerek, kavramlar kirliltilerek yapısal reform anlamsızlaştırıldı. Bakınız, İhale Yasası'nın temelini rekabet, saydamlık ve şeffaflık oluşturur. İhale Yasası bu temeller üzerine kuruludur yani yeterli olan herkes ihaleye girebilir ama en kaliteli işi en ucuza yapacak olan kişi ihaleyi almaya hak kazanır ancak yandaşlar bu kriterler nedeniyle ihale alamayınca rekabet başlıklarını yok eden bir akıl devreye giriyor. Kamu İhale Kurumunun en temel kriterlerinden biri, açık ihalenin yapılacağıdır yani bir iş yapılacak ama bu alanda çalışan 15-20 şirket olmalı ki rekabet ortamı oluşsun. Bunun bir diğer amacı da yolsuzlukların önüne geçmektir. Ama iktidar ne yaptı? Buyurun, birlikte bakalım: İhale Yasası'nda genel kural olan açık ihale usulünü terk ederek istisnai kural olan davet usulüne göre yapmaya başladı ama "İstisnai kural olağanüstü durumlar için geçerli." diyor yasa. Rekabet ortamının daraltılması, aslında toplumsal refahı tehdit ediyor ve yok ediyor. Nedir bu olağanüstü durumlar? Deprem, sel, yangın ve öngörülmeyen nedenler. Bir de zamanın önemli olduğu durumlarda yapılabileceğini söylüyor. Az önce de ifade ettim, istisnai kural genel kural hâline geldi ve böylece ihalelerin yüzde 77'si bu yolla yapılıyor.

Bunların bir diğer örneği de -en bilinen örneği aslında- pazarlık usulüyle bir vurgun örneği olan Ali Dibo olayıdır. Ne oluyor Ali Dibo olayında? Kamuoyunda, pazarlık usulüyle yapılan ihaleler nedeniyle bir yolsuzluk ekonomisi oluşturulduğuna yönelik büyük bir algı ve "Ali Dibo olayı" olarak adlandırılan, Hatay ilinde gerçekleştirilen 271 ihalenin bir siyasi partinin yöneticileri arasında paylaşıldığı şeklinde iddialar üzerine olmuştur. Aslında sistemli bir yolsuzluk uygulamasına sadece bir örnek niteliğinde ve tartışılmaktadır. Bu ihale yolsuzluklarının tamamen basında yer alması üzerine ihbar kabul edilerek Kurum resen soruşturma başlatıyor ve ihaleleri iptal ediyor. Daha sonra Kurumun bu yetkileri elinden alınıyor ve herhangi bir şikâyet üzerine veya itiraz üzerine yapılamıyor. Ve bu davet üzerine alınan şirketler dışındaki şikâyetler de değerlendirilmiyor. Dolayısıyla, bir rekabet ortamı, bir şeffaflık mümkün olmuyor.

Yine, 21/(b) uygulaması dediğimiz bu husus, kayyum yolsuzluklarında da kendini gösteriyor. Kayyum belediyelerinde tüm ihaleler 21/(b)'ye dayanarak pazarlık usulüyle yapıldı aslında. 2016 ve 2019 yıllarında Mardin kayyumu Mustafa Yaman döneminde 540 milyona varan -ki bu, cumhuriyet tarihinin en büyük yolsuzluğu olarak adlandırılıyor- bir ihale ve yolsuzluktan bahsediliyor.

Sonuç olarak, Türkiye'de ihale yolsuzlukları almış başını gidiyor. Sevgili Çiğdem Tokar'ın de dediği gibi, ihalelerde bol sıfır, vergide tek sıfır iktidarındayız; kanuna göre ihale değil, ihaleye göre kanun düzeni kurulmuştur.

Dünya Bankası raporlarına da baktığımızda, aslında bu durum kendini açığa çıkarmaktadır. Dünya Bankası raporuna göre, en fazla kamu ihalesi alan 10 şirketten 5'i Türkiye'den; ilk 5'in de 3'ü Türkiye'den. Bu şirketler çok bilindik şirketler; Cengiz, Limak, Kolin, Kalyon

ve MNG. Bu şirketlerin ortak noktası ne Sayın Bakan biliyor musunuz? Sıfır vergi vermeleri, sıfır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Tamamlıyorum Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Buyurun, bir dakika ek süre veriyorum.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Dolayısıyla, bu düzen, kamu yararı, kamuyu ilgilendiren bir durum değil, aslında kamuyu zarara uğratan bir durum. Sadece sizin Bakanlığınızda değil, iktidarın tamamında yerleşmiş, kangren olmuş bir hastalık durumundadır. Dolayısıyla, bu kangreni temizlemeniz lazım.

Bir de sunumunuzda 180 kilometrelik Şanlıurfa-Mardin tren hattının 2028’de tamamlayacağını öngördünüz. Zaten bu 1910’lu yıllarda Almanların kurmuş olduğu Bağdat-Antep tren hattı, var olan bir hat. Dolayısıyla, bunu işletmenizin, iyileştirip hizmete sunmanızın o kadar zaman almayacağı kanaatindeyim. Tamamıyla Suriye’deki iç savaşa endeksli olarak kapatıldı; en azından Türkiye’deki hattın ulaşım açılması gerektiği noktasında daha faydalı olacağı, kamuya daha yararlı olacağı görüşündeyiz. Bakın, Nusaybin’de yaşıyorum, Nusaybin’den geliyorum; Antep-Nusaybin arası otoyollardaki tır seferlerinin hem maliyet hem yakıta büyük etkisi oluyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Bu tren hattının bu kısmı açılırsa daha verimli olur düşüncesindeyiz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Tanhan, teşekkür ederim.

İkinci konuşmacı Özgül Saki.

Buyurun.

ÖZGÜL SAKİ (İstanbul) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Tüm katılımcıları selamlayarak konuşmama başlamak istiyorum.

Biliyorsunuz, bugün 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü ve bugün tüm dünyada, Türkiye’de ve kürdistan da kadınlar sokaklarda erkek şiddetini, erkek devlet şiddetini protesto edecekler ve bugün İstanbul’da Valilik, kadınlara kara, hava, deniz, demir yolu ulaşımını yasakladı; Diyarbakır Valiliği ise “...”² “Kadın, yaşam, özgürlük!” sloganını yasakladı. Şimdi soruyorum ben: Ulaştırma Bakanı olarak kadınların güvenli ulaşım araçlarını kullanabilmeleri ve kadın cinayetlerine karşı sokakta protestolarını gerçekleştirebilmeleri için bir şey yapmayı düşünüyor musunuz? Ama bunun yanıtını da ne yazık ki biliyorum, bütçe teklifinden biliyorum çünkü bütçe teklifinde kadının adı yok. Bütün dünyada kadınların mücadelesi ile toplumsal cinsiyete duyarlı bütçe tartışmaları yapıldı, biz de yaptık geçen dönem ama ne hikmetse bu sadece aileye havale ediliyor, ulaşım da kadınların yaşadığı sorunlar, kadınların ihtiyaçları sizin için yok hükmünde; bunu biliyoruz çünkü siz kadının adını her yerden silip onu aileye sıkıştırmak istiyorsunuz.

Gelelim bütçenin bütününe. Teklif ettiğiniz bütçe, kamu-özel iş birliği projeleri tanıtım rehberi gibi; âdeta şirketlerin reklam broşürü gibi bir bütçeyle karşımızdasınız. Yap-işlet-devret modeliyle işletilen garanti ödemeli bu otoyollar, köprülerde ayrıca zam üstüne zam yapıyorsunuz, geçen yıl yüzde 400’e varan zamlar yapılmış. Yani zaten zamlarla, çok büyük masraflarla ulaşımı kullanan halkın bu sorunu yetmiyormuş gibi garanti ödemelerini de onların omuzlarına bırakıyorsunuz. Bu konuda bütçenizde şirket övgüsünden başka, proje övgüsünden başka bir şey yok ve bunların her biri bir çökme planı. Vaktimiz yok, tek tek bütün reklam broşüründeki projelerinizi ele alamayacağım ama yeni bir çökme planı da Haydarpaşa, Sirkeci Garları üzerinden yürütülüyor; biraz önceki konuşmacı da ayrıntılı olarak bunu söyledi. Yirmi dokuz yıllığına Kültür ve Turizm Bakanlığına devretmeyi düşünüyorsunuz ve hangi şirketlere devredeceğiniz de hiçbirimiz için sürpriz değil. Oysa on dokuz yıldır Toplum, Kent ve Çevre İçin Haydarpaşa Dayanışması, TMMOB, sendikalar, yörede yaşayanlar, gönüllüler; Haydarpaşa Garı’nın ve şimdi Sirkeci Garı’nın endüstriyel ve kamusal demir yolu işlevinin korunması gerektiğini söyleyerek mücadele ediyorlar, seslerini duyurmaya çalışıyorlar ama siz onlara kulağınızı tıkıyorsunuz. Aynı zamanda bu Sirkeci ve Haydarpaşa’da çalışan demir yolu işçilerinin geleceği konusu ise sizin için hiç sorun değil. Kültürel olarak ise burası, Sirkeci de Haydarpaşa da tarihsel bir hafıza mekânı, Yeşilçam sinemasının vazgeçilmez mekânı, işçiliğin, göç olgusunun simgelerinden biri ama siz böylesi bir mirası böyle mi korumak istiyorsunuz? Hayır, demin söylendi, ihalelerle bunları yine “kültürel mekânlar” deyip yandaş şirketlerinize peşkeş çekeceksiniz.

Bir başka mesele, yine bütçede kendine hiç yer bulamayan motorlu kuryeler. Motorlu kuryeler, düşük ücretlerle, uzun çalışma saatleriyle ve sendikasıız oldukları için hızlı teslimat baskısı altında her gün yollarda ölüyorlar. Kurye Hakları Derneğinin açıklamasına göre 2022’de Türkiye genelinde en az 58, 2023’te en az 68 motor kurye trafikte hayatını kaybetti, 2024’ün ilk altı ayında ise 3’ü çocuk olmak üzere 24 kurye yaşamını kaybetti ve bu konuda hiçbir adım atılmadı; geçen yıl verilmiş sözlere rağmen hiçbir adım atılmadı. Bakın, Emekçi Kuryeler Derneğinden bir motorlu kurye arkadaşımızın mesajını sizinle paylaşmak istiyorum. “Biz bir meslek olarak tanınmak istiyoruz. Motorlu kuryeliğin yüksek tehlikeli iş statüsüne alınmasını istiyoruz. Hız baskısı olmasın, işletmeler denetlensin, motorcu dostu bariyerler yapılsın.” Ayrıca, yine mesajına devam ediyor: “Bütün bu saydıklarımın yanında motosiklet ekipmanlarından alınan vergi ve KDV çok yüksek olduğundan motorcu montu, motorcu pantolonu, iyi derecede bir kask temin edemedikleri için ölen çok arkadaşımız oldu. Bir araba için kaporta neyse giydiğimiz koruyucu ekipmanlar da bizim kaportamız kaportamız ama çoğumuz alamıyor, en ufak bir kazada canımızdan oluyoruz. Gün boyu dışarıda olduğumuz için rüzgâr ve egzoz dumanından dolayı kireçlenme, göğsümüzde ağrı oluyor ve bronşit, astımdan asla kurtulamıyoruz; daha 40’ı bulmadan yarım insana dönüşüyoruz ve yetkililer bunları umursamıyor.” Siz ne zaman umursayacaksınız, bunu sormak istiyorum motokurye arkadaşlar adına.

² Bu bölümde hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

Sonra, geelim yine Ulaştırma Bakanlığının denetiminde olan limanlara. Bakanlığınıza bağılı limanlardan on üç aydır İsrail'e Türkiye desteğı bitmedi. Ceyhan Limanı'ndan İsrail'in Hayfa Limanı'na Azerbaycan petrolü sevkıyatı kesilmeden sürüyor. İsrail'in en önemli enerji kaynaklarından biri Azerbaycan petrolü. Filistin'e yardım götüreceğ gemilerin Türkiye limanlarından hareketine izin verilmezken Avrupa'dan İsrail'e silah ve patlayıcı ile her çeşit ürün taşıyan gemilerle işgal rejimine lojistik destek veriliyor. İsrail'e çelik, çimento, elektrik ve gıda tedarikçiliğinde ise hâlâ Türkiye 1'inci sırada. Özlem Zengin, BOTAŞ boru hattından İsrail'e yakıt taşındığını açıkça itiraf ederken Türkiye'nin varil başına 1,27 dolar aldığını ve -günde 700 bin varil yakıt taşıyor- bu kârlı işten gurur duyduğunu söyledi. Siz de soykırıma destek olmaktan gerçekten gurur duyuyor musunuz diye sormak istiyorum.

Şimdi, tüm bu ulaşım meselesinde tekrar kadınlara dönmek istiyorum. Ulaşımında kadınlar uzun yollarda ağır taciz ve şiddet baskısı altında araç kullanıyor ya da seyahat ediyor ve bu bütçede, bu kadar konuşulan bütçede kadınların güvenli ve özgürce seyahat edebilmeleri için ne gibi tedbirler alınacak, bu konuda hiçbir şey yok. Kadın cinayetleri katmerlenerek artıyor; sokaklarda cinsel taciz, tecavüz artık kameraların önünde gerçekleşiyor ve Ulaştırma Bakanlığının bütçesinde buna ilişkin tek bir, herhangi bir tedbir görülüyor. Oysa kadınlar tüm taleplerinde "Metro duraklarında, şehirler arası seyahat ederken, kent içinde seyahat ederken arkamıza korkarak bakmak istemiyoruz; karanlık yollarda tedirgin tedirgin yürümek istemiyoruz." diyorlar ama Ulaştırma Bakanlığının bütçesinde kadınların adı olmadığı gibi onların ihtiyaçları, talepleri de tamamen görünmez bir şekilde kalmış durumda.

Biz biliyoruz kuşkusuz ama demin sunduğunuz broşürde de ulaşım sektöründe yaşanan devasa sorunların bir tanesi bile yok; sanki bu memlekette her şey güllük gülistanlık. Sanki dün mesela Bolu'da kar nedeniyle ulaşım felç olmamış gibi, sanki en ufak yağmurda kazalar ayyuka çıkmıyormuş gibi, sanki insanlar kara yollarında sürekli ölümle burun buruna yaşamıyormuş gibi; bunların hiçbirisi yok. Sadece, şirket reklamlarınızla, yandaş şirketlerinize kamu-özel iş birliğiyle neleri peşkeş çekeceğinizin reklamını yapıyorsunuz; biz bunu kabul etmiyoruz. Bugünkü tartışmalarda bu bütçenin tamamının aslında bambaşka bir bakış açısıyla yeniden yazılması gerektiğini söylüyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, bugünkü süre kullanımı için milletvekillerimize hassaten teşekkür ediyorum.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Perşembe gününden bir dakika alacaktık Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir sefer de siz alacaklı olun, hep ben alacaklı oluyorum; mizanda ben fazladayım şu an.

Değerli milletvekilleri, yemek arasına gideceğiz.

Saat 14.00'e kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.14

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 14.02

BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)

KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, 19'uncu Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Milliyetçi Hareket Partisi adına Sayın İsmail Faruk Aksu.

Sayın Aksu, buyurun lütfen.

Süreniz yirmi dakika.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) - Teşekkür ediyorum.

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

Sayın Bakanım, sunumunuz için teşekkür ediyor, başarılar diliyorum.

Konuşmama başlarken doğumunun 107'nci yılında kurucu Genel Başkanımız, Başbuğ'umuz Alparslan Türkeş'i rahmet, saygı ve özlemle anıyorum; ruhu şad, mekânı cennet olsun.

Ulaştırma, kişinin ve eşyanın bir fayda sağlamak için ekonomik, hızlı ve güvenli bir hâlde yer değiştirmesi olarak tanımlanmaktadır. Yoldan lojistiğe, postadan iletişime, insan hayatının her evresinde baskın bir yeri olan sektörün güvenlik, savunma, ticaret, tarım ve turizm gibi farklı sektörler tarafından talep edilen bir hizmet faaliyetidir. Adalet, eğitim, bayındırlık ve sağlık hizmetleri gibi faaliyetlerin yapılabilirliğini temin eden, toplumsal refahın artırılmasına ve yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı sağlayan ve ekonomik döngünün devamlılığını temin eden ulaştırma ve altyapı sistemleri Türkiye'nin atılım yaptığı önemli alanlardan biridir.

Dijitalleşmeyle birlikte iletişim, bilgi güvenliğinin ve kişisel verilerinin tehdit altında olduğu bir alan hâline de gelmiştir. Bilgi güvenliğine yönelik tehditler, iletişimde millî bir ağı zorunlu kılmaktadır. Bu yönüyle, ulaştırma, lojistik ve haberleşme sektörü, kritik alanları etkileyen stratejik bir sektör olarak öne çıkmaktadır.

Milliyetçi Hareket Partisi 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. Bize göre, ulaştırma alt sistemlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olmasına önem verilmeli, ulaştırma politikaları oluşturulurken insan hakları temelli bir talep olan erişim hakkının yerine getirilmesi hedeflenmelidir. Üretimden tüketime ticari faaliyetlerin her aşamasında yer alan ulaştırma mal akışlarını düzenlemesi, sürecin sürekliliğini sağlaması ve istihdam yaratıcı olması nedeniyle ekonomik büyüme açısından önemli sektörlerden biri, Türkiye ekonomisinin taşıyıcı gücüdür. Ülkemizin güçlü bir ulaştırma ve lojistik altyapısına sahip olması komşu ülkelerle yapılacak ekonomik faaliyetler için de büyük önem taşımaktadır.

Aynı zamanda, bu alanda yapılan yatırımlar bölgesel kalkınmaya önemli katkılar sağlarken olumlu sosyal etkiler de yaratmaktadır.

Diğer taraftan, kültürel ve sosyal dayanışmayı kolaylaştıran özelliği sayesinde millî birliğin ve beraberliğin sağlanmasında önemli rolü bulunan sektör, hava yolu, köprüler, tüneller, yollar ve hızlı trenin yaygın hâle gelmesiyle sosyal değişim ve dönüşümün de etkili araçlarından biridir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; artan küresel rekabet ürünlerin ve üretim faktörlerinin en az maliyetle ve etkin bir şekilde hedefler arası transferlerini gerekli kılmıştır. Bu süreçte Türkiye, kıtalar arasındaki eşsiz pozisyonu ve tüm ulaşım türlerine uygunluğu nedeniyle ulaştırma alanında önemli adımlar atarak yurt içi ve uluslararası ulaşımında önemli bir aktör hâline gelmiştir. Hayata geçirdiği uluslararası projelerle, sahip olduğu altyapı yatırımlarıyla Türkiye, jeopolitik konumunu fırsata çevirip ulaştırma ve lojistikte bölgesel merkezî bir üs olma potansiyeline sahiptir.

Bu kapsamda, Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin aktif desteğiyle Asya, Avrupa ve Körfez bölgeleri arasında güçlü bağlantılar kurmayı amaçlayan kapsamlı ve iddialı bir altyapı girişimi olarak ülkemize önemli fırsatlar sunacaktır. Proje, Uzak Doğu'dan ve Basra Körfezi'nden Avrupa'ya yönelecek, ticaret süresini kısaltacak ve ulaşım maliyetlerini düşürerek uluslararası ticarete katkı yapacaktır. Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'ye ekonomik olduğu kadar siyasi ve kültürel üstünlük de sağlayacaktır. Bir başka stratejik yol da Türk dünyasını karadan kesintisiz birbirine bağlayacak olan Zengezur Koridoru'dur. Tarihî ve stratejik nitelikli bir adım olan Zengezur Koridoru, Türk ve Türkiye Yüzyılı'nın önemli bir unsurudur. Kalkınma Yolu ve Zengezur Koridoru birlikte düşünüldüğünde Basra'dan Karadeniz'e, Hazar Denizi'nden Hint Okyanusu'na kadar uzanan bir entegrasyon da sağlanmış olacaktır. Ülkemize önemli fırsatlar sunan Orta Koridor Projesi'nin tamamlayıcı ögesi olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Türk dünyasının ekonomik kalkınması ve refahı için büyük öneme sahiptir.

Türkiye'nin dünyanın jeopolitik merkezinde yer aldığı gerçeğini perçinleyen, jeostratejik olarak da Doğu ile Batı'nın arasında bir köprü görevi gördüğünün somut bir uygulaması olan bu projeler ulaşımın sanayi üzerindeki etkisi düşünüldüğünde üretime ve ihracata katkı sunup sanayileşmenin önünü de açacaktır. Bu projeler, Türkiye'ye ekonomik olduğu kadar siyasi üstünlük sağlayacak, böylelikle, Türk Devletleri Teşkilatı üyesi ülkeler arasında Türk Dünyası 2040 Vizyonu doğrultusunda yürütülen ekonomik, sosyal, kültürel ve bilimsel alanlardaki iş

birliğinin derinleştirilmesine ve geliştirilmesine de destek olacaktır.

Değerli milletvekilleri, Türkiye, dünyada hızlı ve konforlu ulaşılan ülkelerin başında gelmektedir. Türkiye'nin uluslararası ticarete  n alması için bugüne kadar ulaştırma ve lojistik alanında önemli adımlar atılmıştır; metro hatları, limanlar, hava alanları ve demir yolu projeleriyle kent içi ulaşım ve ulusal taşımacılık güçlendirilmiştir. Milletimizin hizmetine sunulan her bir köprü, otoyol, hızlı tren, havaalanı ve limanlar rakamlarla ifade edilen ekonomik etkisinin çok ötesinde önemli bir sosyal fayda sağlamaktadır. Marmaray, Avrasya Tüneli, İstanbul Havalimanı; Yavuz Sultan Selim, Osmangazi ve 1915 Çanakkale Köprüleri; Kömürhan Köprüsü, İzmir, İstanbul ve Kuzey Marmara Otoyolu, Yusufeli Viyadüğü, Zigana Tüneli gibi gurur verici dev projeler bu amaca hizmet etmektedir.

Türkiye, kalkınma hedefleri ve milletimizin refah beklentileri doğrultusunda ve stratejik önceliklerine göre ulaştırma yatırımlarını yapmaya kuşkusuz devam edecektir. Bunların yanı sıra, sektörün devam eden yatırımları yapılabilirlik, sürdürülebilirlik, erişilebilirlik, güvenlik ve verimlilik odağında gözden geçirilerek mevcut altyapının etkinliği artırılmalıdır. Ulaştırma altyapısının aynı zamanda ileri teknolojiyi kullanan, çevreye duyarlı, rekabeti tesis edecek ve sanayiye yönlendirecek bir yapıda olması gerekmektedir. Üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğrudan etkileyen, bu yönüyle halkın refah düzeyine yansıyan ulaştırmanın zaman ve maliyet avantajı sağlaması büyük önem taşımaktadır. Bu doğrultuda, ihracat odaklı bir lojistik ve ulaştırma altyapısının oluşturulması Türk sanayisinin uluslararası rekabet gücünde önemli paya sahip olan ulaştırma girdi maliyetlerinin azalmasına ve yatırım, üretim, ihracat zincirinin sağlıklı bir şekilde kurulmasına yardımcı olacaktır. Kara yolunun esneklik avantajından, deniz ve demir yolunun hacim ve maliyet avantajından, hava yolunun ise s rat avantajından en iyi şekilde yararlanıldığı kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması, rekabet avantajı yakalayabilmenin temel unsuru olacaktır. Bu kapsamda, kombine taşımacılık imk nlarının geliştirilerek y k ve yolcu taşımacılığında demir yolunun payının artırılması; OSB'ler, limanlar ve maden ocakları gibi önemli y k merkezlerinin demir yolu bağlantılarının sağlanması önceliklendirilmelidir.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; uzun dönemli planlarda dengeli bir modal dağılım hedeflense de artan ulaşım talebi, mevcut ulaştırma sistemimizin kara yolu odaklı olarak büyümesine sebep olmuştur. Bölünmüş yol projeleri trafik güvenliğini artırmakta, taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlayarak ekonomiye katkıda bulunmakta; yolların fiziki ve geometrik standartlarının yükseltilmesiyle seyahat konforu artmakta, seyahat süresi kısalmakta ve kazalar azalmaktadır. Ulaştırma sektörünün artan ticari hacmiyle birlikte enerji ihtiya ı da artış göstermiştir. Nihai enerji t ketimeinin yaklaşık dörtte 1'i ulaşım sektöründe, bu t ketimein de yaklaşık yüzde 95'i kara yolu ulaştırmasında gerçekleşmektedir.

Trafikten kaynaklanan hava kirliliği, gürültü ve benzer unsurlar kara yolu ulaştırmasının  evre üzerindeki olumsuz etkilerini oluşturmaktadır. Bu doğrultuda, maliyet unsuru da dikkate alınarak kara yolu taşımacılığına olan yüksek talebin demir yoluna kaydırılarak daha dengeli ve verimli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması Türkiye'nin öncelikli hedeflerinden olmalıdır.

Türkiye'nin, başta büyük kentlerde olmak üzere, önemli sorunlarından biri de kent içi ulaşımda yaşanan sıklıkla kirlilik. Kent içi ulaşımda projelendirme, finansman, uygulama ve işletmeye ilişkin standartlar geliştirilmeli, insan odaklılık  ne çıkarılmalıdır. Toplu taşıma ve raylı sistemlerin artırılmasının yanında motorsuz ulaşım türlerinin geliştirilerek kent içi ulaşımda yaşanan trafik sıklıkla kirliliğinin ve buna bağlı olarak ortaya çıkan  evre ve gürültü kirliliğinin ve zaman kaybının da azaltılabilmesi mümkün olacaktır.

Bu çerçevede, 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- am ve Sakura-Kayaşehir Metrosu; Bakırköy, Bahçelievler, Güngören ve Bağcıları birbirine bağlayan Bakırköy-Kirazlı Metrosu, K  k ekmece-Halkalı-Arnavutköy Havalimanı Metrosu, Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistemi ile Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu bunların başlıcalarıdır. Dünyanın en büyük Türk kenti İstanbul'a hak ettiği değer verdiğiniz ve İstanbulluların hayat kalitesinin artırılmasına destek olduğunuz için şahsınızda tüm Bakanlık çalışanlarına teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, Türkiye'deki mevcut demir yolu ve hızlı tren ağı -sunumunuzda da belirttiğiniz gibi- giderek artmaktadır. Bunla birlikte, yurt içi yük ve yolcu taşımacılığında Türkiye'nin demir yolu ağının payı hâlen AB ortalamasının altındadır. Bu durum, kara yolu yük taşımacılığına olan yüksek talebin demir yoluna kaydırılarak daha dengeli ve verimli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması ihtiya ının devam ettiğini göstermektedir. Bu yöndeki gayretlerinizi dikkatle takip ediyoruz. Yüksek hızlı tren projelerinin tamamlanmasıyla demir yolunun yolcu taşımacılığından aldığı pay artacak, yerli ve milli imkânlarla üretilmekte olan milli elektrikli tren setleri ve elektrikli ana hat lokomotiflerinin hizmete alınmasıyla y k ve yolcu taşımacılığı daha etkin ve verimli hâle getirilecektir.

Ulaştırmada, özellikle lojistik sektöründe deniz taşımacılığı ağırlıklı paya sahiptir. Bu da deniz yolu sektörünün küresel ticarete stratejik bir konuma getirmektedir. Deniz yolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik de taşımaktadır. Deniz taşımacılığının bittiği ve kara taşımacılığının başladığı kesişim noktası olan limanlar, ulaştırma kapasitesinin tanımlanmasında önemli bir yer tutmaktadır. Liman altyapıları ve terminal imkânlarıyla birlikte deniz taşıma filo kapasitesi de artırılarak limanların coğrafî tekel konumunu dikkate alan etkin bir düzenleme ve denetleme sistemi oluşturulmalıdır. Denizciliğin, ulaştırma dışında da artan önemli ve stratejik dış politika boyutu dikkate alınarak Türkiye'nin kalkınma hedefleri ve stratejik öncelikleri doğrultusunda kurumsal kapasitesi güçlendirilmelidir.

Ekonomik aktivitede ve gündelik hayatta zaman önemli ve değerli bir unsurdur. İnsan ve emtianın güvenli ve hızlı bir şekilde akışının sağlanması açısından hava taşımacılığı, ülkeler için önemli sosyoekonomik ve kültürel faydalar barındırmaktadır. Türkiye, hava ulaşımında  ne çıkan bir ülkedir; 70'e yakın ülkeye sadece dört saatlik bir uçuşla gidilebilecek bir noktada bulunan ülkemiz, dünya ekonomik merkezleri ile ham madde kaynakları arasındaki güzergâh üzerinde bir kavşak konumundadır. EUROCONTROL tarafından 14 Kasım tarihinde yayınlanan rapora göre Türkiye, 58 havalimanıyla birlikte günlük ortalama 2.815 uçuşla Avrupa'da en yoğun trafik hacmine sahip ülkeler arasında 6'ncı sırada yer almaktadır. İstanbul Havalimanı'mız, Londra, Amsterdam ve Paris gibi Avrupa başkentlerindeki havalimanlarını geride bırakarak zirveye yerleşmiştir.

Yolcu taşımacılığı yanında, tarihsel gelişim süreci açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olmasına rağmen, hava yolu kargo taşımacılığı, 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 artırılması ve bölgemizde yer alan ülkelerin pazarından daha çok istifade edilmesine dönük bir strateji takip edilmelidir diye düşünüyoruz. Ayrıca, havacılık mevzuatı, operasyonel gereklilikler ve küresel gelişmeler dikkate alınarak güncellenmeli ve Türk havacılık sektörünün ekonomik, çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik hedefine ulaşması sağlanmalıdır.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; posta sektöründe sürdürülebilir büyümeye ve istihdama katkı sağlanması, vatandaşlarımıza hızlı, kaliteli, erişilebilir ve güvenilir posta hizmeti sunulması temel amaçtır. Posta sektöründeki haberleşmeye yönelik gönderilerin rolü giderek azalırken posta hizmetleri önemli bir ticaret altyapısı hâline dönüşmüştür. Kurye, kargo ve lojistik sektörleri arasındaki sınırlar belirsizleşirken e-ticaretteki artış sektörün büyümesine önemli katkı sağlamaktadır. Bu kapsamda, posta sektörünün değişen teknoloji ve piyasa koşulları dikkate alınarak görev ve sorumlulukları ile 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 teknolojilerinde yerli katma değer artırılması için standart düzeydeki belli destekler yerine kritik teknolojileri doğrudan destekleyen ve zorunlu kılan mevzuatın, aynı zamanda da bunlara ilişkin bilgi ve iletişim ürünlerinde yerli katkısı bütçe aşamasından itibaren garantiye alacak bir yapısal dönüşümün önemli olduğunu değerlendiriyoruz. Bu çerçevede, 5G gibi sonraki sürüm teknolojilere geçişte uçtan uca şebeke maliyetinde çoğunluğu oluşturan bileşenlerin yerli olması kriteri de dikkate alınmalıdır.

Yüksek kapasiteli ticarete ve benzeri birçok alanda elektronik yaşama geçilmiştir. Toplumsal alanın her yerinde dijitalleşmenin bu kadar ön aldığı bir süreçte ortaya çıkan en önemli sorun da bilgi güvenliği olmaktadır. Bu kapsamda, kişisel, kurumsal ve ulusal bilgilerin güvenliğinin sağlanmasında tüm tarafların sorumluluk içinde hareket ederek etkin bir denetim sistemi oluşturulması, hukuk normlarının teknolojiye hızlı dönüşüme ayak uydurabilecek şekilde koordine olması güvenlik algısını güçlendirecektir. Bilgi ve iletişim teknolojileri alanında teknoloji kapasitesi yüksek bir altyapıyla birlikte bilgi teknolojilerinde eğitilmiş insan gücü yetiştirilmesine de önem verilmelidir.

Bilgi güvenliği konusunun esasen dijital dayanıklılık kapsamı içerisinde ele alınması gerekir. Dijital olarak savaş, afet, elektrik kesintisi ve benzeri konularda hazır olmak dijital dayanıklılık kapsamındadır. Bu konuda geçtiğimiz hafta Almanya-Finlandiya ve İsveç-Litvanya arasındaki deniz altı hatlardaki sorunu hatta sabotajı hatırlatmak isterim. Bu anlamda, ülkemizin yurt dışı internet bağlantılarının da çeşitlendirilmesi önem taşımaktadır. Büyük ağırlıkla batı yönünde, Trakya ve Akdeniz üzerinden uzanan Türkiye'nin sınır aşan internet hatlarının çeşitlendirilmesi hem Türk Devletleri Teşkilatı üye ülkelerle ortak dijital gelişmenin temeli olacak hem de beklenmeyen durumlarda doğu yönünde de uzanan alternatifi sağlamış olacaktır.

Yapay zekâ konusu da büyük bir dönüşümle hayatımıza girmiştir. Yapay zekânın özellikle devlet hizmetlerinde büyük katkısı olabileceği de açıktır. Bu nedenle "türkiye.gov.tr" üzerinden verilen servisler başta olmak üzere servis arka planlarında yapay zekâ kullanımı artırılmalıdır. Bilgi ve iletişim teknolojileri sektörünün gelişimi, bu sektörün gayrisafi yurt içi hasılaya yapacağı doğrudan katkının yanı sıra sektörlerin gelişimi için de stratejik önemdedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aksu, buyurun lütfen.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) - Bu kapsamda, haberleşme uyduları gibi kritik öneme sahip teknolojilerin dışa bağımlı olmadan üretilmesi milli güvenliğimiz açısından da büyük önem arz etmektedir.

Türkiye, uzaydaki varlığını giderek artırmaktadır. Türkiye'nin uzaydaki istikbali için büyük önem taşıyan TÜRK SAT 6A'nın uzaya fırlatılması milletimiz açısından gurur verici olmuştur. Bununla birlikte, uzayın imkânlarından daha fazla yararlanacak atılımların yapılması da gerekmektedir.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak, Türkiye'nin lider ülke olma hedefleriyle uyumlu stratejik öncelikleri doğrultusunda bilgi teknolojileri ve iletişim alanında yapılacak yatırımlarla Türk ve Türkiye Yüzyılı'nın altyapısının adım adım inşa edileceğine inanıyoruz.

Bu düşüncelerle, Bakanlık ve kurum bütçelerinin milli kalkınmamıza katkı sağlamasını, ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını diliyorum, sizleri saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Aksu.

Sayın Atmaca, buyurun lütfen.

Süreniz yirmi dakikadır.

MEHMET ATMACA (Bursa) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar ve milletvekilleri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bu bütçenin de ülkemize ve milletimize hayırlar getirmesini temenni ediyorum.

2025 bütçesine kabaca baktığımız vakit, 2024 bütçesine göre az da olsa bir düşme var yani bütçe içerisindeki payı 3,35'ten 3,25'e düştü. 2024 yılında yapılan altyapı çalışmalarına da bakıldığı vakit, tren yolu imalatında, bölünmüş yol imalatında ciddi bir üretim yapılmadığını görüyoruz zaten. Bu kapsamda, bu yıl bütçe içindeki payının düşmüş olması, bu yıl da önümüzdeki yıl da yapılacak yatırımların daha az olacağını ifade ediyorum.

Yine, bu bütçe rakamlarının en büyüğü görünen program dışı giderleri anlamak biraz zor. Zannediyorum, bu rakam içerisinde bu yapışlet-devrete ödenen farklar buna gizlenmiştir diye düşünüyorum. Bunlar neden açıklanmıyor, neden izah edilmiyor? Bunlar milletin hep merak ettiği konular, üzerinde çok spekülasyon da var. Bunu engelleme adına bu tür yapışlet-devret projelerine neyin ödendiğini milletin bilmeye hakkı var diye düşünüyorum.

Tabii, ülkemizde -birçok konuşmacının ifade ettiği gibi- demir yolu taşımacılığında hedeflenen noktalarda değiliz. Avrupa ülkeleriyle

kiyaslandığında yük taşımacılığında ciddi geride olduğumuzu görüyoruz. Yük taşımacılığında ton-kilometre verimlilik grafiklerinde 27 Avrupa Birliği ülkesi ortalaması 17,2 değerindeyken Türkiye henüz 4,6 yani yaklaşık dörtte 1'i gibi. Yine yolcu taşımacılığında daha da büyük fark var: Avrupa Birliği ortalaması 7,3; bizde 1,5. Bu en ucuz ve en güvenli ulaşım sistemi olan tren yoluna maalesef gereken önemin verilmediğini biz görüyoruz. Tabii ki sizin hükümetleriniz döneminde yapılan tren yolu yatırımlarını biliyoruz ama özellikle yüksek hızlı tren yatırımlarına ağırlık verip hızlı tren yollarına yani yük ve yolcu taşımacılığına uygun yatırımlara maalesef daha az önem verildiğini görüyoruz. Tabii, aldığımız verilere göre -bunlar sizin Bakanlığınızın verilerdir- hızlı tren hat uzunluklarında kümülatif üretim olmamıştır 2024 yılında, 2023 de aynı. Yine, bölünmüş yol uzunluğunda da geçen yıla göre bir artış görülmediğini görmekteyiz, yine otoyol uzunluğunda da aynı.

Şimdi, ülkemizdeki kişi başına düşen araç sayısı veya işte, araç miktarına bakıldığı zaman, bütün Avrupa ülkelerinden çok daha düşük olduğumuz görülüyor. Örneğin, İspanya'da bugün 1.000 kişiye 553 araç düşüyorken ülkemizde henüz bu rakam 167'ler civarında yani bu, şu anlama geliyor: Araç sayısı çok daha fazla artacak anlamına geliyor. Maalesef, mevcut araç sayısı ile kara yollarımız yeterli olmadığı hâlde bu artacak sayıya göre bir önlem de alınmadığını görmekteyiz.

Yine, önemli bir rakam: Araç sayısı ve trafik kazalarında can kaybı oranlarında büyük farklılıkları var. İşte, örneğin Türkiye'de 1.000 kişide 167 kişide araç olmasına rağmen 366 ölüm sayısı varken Avrupa Birliğinde 500 kusura araç varken ölüm sayısının 66 civarında olması da önemli.

Tabii, ülkelere göre demir yolu ağı/verimlilik karşılaştırılmasında da çok geride olduğumuzu biliyorsunuz. Bu manada demir yolu çalışmalarının artırılması önemli. Yine, yeri gelmişken, hedeflenen bazı yolların, bazı demir yollarının çok fazla geciktirildiğini sizler de biliyorsunuz. Örneğin, 2011 yılında Bursa Hızlı Tren Projesi'nin 2016 yılında tamamlanması vadelenirken hâlâ tamamlanmamıştır ve 2026'da tamamlanacağı iddia edilmekte ama maalesef, bugüne kadar verilen hedeflerin tutturulmaması, buna olan güveni de azaltmış oluyor. Yine, Ankara-İzmir hızlı tren yolu 2020'de tamamlanacaktı, böyle bir vaat vardı ama 2025'e geldik, hâlâ bu konuda bir ilerleme, bir başlangıç bile yok. Mersin-Adana-Gaziantep hızlı tren hattı on yıldır konuşuluyor ama hâlâ ortada bir proje yok. Bu manada, bu yatırımların daha hızlandırılması gerekir diye düşünüyoruz. Özellikle verilen vaatlerin yerine getirilmesi konusunda hassasiyet istiyoruz.

Hava yolu konusunda ciddi gelişmeler olduğunu iddia ettiniz. Evet, çok havalimanları yapıldı, doğru ancak bugün açık olan 58 havalimanından sadece 9 tanesi taşınan yolcunun yüzde 88,3'ünü taşıyor. Bu demektir ki 49 tane havalimanı taşınan yolcunun sadece yüzde 11,7'sini taşıyor ve maalesef bunların da birçoğu yap-işlet-devret modeliyle yapıldığı için milletimizin başına büyük bir yük oluyor. Tabii, bu hava limanlarının verimli kullanışıyla ilgili başka şikâyetlerimiz de var. Örneğin, Bursa'da bir havalimanı var ancak konulan uçak seferleri ve saatleri Bursa'daki yolcuların o havalimanını tercihini engelliyor. Buna benzer birçok havalimanı var. Bazı özel şirketlere işletmesi devredilen hava yollarının, havaalanlarının daha çok çalıştırılması adına bir çaba olduğunu biz hissediyoruz. Bu da gerçekten bir kısım rantiyecilerin millete eziyet etmesine olanak sağlıyor gibi geliyor bize.

Tabii, deniz yolu taşımacılığında durum çok farklı değil. Yine uluslararası birçok ülkeye göre hedeflenen ve amaçlanan bizim yük ve yolcu taşımacılığımız son derece düşük. Buna bağlı olarak, tabii ki bizim ülkemizin 3 tarafının denizlerle çevrili olmasına rağmen, denize kenarı olmayan veya çok az olan birçok ülkeye göre hâlâ yol ve yük taşımacılığımız amaçlanan seviyede maalesef değil.

İzmir Alsancak Limanı Varlık Fonu'na devredilmiş uzun zamandır ancak hâlâ kamu eliyle yönetildiği için gerekli yatırımları alamadığından dolayı kapasitesini arttıramamaktadır. Geçen yılki bütçede de bunu biz dile getirmiştik, maalesef henüz hiçbir gelişme yok.

Yine, 2011 Genel Seçimleri öncesi AK PARTİ'nin "Türkiye Hazır, Hedef 2023" başlığıyla duyurduğu Denizcilik 2023 hedefleri şöyleydi:

Hedeflerden biri, 2019'a kadar en az 1 limanın dünyanın en büyük 10 limanı arasında yer almasıydı; yine, ülkenin her bölgesinde en az birer adet ana aktarma limanı tesis edilecekti. Maalesef, bugün dünyanın en büyük 50 limanın içerisinde limanımız bulunmamaktadır; ilk 100'de ise Ambarlı Limanı 74, Kocaeli Limanı ise 89 ve Mersin Limanı 92'nci sırada yer almaktadır. 2023'ü geçtiğimiz hâlde maalesef o hedef hâlâ tutturulamamıştır.

Yine, 2023'te toplam 7 adet yeni kruvaziyer limanı yapılacak ve kruvaziyer gemilere hizmet veren en az 3 adet liman, ana liman niteliklerinde hizmet verecek altyapıya kavuşturulacaktı. Ama maalesef, 2011'de İzmir'e yapılacağı duyurulan, dünyanın en büyük 10 limanından 1'i olacağı söylenen Çandarlı limanı henüz inşa edilmedi. Bu süreçte, mevcut kruvaziyer limanı sayısında ilave 7 liman yapılmamıştır maalesef.

Yine "Bugün 15 bin olan yat bağlama kapasitesini 2023'e kadar 3 katından fazla artırılarak 50 bine çıkartacağız." demiştiniz; maalesef bu da gerçekleştirilemeyen bir hedef oldu.

Tabii, buna bağlı, bizim ulaştırma firmalarımızla da ilgili gereken büyük firmalar oluşamamış. Bizim ilk 100 sıralamasında firmalarımızdan sadece 1 tanesi 32'nci sıraya yerleşebilmiştir.

Tabii, ulaştırmayı konuşurken İsrail'e yapılan ulaşım konusundaki destekleri de dile getirmemek mümkün değil. Maalesef, bu konuda sizin ifadeleriniz inandırıcı olmuyor çünkü 9 Nisan 2024 tarihinde belli kısım ürünlerin ihracatında engel getirilmiş ve nihayetinde 2 Mayıs 2024'te "İsrail'le ticaret tamamen kesildi." demiş idiniz ama biz, o güne kadar da size İsrail'le ticaretin var olduğunu diyorduk ve siz, onu o zaman da inkâr ediyor idiniz. O yüzden, bugünlerde hâlâ bu ticaretin değişik kılıflarla devam ettiği iddiası var. İspatlanmış bu yalandan ötürü biz yeni söylemlere de maalesef inanmakta zorluk çekiyoruz. Bu konuda vicdanlarınızı rahatlatma adına, bütün milletin aklını ve anlayışını net bir şekilde tatmin edecek açıklamaları bekliyoruz, tabii ki varsa ama maalesef, değişik yol ve yöntemlerle İsrail'e lojistik desteğiniz hâlâ devam ediyor. Özellikle petrol iletişimi konusundaki açıklamalarınız hakikaten toplumun vicdanını yaralamıştır. En nihayetinde, bizzat sizlerin "zalim" "soykırımcı" diye ifade ettiğiniz, "terörist" diye ifade ettiğiniz bir ülkeyle hâlâ ticari ilişkiler içerisinde olunması son derece acı verici bir durumdur. Vicdanlarınızı rahatlatma adına bu konuda ciddi adımlar atmanız gerektiğini biz düşünüyoruz. Bugüne kadar yapılan

hiçbir açıklamanın da bizleri ve milleti tatmin etmediğini biliyoruz.

Tabii, yine Bakanlığımıza bağlı bir kısım yerlerdeki sıkıntılardan bahsetmek istiyorum. Kıymetli Bakanım, ben Bursa Milletvekiliyim. Bursa, bana göre, Ankara'ya en uzak şehirlerden biri. Maalesef doğru dürüst bir yolumuz yok. 2011 yılında bir yol hedefi konmuş; otoban yapılacaktı Bursa-Ankara arasında; maalesef, 2018 yılı tasarruf tedbirlerine takıldı ve bu hedef 2053'e atılmış oldu. Bursa, Türkiye'nin en önemli sanayi, tarım kentlerinden biri ve 4'üncü büyük şehri olmasına rağmen biz milletvekili olarak bile Bursa'ya gidip gelmekte ciddi zorlukları çekiyoruz. Artık yol taşıyor, o kadar büyük yol her saatte yoğun oluyor ve sıkça trafik kazaları maalesef meydana geliyor. Hâlâ Polatlı gibi, Eskişehir gibi bazı kalabalık yerleşim yerlerinin içinden geçmek zorunda kalınıyor. Bu yolla ilgili derhâl çözüm bulunması gerekiyor.

Yine, aynı sıkıntının yaşandığı önemli yol hatlarımızdan biri, sizin memleketiniz olan Trabzon-Doğu Karadeniz hattı; Samsun'dan sonrası gerçekten özellikle yaz aylarında ve bayramlarda millete büyük zulüm oluyor. Tabii, sizler belki kara yoluyla pek gidip gelmediğiniz için bunu bilemiyorsunuz ama Samsun'dan Ordu'ya kadar resmen şehir içi yoldan gidiyor gibiyiz. O yolda mutlaka bir önlem almanız gerekiyor. Bunları ben sizin planlarınızda maalesef görmedim.

Tabii, bazı ciddi sorunların olduğunu görmekteyiz. Örneğin, Bursa-Keles, Bursa-Orhaneli yolu; yirmi yıldan fazladır, çok kısa mesafeler olmasına rağmen ve sık sık kazalar yaşanmasına rağmen hâlâ bitmiyor yani yol devam ediyor ama bitmiyor.

Yine, benzer, sizin memleketinizden Of-Çaykara yolu yirmi yıldır hâlâ bitmiyor. 20-30 kilometrelik yol ama bitmiyor, hakikaten ben üzülüyorum yani devletin bu kadar güçsüz olmaması lazım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Trabzon'da bir sorun bakalım, nereye fazla yapılmış.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Üzülme ağabey.

MEHMET ATMACA (Bursa) - İnşallah.

Yine, ben, gerçekten merak ettiğim için sormak istiyorum: Ovit Tüneli'nden geçtim, çok beğendim, çok gururlandım ama merak ettim, döndüm dedim ki: Acaba bu tünel olmadan önceki yol nedir? 14.600 metre. Yani 14.600 metre yol yerine 14 kilometre tünel yaptınız. Tabii ki benim mesleğim bu olduğu için çok iyi biliyorum; bu kâr amaçlı yapılmış bir tünel belli ama bu bir kar tüneli değil, korkunç pahalıya mal olmuş. Benim iddiama göre, orada kar olduğu süreçte, oradan geçecek yolcuları helikopterle taşısanız yirmi yılda onu amorti edemezsiniz. Hangi fizibiliteyle onu yaptınız, inanın anlamıyorum. Bu da maalesef milletimize büyük yük oldu; bu konularda da sizlerden açıklama bekliyoruz.

Ben bu kadarla yetinmek istiyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Orhan Erdem, buyurun.

ORHAN ERDEM (Konya) - Sayın Başkan, çok Değerli Bakanım, Komisyon üyesi milletvekilleri ve Meclisten buraya gelen çok değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokratlar, basın mensupları, salonumuzda bulunan tüm heyet; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, sunumunuz için teşekkür ederiz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ülkemizi modern bir ulaşım ağına kavuşturmak, vatandaşlarımıza daha hızlı, güvenli, konforlu seyahat imkânı sunmak amacıyla büyük atılımlara imza atarak ülkemizi ulaşım ve altyapıda iddialı bir seviyeye taşımıştır. Bakanlık tarafından uygulanan projelerle ülkemiz bölgesinde bir lojistik merkezi olma yolunda yer almış ve ilerlemektedir.

Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan kara yolu taşımacılığı kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan, bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ülkemizde gerek yolcu gerekse yük taşımacılığının yüzde 90'ından fazlasının kara yoluyla yapıldığını hepimiz bilmekteyiz.

Kara yollarında Bakanlığın öncelikli hedefi, trafik güvenliğini artıracak, taşıt işletme maliyetlerini düşürecek, ayrıca her mevsim tüm ülkede yerleşme birimlerine hizmet götürülmesine olanak sağlayacak geometrik ve fiziki iyileştirmenin yapılması olarak belirlenmektedir ve bu gayreti görmekteyiz. Belirtilen hedefe ulaşılması için gerek sektörel düzenlemeler gerekse altyapı yatırımlarıyla büyük mesafeler katedilmiş olup sadece kamu imkânları kullanılmakla kalmayıp özel sektör iş birliğiyle de pek çok çalışmanın planlanarak hayata geçirilmesi önemlidir. Kara yolu yatırımlarımız büyük bir dönüşümün parçasıdır. Son yıllarda inşa edilen otoyollar, köprüler, tüneller sayesinde şehirlerimiz arasındaki mesafeler kısalarak ekonomimize önemli katkılar sağlanmış, kültür ve turizm faaliyetleri canlandırılmış, yeni istihdam alanları oluşmuş ve sanayicimizin ürettiği malın ihtiyaç sahiplerine daha hızlı ulaşması, esnafımızın daha güvenli ticaret yapması bu sayede sağlanmıştır.

Yine, Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen projeler Türkiye'yi çok modlu taşımacılık altyapısı sunan uluslararası bir lojistik merkezi hâline getirerek ülkemizin dört bir yanını doğu, batı, kuzey, güney demeden baştan başa yüksek standartlı yol ağlarıyla donatmıştır. Bugün toplam 68.494 kilometrelik kara yolu ağıımızın 29.590 kilometresinin bölünmüş yol ağından oluşması ve 81 ilimizin 77'sinin birbirine bölünmüş yollarla bağlanmış olması, 2053 yılına kadar da bu yol ağının 38 bin kilometreye çıkarılacak olması büyük hedeflerdir; Bakanlığımıza teşekkür ediyoruz.

AK PARTİ hükümetlerimiz döneminde kara yolu tünel sayısına bakıyoruz; 83'ten alınmış 469'a çıkmış; yine, 50 kilometre uzunluktaki tünel uzunluğu 663 kilometreye çıkarılmış; Avrasya Tüneli'nden Sabuncubeli Tüneli'ne, Erkenek Tüneli'nden Ilgaz 15 Temmuz İstiklal Tüneli'ne, Ovit Tüneli'nden Cankurtaran Tüneli'ne kadar pek çok proje hayata geçirilmiş. Yavuz Sultan Selim ve 1915 Çanakkale Köprülerimiz ülkemizin gurur abideleri olmuştur. Karadeniz Sahil Yolu, Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul-İzmir Otoyolu gibi projelerle de şehirlerimiz arasında beşerî, lojistik, ekonomik ve ticari bağlar güçlendirilerek tüm Türkiye'nin ulaşımına katkı verilmiştir. Bu konuda

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ve onun liderliğindeki tüm AK PARTİ hükümetlerindeki Ulaştırma Bakanlarımıza ve mevcut Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün küresel çapta karşı karşıya olduğumuz en büyük sorunlardan biri iklim değişikliği ve çevre bozulmasıdır. Fosil yakıtların yoğun kullanımı, havaya salınan karbondioksit salımlarının artması buna sebep olmaktadır. Bunların, küresel ısınmanın hızlanmasına yol açtığını biliyoruz. Bu sebeple, demir yolu taşımacılığı çevre dostu ulaşımın en önemli unsurlarından biri olarak öne çıkıyor. Demir yolunda taşınan her bir ton malzeme kara yolu taşımacılığına kıyasla daha az enerji tüketmekte ve çok daha düşük karbon salımı sağlamaktadır. Demir yolları “yeşil ulaşım” denildiğinde ilk akla gelen ulaşım türlerinden biridir. Bu nedenle, demir yollarına yapılacak yatırımlar yalnız ulaşımı kolaylaştırmakla kalmamakta ve aynı zamanda çevreyi de koruyarak sürdürülebilir kalkınmayı da sağlamak için kritik öneme sahiptir. Ayrıca, demir yolu taşımacılığı, trafik kazalarının en aza indirilmesi açısından da büyük bir avantaj sunmaktadır. Kara yolu taşımacılığı, özellikle büyük şehirlerde yoğun trafik ve kaza risklerini beraberinde getirirken demir yolu güvenli bir ulaşım alternatif oluşturmaktadır. Bu sebepten demir yolu yatırımları da bu kapsamda çok büyük önem taşımakta.

Cumhurbaşkanımızın liderliğinde demir yolları 2002’den itibaren devlet politikası olarak ele alınmış, Ulaştırma Bakanlığı yapmış olduğu proje ve çalışmalarla yüksek hızlı tren hatları ve mevcut demir yolu ağının modernizasyonu sayesinde yolcu taşımacılığında güvenli ve hızlı alternatifler sunma imkânı getirmiştir. İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı gibi projelerle şehirler arası yolculuk süreleri önemli ölçüde kısalmıştır. Ayrıca, Türkiye’nin dört bir yanını demir ağlarla örerek sanayi bölgeleri arasındaki yük taşımacılığının da geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu projelerle 11 bin kilometre olan 2003’teki demir yolu uzunluğu 2.250 kilometresi yüksek hızlı tren olmak kaydıyla 3 bin kilometre artırılarak 13.919 kilometreye getirilmiştir.

Yine, başarılı bir sonuçla 2021 ve 2022 yılları arasında tüm Türkiye’de hat başına düşen trafikte yüzde 33 ve hat başına düşen tren sayısında yüzde 20 oranında artış meydana gelmiş. Bu oran, Almanya’nın hat başına düşen trafik yoğunluğunun ve tren sayısının artış oranlarının dahi üzerinde olmuştur.

Yine, Bakanlıkça demir yolu sektöründe önemli yük üretim merkezlerinden olan OSB’lerin demir yolu ağına iltisak hatlarıyla bağlantılarının artırılması ve kombine yük taşımacılığının geliştirilmesiyle ilgili de projelerin öncelikle ele alınıyor olunması önemlidir. Bu noktada, demir yoluyla taşınan yolcu sayılarına da bakarsak 73,1 milyondan 2024 yılına gelindiğinde -2003’ten 2024 yılına- 260 milyona çıkmış, 73 milyondan 260 milyona. Yine, yük taşınması 14,6 milyon tondan bugün -2024’ten- 23,7 milyon tona kadar yükselmiş durumda. Ayrıca, 2002 yılında, ülke genelinde 95 kilometre kent içi raylı sistem ve 186 kilometresi banliyö hattı olmak üzere 281 kilometre olan raylı sistem hat uzunluğunun 2024 yılına geldiğimizde 1.014 kilometreye çıktığını görüyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ilgili kuruluşu TÜRASAŞ’la birlikte ülkemizi Orta Doğu’nun en büyük raylı sistem araç üreticilerinden biri hâline dönüştürdüğünü görüyoruz. Uluslararası standartlarda yeni nesil lokomotifler, dizel ve elektrikli tren setleri, yolcu ve yük vagonları, cer konvertörü ve motoru, tren kontrol yönetim sistemi gibi ana kritik alt ürünleri de kendimizin üretir duruma gelmemiz çok büyük mutluluk vermekte.

Yine, geçen yıl ilk millî ve yerli elektrikli tren setleri hizmete alınarak saatte 160 kilometre hıza sahip “Yeni Sakarya” ismi verilen 3 setin şu an Adapazarı-Gebze arasında yolcu taşımacılığı yapmakta olmasının gururunu da yaşıyoruz.

Yüzde 70 yerlilik oranıyla üretilen yerli ve millî sürücüsüz metro aracı raylara inmiş, ilk yerli ve millî metro sinyalizasyon sistemleri kullanılmaya başlanmıştır.

Bu çalışmalar ışığında, Ulaştırma Bakanlığı saatte 225 kilometre hıza sahip millî, elektrikli hızlı tren seti projesinin de tasarım çalışmalarını tamamlamış; inşallah, imalat hazırlıklarına başladıklarını da bilmekteyiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; dünya deniz ticareti 2023 yılında 12,3 milyar ton seviyesine ulaşarak bir önceki yıla kıyasla yüzde 2,4 büyümüş. Küresel mal ticaretinin tonaj bazında yüzde 85’lik bölümü deniz yoluyla yapılmakta. Deniz yolu taşımacılığı modern dünyaya gerekli ölçekte mal ithalatı ve ihracatı açısından hayati öneme sahiptir. Ülkemiz, Asya ile Avrupa arasında önemli bir geçiş noktası olması nedeniyle stratejik bir deniz ulaşım merkezidir. Boğazlarımız, Türk deniz yolları sadece ülkemiz için değil, tüm bölge ve dünya için büyük ekonomik değeri barındırmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazı, dünya deniz taşımacılığının en önemli geçiş yollarından biridir. Bu nedenle, boğazların ve deniz ulaşım hatlarının güvenliğinin bölgesel istikrar ve küresel ticaret açısından kritik bir rol oynadığını bilmekteyiz.

Ülkemiz 2023 yılındaki dış ticaret hacminin yüzde 87,5’ini deniz yoluyla gerçekleştirmiş. 2002 yılında 17’nci sırada yer alan Türk sahipli filomuz bugün 2.100’den fazla gemisiyle 52,7 milyon DWT’a ulaşarak dünyada 11’inci sıraya yükselmiş olduğumuzu görmekteyiz. İnşallah, dünyada ilk 10’da yer alma hedefine sadece bir basamak kaldığını görmekteyiz.

Yine, limanlardaki elleçleme deneni boşaltma, yükleme işlemlerinde 6,5 kat artış ve deniz yoluyla gelen turist sayısının 3,7 artarak 1,8 milyona yakın turist gelmiş olması da gerçekten önemli gelişmelerdir.

Haberleşme alanında da çok önemli işler yapıldığını biliyoruz. Fiber internet ve 5G teknolojilerinin ülke genelinde yaygınlaştırılmasına çok önem verildiğini biliyoruz. TÜRKSAT 5A uydusunun Ocak 2021’de, TÜRKSAT 5B uydumuzun 19 Aralık 2021’de, TÜRKSAT 6A uydumuzun 2024’te -yedinci ayında ve yüzde 80’i yerli- fırlatılmış olması, yine TÜRKSAT 6A uydumuzun televizyon, radyo ve veri aktarımı gibi hizmetler sunacak olması ve dünya üzerinde bu son uydumuzla birlikte 5 milyar insana ulaşacak olmamız da çok önemli. Yine, Sanayi Bakanlığıyla yürüttüğünüz İMECE uydusunun da montajıyla birlikte yeni bir boyuta ulaşacağını görmekteyiz.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; tabii, hava yolunda da çok önemli gelişmeler olduğunu görüyoruz, kitapçıkta da okuduk. Havalimanı sayısı 26’dan bugün 58’e yükselmiş ve 131 ülkeyle başlayan bu yolculuklar 347 noktaya bağlantılarıyla birlikte ulaşmış. Yine, yapılan havaalanlarının dünya ölçeğindeki aldığı başarıları her gün görmekteyiz.

Değerli Bakanım, tabii, muhalefetin de eleştirileri oldu ama ben bu eleştirilere katılıyorum. Şöyle ki: Siz 6.100 kilometre bölünmüş yolu -seksen yılda 6.100 kilometre yapılmış- 29.370 kilometreye getirirseniz yetmez, tabii ki “Daha çok yap.” derler. Yine, 83 tünel sayısını

484'e getirirseniz -ve bu yıl 495 olmuş- kilometre olarak da 50 kilometreden 753 kilometreye çıkarırsanız tabii ki "Hedefleriniz düşük kalmış." derler. "Yüksek hızlı tren" diye bir şey yokken bu ülkede, sıfırdan alıp -2022'de 1.460 kilometre- bu yıl 2.251 kilometreye çıkarırsanız, yine, havalimanı sayısını 26'dan alıp 57'ye, yolcu sayısına 34 milyondan alıp 214 milyona ve anlaşma yaptığınız hava yolu ulaşımını da 81 ülkeden 173'e, toplam uçuş noktanızı 60 noktadan alıp 343'e, uçak sayısını 150'den alıp 668'e çıkarırsanız tabii ki diyecek bir şey yok, "Siz '3 bin kilometre.' demiştiniz, 2.500'de kaldınız." derler, desinler, biz de öyle diyoruz. Daha çok çalışın, daha çok bu verileri yükseltin çünkü bundan önce seksen yılda 6 bin kilometre, yılda 76 kilometre yapılmış bölünmüş yol. Allah hepinizden razı olsun, başta Cumhurbaşkanımızdan; yılda 1.100 kilometre bölünmüş yol yapmışsınız ve atasözlerini, deyimleri değiştirdiniz. Benim ilim Konya'ya hızlı tren geldi. Bırakın hızlı treni, Ankara'ya tren ağı yoktu. "Git gel Konya altı saat" sözcüğünü değiştirdiniz, git gel Konya üç saate indi.

Bilhassa, Doğu ve Güneydoğu Bölgelerine yaptığınız yatırımlar gerçekten çok önemliydi. Geçen gün de Hakkâri'deki yol açılışlarını duyduk. Terörün o makineleri yakmasına rağmen, orada bir taraftan hizmet gitmeyişi eleştirilirken bir taraftan yapılmak istenene mâni olunan dönemlerde uğraşarak açtığınız hava yolları, duble yollar, otoyollar bugün yöre halkının eşit haklara sahip ve güzel bir ulaşım, güvenli bir ulaşım erişimini sağlamış oldu.

Son sözler; Konya için de yaptığımız şeylere teşekkür ediyoruz. Konya'mızda şu an sizin de ziyaretlerinize konu olan çevre yolumuz, en önemli beklentimiz. Yunak-Polatlı ayrımında devam eden yolumuzun yapımı başladı, duble yol olarak 60 kilometresi bitti, inşallah onu bir açmamız lazım Sayın Bakanım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ORHAN ERDEM (Konya) - Bitiriyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

ORHAN ERDEM (Konya) - İnşaat firmasını yolu yaparken tanıdım, gerçekten çok düzgün çalışan bir ekip olduğunu gördük ve yolu tamamladılar. Kalan 33 kilometrelik kısmının da ihale edilmesi önemli ve yine Akşehir'den Antalya'ya giden -Yalvaç üzerinden- yolumuzun da yatırıma alınması önemle ricamız.

Sayın Bakanım, teşekkür ediyoruz. Bütçeniz hayırlı olsun. Tüm ekibinizle güzel çalışmalar diliyoruz. Gerçekten sağlık alanında olduğu gibi, ulaştırmada bugün AK PARTİ'nin geldiği nokta milletin gönlüne girmesinde önemli bir Bakanlık olarak uhdenizde; daha iyi noktalara ulaşmasını temenni ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın milletvekilleri, şimdi de Komisyon üyesi olan milletvekillerimizin konuşmalarına geçeceğiz.

İlk olarak, Konya Milletvekilimiz Sayın Kalaycı, buyurun.

Süreniz on dakikadır.

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

Sürdürülebilir kalkınma hedeflerini etkileyen temel unsurlardan biri lojistik ve ulaştırma hizmetleridir. Günümüzde ticaretin dinamikleri değişirken lojistik süreçlerin yenilikçilik, esneklik, güvenlik ve tedarik zinciri yönetimiyle şekillendiği görülmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin ekonomik ve stratejik üstünlük elde etmesi için lojistik maliyetlerini etkin bir şekilde yönetmesi büyük önem arz etmektedir. Küresel tedarik sürecinde yaşanan aksaklıklar sonucunda artan maliyetler ve jeopolitik krizlerin yarattığı belirsizlikler uluslararası ticareti ve dolayısıyla lojistik akışları olumsuz yönde etkilemiştir. Uluslararası ticaretin sağlıklı işlemesi için ulaştırma ve lojistik sistemlerinin güvenli, verimli, hızlı ve esnek olmasının kritik önemi bir kez daha görülmüştür.

Türkiye, son dönemde ulaştırma ve altyapıya ilişkin olarak birçok yatırımı gerçekleştirmiş ve milletimizin hizmetine sunmuştur. Her biri gurur abidesi olan İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu, Filyos Limanı, Eğişte Hadimi Viyadüğü, Zigana Tüneli, Kömürhan Köprüsü gibi çoğu dünya çapında şaheserler son yıllarda yapıp hizmete açılmıştır.

Türkiye'den Türk dünyasına doğrudan erişimi mümkün kılacak olan Nahçıvan ile Azerbaycan arasında Zengezur Koridoru'nun açılması çalışmaları başlamıştır. Bu projeyle enerji arzına dayalı yeni senaryoların konuşulduğu dönemde, kaynak ülkeler ile tüketici ülkeler arasında Türk dünyası yeni bir vizyonla sağlam bir cazibe merkezi hâline gelebilecektir.

Basra Körfezi'nden başlayarak ülkemize uzanan, bizim üzerimizden de Avrupa'ya ulaşacak Kalkınma Yolu Projesi de küresel anlamda önemli bir ticari koridor oluşturulmasına, ülkemizin küresel ticarete merkez ve güçlü bir konuma erişmesine imkân sağlayacaktır. Projenin stratejik hedefi entegre bir ulaşım ağı oluşturmaktır. Proje ayrıca, Büyük Faw Limanı'nı önemli bir geçiş merkezi olarak kurmak suretiyle Asya ile Avrupa arasındaki seyahat süresini Türkiye üzerinden önemli ölçüde azaltmayı da amaçlamaktadır. 22 Nisan 2024 tarihinde Türkiye, Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında Kalkınma Yolu Projesi'nde iş birliğine ilişkin dörtlü mutabakat zaptı imzalanmıştır. Rekabet koşullarının kızıştığı bir dönemde yeni İpek Yolu olarak nitelendirilen Kalkınma Yolu Projesi'yle Türkiye, jeostratejik konumunun da sayesinde istikrar vadeden yaklaşımını daha yüksek bir seviyeye çıkaracaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Konya tüm özellikleriyle Türkiye'nin merkezidir, yüz ölçümü itibarıyla birçok ülkeden daha büyüktür, aynı zamanda Kalkınma Yolu Projesi güzergâhında bulunmaktadır; dolayısıyla Konya'ya daha fazla yol ve altyapı yapılmasını gerektiren bir ildir. Konya'yı büyük ilçelerine ve komşu illere bağlayan bölünmüş yolların önemli bir bölümünün yanı sıra, Konya'yı Ankara, Eskişehir, İstanbul, Karaman'a bağlayan yüksek hızlı tren hatları yapılmış, Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Garı ve Kayacık Lojistik Merkezi hizmete açılmıştır. Karaman-Ulukışla arası hızlı tren yatırımı devam etmektedir. Konya'nın limanlara uygun maliyetle ve hızlı ulaşımının da sağlanması Konyalı sanayici ve ihracatçılarımızın uzun yıllardır beklentisidir. Sayın Bakanım, Karaman-Ulukışla Yüksek

Standartlı Demiryolu Projesi en son olarak ne durumdadır? Konya'dan Mersin Yenice ve Adana'ya kadar hızlı tren ulaşımı ne zaman sağlanabilecektir?

Konya'nın Antalya ve Mersin'e daha hızlı ve kolay erişimi için Toros Dağları'nı 4 ayrı güzergâhtan delen tüneller ve bağlantı yolları yapımına dair çalışmalar bulunmaktadır. Bunlardan Konya-Antalya arasını iki buçuk saate düşüren Demirkapı Tüneli hizmete açılmıştır. Seydişehir-Manavgat yolu üzerindeki Alacabel Geçiti bir türlü hizmete açılamamıştır. Kışın ilk kar yağışı Alacabel'e düşmekte, yoğun yağıştan dolayı trafik geçici süreliğine kapatılmaktadır. Alacabel Tüneli ve bağlantı yolunda bir sorun var mıdır? Yılda 4-5 milyon aracın geçtiği bu yolda çalışmalar ne zaman tamamlanacak ve tünel ve bağlantı yolları ne zaman hizmete açılacaktır?

Konya-Alanya arasını iki saate indirecek olan bölünmüş yol projesi kapsamında çalışmalar devam etmekte, dünyanın en büyük viyadükleri arasında 2'nci, Türkiye'nin de ilk yüksek ayaklı viyadüğü olacak olan 1.372 metrelik Eğiste Hadimi Viyadüğü tamamlanmıştır. Kuş Yuvası Tünelleri ve bölünmüş yolun geri kalanı ne aşamadadır ve ne zaman tamamlanacaktır? Bölgenin bir asırlık rüyası ne zaman gerçek olacaktır? Konya'yı Karaman üzerinden Mersin'e bağlayacak Sertavul Tüneli ve bağlantı yollarının ne zaman tamamlanıp hizmete açılması planlanmıştır? Ayrıca, 35 kilometre uzunluğunda Belören-Bozkır Bölünmüş Yol Projesi ne aşamadadır, ne zaman yapılacaktır? Seydişehir-Bozkır arası bölünmüş yol çalışmanız var mıdır? Uzun yıllardır -Orhan Bey de söyledi- yatırım programında yer alan Akşehir-Yalvaç-Şarkikaraağaç Ayrımı Projesi ne zaman tamamlanacaktır?

Sayın Bakanım, Konya gibi düz ve geniş bir alanda sivil havaalanı sorunu olmaması gerekir. Geniş gövdeli, büyük uçakların Konya Havalimanı'na iniş yapamaması hâlâ ciddi bir sorun olarak devam etmektedir. Ayrıca kışın ve sisli havalarda rötalar ve uçuş iptalleri şehrimiz için ekonomik kayıplar getirmektedir, hem turizm hem de sanayicimiz için bu kayıpların değeri çok büyüktür. Aslında mevcut havaalanında özellikle kışın sıkça karşılaşılan uçuş iptalleri, rötalar ile askerî amaçlı kullanımla ilgili yaşanan sorunların yanı sıra coğrafi konumu, nüfusu, sanayi ve ihracat kapasitesi, turizm potansiyeli, yoğun gurbetçi varlığı, her geçen yıl artan yolcu talebi Konya'nın uluslararası nitelikte sivil bir havalimanını hak ettiğini ortaya koymaktadır.

Konya'nın şehir içi ulaşım sorunlarının çözümü ve çağdaş ulaşım sistemine kavuşması için metro, banliyö ve çevre yolu projeleri büyük önem arz etmektedir. 122 kilometrelik Konya Çevre Yolu'nun 22 kilometrelik 1'inci kısmı 2020 Ekim ayında hizmete açılmıştır. 46 kilometrelik 2'nci kısmında çalışmalar devam etmekte olup bu yılın sonuna kadar bitirilerek trafiğe açılması beklenmektedir. 54 kilometrelik 3'üncü kısmın çalışmalarına da yatırım programına alındıktan sonra başlanacağı açıklanmıştır.

Sayın Bakanım, on yılı aşkın süredir gündemde olan, tamamının bitmesi durumunda şehirde trafik yükünün ciddi şekilde azalması beklenen Konya Çevre Yolu'nun 46 kilometrelik ikinci kısmı yıl sonuna kadar tamamlanabilecek midir, 54 kilometrelik üçüncü kısmını 2025 Yılı Yatırım Programı'na alacak mısınız?

Konya Organize Sanayi Bölgesi ile havaalanını ve Kayacık Lojistik Merkezi'ne ulaşımı sağlayacak KONYARAY Banliyö Hattı'nın 17,4 kilometrelik ilk etabının geçen yıl temeli atılarak yapımına başlanmıştır. Günlük 90 bin yolcuya hizmet verecek banliyö sistemiyle Meram, Karatay ve Selçuklu ilçelerimizdeki sanayiler ve organize sanayi bölgeleri kesintisiz ve konforlu bir taşıma sistemine kavuşturulurken sanayi bölgesine işçi taşımada da büyük rol üstlenecektir. Sayın Bakanım, sunumunuzda da ifade ettiğiniz gibi, inşallah, 2026 yılında bu proje tamamlanacak.

Bunun yanında, Konya Büyükşehir Belediyemiz Konya metrosu hafif raylı sistem hattı kapsamında kritik bir adım atarak Fetih-Ahmet Özcan-Fatih Işıklar tramvay hattı için 29 Kasım günü proje hazırlık ihalesine çıkmaktadır.

Sayın Bakanım, yine soracağım bir konu, etüt proje olarak 2024 Yılı Yatırım Programı'nda yer alan Konya II. OSB Projesi'nin yapımına başlanması ve bitirilmesi konusunda planınız nedir?

Bir başka konu, Sayın Bakanım, TÜRKSAT uydu ücretleri nedeniyle Anadolu TV kanalları kapanma durumuyla karşı karşıyadır. Milliyetçi Hareket Partisi olarak, uydu ücretlerinin Türk lirasına çevrilmesi ve Anadolu kanallarına indirim uygulanması görüşündeyiz.

Son olarak, Konya'da birçok mahallemizde ve yerleşim birimlerinde cep telefonu çekmemekte ve internet kullanılamamaktadır. Bu mahallelerimizin cep telefonu ve internet kullanabilmeleri için yatırımların hızla yapılmasını da bekliyoruz.

Gerek ülkemize gerekse Konya'mıza yapılan yatırımlar konusunda başta Sayın Cumhurbaşkanımıza, Ulaştırma ve Altyapı Bakanımıza ve bu projelerde emeği geçen ve katkıda bulunan herkese Konya adına çok teşekkür ediyorum, Allah razı olsun.

Bakanlığınız bütçesinin hayırlı ve bereketli olmasını diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın milletvekilleri, devam ediyoruz.

Sayın Gülcan Kaçmaz Sayyigit, buyurun lütfen.

Süreniz on dakika.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli basın emekçileri, salonda bulunan hazırın; hepinizi saygıyla selamlıyorum, kolaylıklar diliyorum.

Şimdi, Sayın Bakan, ben de AKP Grubu gibi size bol bol teşekkür etmek isterdim ama sadece Güzeldere Tüneli için size teşekkür ediyoruz, bunu borç biliyoruz. Gerçekten, Güzeldere Tüneli hem Vanlılar hem Hakkârililer için ciddi bir sorun teşkil ediyordu, her yıl onlarca kazanın olduğu bir noktaydı. Geçen hafta tünelin açılışını gerçekleştirdiniz, hayaldi gerçek oldu misali. Bu konuda Van halkı, Hakkâri halkı adına sizlere teşekkür ediyoruz ama bunun devamını da bekliyoruz yani yirmi iki yıldan sonra açılan bir tünel orası.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Yaparsa AK PARTİ yapar.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) - AKP'nin ulaştırma ve altyapı karnesi ortada maalesef ama öncelikle demokrasiyle olan

kavgasına biraz bakmak gerekiyor. AKP'nin ite ve dışta Kürtlerle sorunlu bir ilişkisi var Sayın Bakan; biz her bakanlık görüşmesinde bunu ifade ediyoruz, burada da ifade edeceğiz çünkü düşman hukuku üzerinden halka yaklaşıldığını icraatlarından görmek mümkün. Her gün AKP'nin yeni bir ritüeline şahit oluyoruz maalesef. Antidemokratik olan bu ritüel artık, sekiz yıldır ya pazartesi günleri ya da cuma günleri karşımıza çıkan bir ritüel. Örneğin, Hakkâri, Mardin, Halfeti ve Batman'a kayyum pazartesi günü atandı; en son, geçen hafta cuma akşamı da Dersim ve Ovacık'a kayyum atandı. şimdi, hukuk maalesef ülkede guguk olmuş durumda. Hiçbir yasa tanımadan, masa başında nereye, nasıl okeceklerini planlayan bir AKP aklı var. Geçen hafta burada İçişleri Bakanına da bunu ifade ettik, kendisi hem kayyumları savundu hem de "Hukuk devletiyiz."in altını çizdi enteresan bir şekilde; kendi içinde bir çelişkiyle karşı karşıyayız maalesef. Yani bizler her defasında ifade ediyoruz, ifade etmeye de devam edeceğiz; kayyumlar bir siyasi darbe pratiğidir Sayın Bakan.

şimdi, demokrasi zayıf olduğunda, hukuk zgr olmadığında ulaştırma ve altyapı sektörü de tamamen bir sömürü ve soygun alanına dnmeye fazlasıyla müsait alanlardan bir tanesi, öyle bir sektör olarak karşımıza çıkıyor çünkü sermaye için katma değeri yüksek bir zeminden bahsediyoruz. Eğer sermaye sınıfına can suyu verilmek isteniyorsa buna hizmet etmesi için başvurulması gereken bakanlıkların başında kesinlikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı geliyor. İşçilerin, emekçilerin zorlu şartlarda çalışıp da emeklerinin karşılığını alamadığı bir bakanlıkla da karşı karşıyayız şu an. Bugün Karayolları, Demiryolları ve PTT için çalışan 10 binlerce emekçi birçok sorun yaşıyor ve maalesef emeklerinin karşılığını alamıyorlar.

Geçmişten günümüze PTT'nin toplum için ciddi bir anlam ifade ettiğini hepimiz çok iyi biliyoruz ama AKP her zaman olduğu gibi kurumları rtmede mahir bir iktidar olmaya devam ediyor. şu resme dikkatinizi çekmek istiyorum Sayın Bakan: Van'da PTT şubesinin önünde çekilmiş olan bir fotoğraf bu. Bir PTT şubesinin n olduğu zaten belli, hıncahınç bir kalabalık var ve bazen bu kalabalık aslında yüzlerce metreyi de bulabiliyor, kuyruk hlini alabiliyor. İnsanlar saatlerce burada sırada bekliyorlar. Özellikle yaşlıların çektiği eziyeti zaten burada söylemeye gerek yok. Eğer PTT önlerinde böyle bir tablo mevcutsa bunun sebebi şubelerdeki yetersiz personel sayısı ve maalesef hizmetlerdeki aksaklık olarak karşımıza çıkmakta. Yine, gerçekten, PTT birçok yönüyle tartışmalı hâle getirilmiş bir kurum olarak karşımızda; yönetim kadrosundan tutun da sürekli zarar eden hâline kadar PTT'yle ilgili bir yığın iddia var. Bunun ceremesini üst kadro çekmiyor Sayın Bakan çünkü bedeli ödeyen yine, maalesef, en altta olanlar ve emekçiler olarak karşımıza çıkmakta. Özellikle, AKP eliyle yapılandırıldığından beri kurumda usulsüzlükler, çalışanlara yönelik taşeronlaştırma ve güvencesiz koşullarda alıştırma kalıcı bir kaide hlini almış durumda. PTT'de parçalı bir istihdam anlayışı da geliştirildi. Buna bağlı olarak, aynı işi yapan ancak çalışma statüleri farklı bir durum oluşturuldu. Bu da her biri hakkında farklı bir hukukun işletilmesine neden oluyor Sayın Bakan. Bunun yol açtığı önemli sorunların başında da adli tebligatların dağıtımı gelmekte. Normal şartlarda, söz konusu adli tebligatların kamu görevlisi olan 399 sayılı KHK'ye tabi personel ve idari hizmet sözleşmesi personeli eliyle yapılması gerekiyor fakat tebligatlarda yaşanan gecikme ne sürülerek usulsüz bir şekilde taşeron firma personeline de bu işi yaptırılmakta. Madem böyle bir yola başvuruyorsunuz Sayın Bakan, sayıları 10 binden fazla olan PTT işişisini neden kadroya almıyorsunuz? Bu sorunun cevabını sizden bekliyoruz.

Bugün 25 Kasım, dolayısıyla, PTT'de çalışan kadın emekçileri de unutmak olmaz çünkü kadınların ciddi bir işi yükü var, buna bağlı olarak sağlıkları da ciddi bir tehdit altında. Hatırlar mısınız, bilmiyorum ama geçen yıl 42 yaşındaki PTT alışanı Berran Kırmızığl güneşin altında uzun süre çalıştığı için beyin kanaması geçirip yaşamını yitirmişti. Benzer şekilde, yine binlerce kadın zorlu koşullarda ve güvencesiz şekilde çalıştırılıyor. Kadınların kadrolu istihdamı yeterli değil Sayın Bakan. Kadınlar gişede ve dağıtımda aktif çalıştırılıyor. Bu anlamda, yönetici ve amirlik düzeyinde kadın sayısının erkeklere oranla asla kayda değer olmadığı ortada. Zaten bugün Bakanlığın bu atmosferine de baktığımız zaman buradaki kadronun da daha çok erkeklerden oluşturulduğunu çok rahat görebiliyoruz.

BAşKAN MEHMET MUş - 2 kadın var Sayın Bakanım, ben görüyorum, bakmayın siz.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİğİT (Van) - Sadece 2 kadın var.

ULAşTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOğLU - 4 olması lazım.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİğİT (Van) - 4 olsun Bakanım, oranlamaya vurduğumuz zaman bu çok az bir sayı. O yüzden hem burada bu manzaranın en kısa süre içerisinde değişmesini bekliyoruz, talep ediyoruz hem de diğer alanlarda. Bunun yerine, kadınlar ücra semtlerde tebligat dağıtmakla görevlendiriliyor, birçok riskle karşı karşıya bırakılıyor; sözlü ve fiziksel tacize de maruz kaldıklarını hepimiz biliyoruz. Buna rağmen, etkili ve koruyucu bir denetim mekanizması maalesef yok. Her gün 10-15 kilo yükle sokak sokak çalışan, dolaşan kadınlar ciddi sağlık sorunları da yaşıyor. Mevcut şartlarda çalışan kadınlar zamanla bel ve diz ağrılarıyla karşı karşıya kalabiliyor, buna karşı da bir tedbir yok. Oysaki bunların bir meslek hastalığı olarak ele alınması, gerekli adımların atılması gerekiyor. Tabii, sorunların çözülmesi bir yana, kadınları taşeron statüsünde çalıştırıp firmaların insafına bırakan bir sistemle de maalesef karşı karşıyayız Sayın Bakan. Kadınlar başta olmak üzere, PTT alışanları derhâl kadroya geçirilmeli. Neden mi? Çünkü taşeron çalışma, modern bir kölelik rejimi olarak karşımızda duruyor.

Yine, Karayollarında alışan binlerce emekçinin de gözü kulağı bugün burada. Ağır şartlarda çalışan binlerce işi ciddi bir ekonomik krizle boğuşuyor. Ağır alışma koşullarına rağmen hak ettiklerini maalesef alamıyorlar. Sendika kökenli biri olarak daima eşit işe eşit ücret için mücadele verdik ama AKP ısrarla farklı çalışma statüleri icat ediyor. Bugün Karayollarında alışan 19 bin kadrolu işişinin yaklaşık 16 bini mağdur durumda. İşçiler aynı pozisyonda çalışmalarına, aynı işi yapmalarına rağmen farklı ücret almaya mecbur bırakılıyorlar. Geçmişte kadro sözü de verildi bunlara ama bu da yerine getirilmedi. Yine, geçen eylül ayında 2 bin emekçi "Zordayız, geçinemiyoruz." diyerek eylem yaptı; duydunuz mu, duymadınız mı bilmiyorum, büyük ihtimalle duymamışsınızdır bu sesi. En az 15 bin işi kadro talebinde bulunuyor ama AKP verdiği sözü unutmış durumda. Demiryollarında alışan işişiler de aynı sorunları yaşıyor Sayın Bakan, seslerini duyurmaya çalışıyorlar çünkü sayenizde patronların millî gelirden aldığı pay, emekçilerin ise sefaletten aldığı pay her geçen gün artıyor, artmaya devam ediyor. şunu da tekrar etmekte fayda var: AKP'nin tarafı holdinglerdir, yalnızca patronlarla saf tutuyor. Bu sebeple işişinin, emekçinin sorunlarına yabancı kalması da maalesef bizi şaşırtan bir durum değil çünkü söz konusu "huzur hakkı" adı altında demeler olunca para var, holdinglere hazine garantisi vererek milyonlar vermeye gelince siyasi iktidarın cömertliğine hepimiz şahit oluyoruz. Alın

teri dökenlerin hakkını “tasarruf tedbirleri” adı altında kısıtlayan Hükümet, önümüzdeki üç yılda bütçeden kamu-özel iş birliği kapsamında yapılan projelere garanti olarak 678 milyar ödeme yapacak. Sadece bir örnek vereceğim size Sayın Bakan, Kütahya Zafer Havaalanı’nın yapım maliyeti 50 milyon euro ama 2012-2024 yılları arasında şirkete yapılan garanti ödeme tutarı 71 milyon euro civarında. İşin acı tarafı, yurttaş 2044 yılına kadar bu haracı ödemeye devam edecek; haraç diyorum ben ve bunun altını çiziyorum.

Müteahhitler AKP iktidarında daima prens muamelesi gördüler, bu sebeple 2017-2024 yılının sonuna kadar yap-işlet-devret tarzı projeler kapsamında AKP’nin prenslerine 187,5 milyar ödeme yapılmış; bunun adı yetimin rızkını, doğmamış bebeğin geleceğini çalmaktır Sayın Bakan. Yine, AKP iktidarında ciddi bir kamu zararı var ama hesap veren yok maalesef. Yanlış ekonomik, politik tercihlerin faturası ülkenin yüzde 95’ine kesiliyor. Mutlu azınlığın etkilendiği yok çünkü bu azınlığın parası para çekmeye devam ediyor. AKP, güya vergilerimizle otoyol ve köprü yapıyor ama Deli Dumlul gibi para alıyor ve ceza kesiyor. Yurttaş vergisiyle yaptığı yolu parayla satan bir tüccar aklıyla karşı karşıyayız; yetmiyor, zamlarla da yurttaşın belini büküyor maalesef bu politikalarınız. Otoyol ve köprülere 2024 yılı içinde yapılan zam oranı yüzde 40 civarında...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sayyigıt, bir dakika ekliyorum.

Buyurun lütfen.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) - Teşekkür ederim.

Asgari ücret açlık sınırının altında, milyonlarca yurttaş yoksulluk sınırının altında; AKP’nin bu tabloyu değiştirmek gibi bir niyeti de yok, maalesef bir programı da yok. Buna karşı, DEM PARTİ olarak bizim politik tutumumuz net: Maliyetlerinin çok üstünde şirketlere para akıtarak âdeta bir kara deliğe dönüşen sözleşmelerden derhâl vazgeçilmeli, halkın vergisiyle yapılan otoyol ve köprülere yapılan fahiş zamlar geri çekilmeli. Halkı unutmayın çünkü halk 31 Martta sandıkta sizi unutmadı, bundan sonraki ilk seçimde de unutmayacak Sayın Bakan.

Sözlerimi bitirirken, 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddete Karşı Mücadele Günü’nde katledilen kadınları da saygıyla anıyorum. Cezaevlerinde ve sokaklarda eril tahakküme karşı direnen tüm kadınlara selamlarımı gönderiyorum. Şunun da altını çizmek istiyorum: “...”³ sloganına yasak getirmek AKP faşizmine nasip oldu, buna rağmen kadınlar daima zılgıtlarıyla, renkleriyle, sloganlarıyla bir arada olacak, her yerde mücadele edecek.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, ön sırada da kadın yok; bakıyorum, sağınızda da yok, solunuzda da yok.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi, şu ana masada yok yani hatırlatıyoruz sadece.

CAVİT ARI (Antalya) - Özellikle ön sırada olsa iyi olur Başkanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Arkada...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ön sırada yok, arkada var dolayısıyla “Olsa iyi olur.” diyorlar.

Evet, biz de buradan destek vermiş olalım.

Şimdi Sayın Temurci...

SELİM TEMURCİ (İstanbul) - Sayın Başkan, Komisyonumuzun çok kıymetli üyeleri, Sayın Bakanım, çok kıymetli bürokrat arkadaşlar, basınımızın değerli mensupları; ben de hepinizi saygıyla muhabbetle selamlıyorum.

Tabii, gerek ulaşımda gerek iletişimde vatandaşlarımızın hayat standardını, konforunu çok yakinen ilgilendiren bir Bakanlığın bütçesini konuşuyoruz. Böyle bir bakanlık ülkemizin kalkınmasında aslında çok önemli bir rolü olan bir bakanlık ve devletin en önemli görevlerinden bir tanesi de gerek ulaşım hizmetlerini gerek iletişim hizmetlerini vatandaşına uygun maliyetle götürmektir. Devletin böyle bir görevi var. Şimdi, devlet bu görevi ne kadar yerine getirebiliyor? Özellikle şöyle 2017’den sonraki süreç gözümün önüne geliyor. Burada bir örnek vereceğim; muhtemelen birlikte yaşadık onu. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü biz 26 Ağustos 2016’da açtık -bugün gibi hatırlıyorum- Sayın Cumhurbaşkanımız çıktı ve dedi ki: “Buradan geçiş ücreti 9,9 lira.” Yani 10 liranın altında bir rakam söyledi. O dönem dolar kuru, yanlış hatırlamıyorsam, 2,90 civarlarındaydı. Sözleşme detaylarında -yani İngilizce sözleşme metni de bana gelmişti, okumuştum o dönem- 3 dolar artı KDV geçiş ücreti öngörülmüştü. Sayın Bakanım, bu bilgilerde bir eksiklik varsa siz düzeltin lütfen, o günkü hatırladıklarımı ifade ediyorum. Tabii, o günkü kurlara göre vatandaş dolar karşılığı 9,9 lira gibi bir rakam ödüyordu.

Şimdi, ekonomik krizin ve hatalı ekonomik politikaların Türkiye’yi nereye getirdiğini, vatandaşın bu maliyeti, sabahtan beri arkadaşlarımızın ifade ettiği o yükü neden çekmek zorunda olduğunu bence bu çok iyi anlatıyor. Şu anda geçiş ücreti 70 lira. Tabii otoyolları da hesaba kattığımızda bu maliyet katlanıyor ama 1 geçiş 70 lira. Peki, 3 doları eğer garanti etmişsek artı KDV’yle birlikte, aslında 30-35 lirayı biz hazineden ödüyoruz. Şimdi, böyle bakıldığında 10-11 kat -çünkü sonuçta bunu hazine de ödese, vergilerle tekrar bu vatandaşla dönmüş oluyor- artış oluyor. Peki, bu ülkede ne oldu da ulaşım hizmetlerinin maliyetinde böyle 10-11 kat bir artış oldu? Şimdi bu çok temel bir soru ve geldiğimiz noktada, Sayın Bakanım, çok önemli hizmetler yapıldı, çok önemli yatırımlar yapıldı ama bizim insanlarımız artık İstanbul’dan kalkıp Ankara’dan kalkıp şu otoyolları, şu köprüleri, şu tünelleri kullanarak daha rahat yerlerine yurtlarına gitmek istiyorlar. Artık şu anda sadece akaryakıt fiyatlarına bakmıyorlar, şu anda otoyol fiyatlarına ve gittikleri otobanda ne kadar para ödediklerine de

³ Bu bölümde hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

bakıyorlar dolayısıyla böyle bir tablo var. Bu olmasaydı da dolar şöyle 10-15 lira arasında olsaydı, belki bugün Türkiye’de bu meseleyi hiç konuşmamış olacaktık çünkü biz döviz kurunu patlattık, garanti ödemelerinde hazineye olağanüstü bir yük bindi, fiyatları artırmak zorunda kaldık. Hazine gerçekten büyük bir yük altında kaldı ve bu yük dönüp dolaşp maalesef vatandaşı vurmuş oldu.

Yani şundan hiç bahsetmiyorum bile, yine bahsettiğimiz yıllarda mazot fiyatları 6-7 lirayken bugün 40 küsur lirayı geçmiş. Yani Türkiye’de sizin Bakanlığınızla ilgili olarak insanlarımızın çok ciddi bir maliyet problemi var, özellikle ulaşım tarafında bunu görüyoruz. Geçenlerde sizin çok güzel bir ifadeniz oldu; bir programda izledim, dediniz ki: “Vatandaşımız bu otoyol, ulaşım ücretlerinde kendi bütçelerine göre aslında haklılar.” Bence bu, bütün her şeyi özetliyor. Eğer Türkiye’de para kazanıp otoyola ya da internete, iletişime para ödüyorsanız ve 1 asgari ücretle ya da 2 asgari ücretle bir evde yaşıyorsanız bence probleminiz var ama yok, Avrupa’da yaşayıp -böyle bazı karşılaştırmalar yapılıyor- Türkiye’de bu fiyatları öderseniz Türkiye’deki fiyatlar çok ucuz. Dolayısıyla uluslararası standartlara bakıldığında Türkiye bu manada ucuz bir ülke ama Türkiye’de özellikle satın alma gücünde yaşadığımız bu büyük yıkımdan sonra maalesef bu hizmetlerle ilgili böyle sorunlar var.

Sayın Bakanım, KÖİ’lerle ilgili olarak arkadaşlarımız birçok şey söyledi ama geline nokta artık şöyle bir şey yapmak zorundayız, bunu, bu meseleyi siyasetin tartışma alanı olmaktan çıkarmalıyız. İnanın, bir ülkenin Bakanına burada “Yandaş, yolsuzluk, üçkâğıt” her şey söyleniyor. Bu Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olarak beni rahatsız ediyor, biraz tanıdığım biri olarak sizi de en az benim kadar rahatsız ediyordur ama eğer ulaşım projelerinde rasyonaliteyi sağlayacaksa şeffaf bir şekilde “Şu projeyi şuna verdik, bunu buraya verdik.” diye çıkıp bunları bizim vatandaşla artık paylaşmamız lazım. Bu kadar hizmetin bu şekilde kirletilmesine asla müsaade etmemek lazım. Bakın, bir şeyi ben süreçlerin içinde olan biri olarak burada bir hakkaniyet gereği düzeltmek isterim. Yani “Cebinizden 5 kuruş para çıkmayacak.” denildiğinde -çok iyi biliyorum o sözün nasıl söylendiğini- proje yapımı esnasında vatandaştan bir para almayacak anlamı vardı ama şu anda bu öyle bir hâle geldi ki... Bir de bu şirketlerin vergi borçları silinince, bir de bu şirketlerin tek kuruş vergi vermediği afişe edildikçe inanın bana, yapılan bunca emek, bunca yatırım konuşulmuyor, başka şeyler konuşuyoruz. Türkiye’de bu meselenin mutlaka ve mutlaka gündemden çıkması gerekiyor.

Tabii, kara yolu, hava yolu, birçok şey yapıldı. İşte, 58 tane hava yolumuz var. Ya, burada bir teşekkür etmemiz gerekiyor, bu belki görülmüyor ama o hava yolları yapılmasaydı, bugün cari açığı kapatmak için Turizm Bakanlığına vermiş olduğumuz o hedefleri gerçekleştiremezdik. Dolayısıyla hava yolları Türkiye’de bölgeler arası kalkınma farkını ortadan kaldırmak ve yatırım iklimini oluşturma adına çok önemli işlevler görmüş oldu; ticaretin gelişmesine katkı sağlamış oldu.

Şimdi, Zengezur Projesi’nden bahsettiniz; Bakü’yü direkt Türkiye’ye bağlayacağız, bu, çok önemli bir proje. Ama Kalkınma Yolu Projesi’nin ve buna benzer projelerin jeopolitik risklerini bölgemizde düşündüğümüz zaman, Türkiye için dış politikada bir ticaret kalkını oluşturan projeler olarak ben değerlendiriyorum. Özellikle Kalkınma Yolu Projesi’nin yani Basra Körfezi’nden başlayıp Bağdat-Musul üzerinden Türkiye’ye gelmesi sadece yani Trakya’ya uzanacak bir şey değil, bunun mutlaka Akdeniz, Ege ve Karadeniz boyutları da var. Dolayısıyla önümüzdeki dönem Türkiye ekonomisinde özellikle gerilemeye başlayan o sektörlerde, o alanlarda Türkiye’de çok ciddi bir canlılık meydana getirebileceğini düşünüyorum. Çünkü sonuçta Süveyş Kanalı’ndaki sorunlar ortada ve burada yaşanan riskler, sıkıntılar bizim şu andaki... Bu Kalkınma Yolu Projesi, daha hızlı ve daha ekonomik olarak artık dünyanın üretim merkezi olan Asya’nın üretimini çok daha hızlı Avrupa Birliğine ve o tarafa taşıma imkânı bulacak. Ben, bunun Türkiye için çok çok önemli bir proje olduğunu düşünüyorum. Ancak finansman konusuyla ilgili olarak sizden bir şeyler duymak istiyoruz. Evet, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar bu işin içinde. Ama gerçekten bu işin finansmanı, ne zaman başlanılacağı... Bu bence çok kıymetli. Şey yaparsanız şey olur.

Son olarak şuraya geleceğim, zamanım kısıtlı: Ya, Bakanlığın adı Sayın Bakanım, Ulaştırma ve Altyapı. Şimdi Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumumuz, BTK’miz burada. Ya, bu Bakanlığın isminde bir problem var, şöyle bir problem var: Ya, bir tane kapalı yol oluyor bir yerde, çok haber olmuyor; işte, bölgenin milletvekilleriyle bir araya gelirsiniz size söylüyor ya da sahada vatandaş size söylüyor ama milyonlarca takipçisi olan bir sosyal medya platformunu kapatıyorsunuz -ki birçoğunun 50-60 milyon takipçisi var- bir anda haber oluyorsunuz. Dolayısıyla bu Bakanlığın ismiyle ilgili bir problem var. Ama özellikle bu platformlar kapandığı zaman toplumda oluşturduğunuz tepkinin farkındasınız mutlaka ama ben iletişimde büyük bir problem olduğunu düşünüyorum. Neden? Çünkü bu mecraların çoğu ABD menşeli ve Türkiye’nin özellikle katalog suçlarla ilgili bizim suç gördüklerimizi adamlar suç görmüyorlar; biz FETÖ’ye terör örgütü diyoruz, onlar demiyor, şimdi birçok, PYD/YPG, benzer şeylerde... Bunun toplumla iletişimi yapılmadığı için özellikle gençlerimizden olağanüstü tepki alıyorsunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Temurci, buyurun.

SELİM TEMURCİ (İstanbul) - İnternetle ilgili olarak; bakın, bir deprem yaşadık, gördük ki internet altyapımıza, iletişim altyapımıza bizim daha çok iş yapmamız lazım. OECD ve Avrupa ülkeleriyle karşılaştırma yaptığımızda -rakamlar var ama zamanım yok, onları söyleyemeyeceğim- birçok konuda gerideyiz. Bakın, en son BTK’nin yapmış olduğu açıklamada 90 milyonu aşkın bir internet kullanıcımız var, bunların sadece 7 milyonu fiber kullanıyor. Dolayısıyla internetin hızı, indirme kalitesinde çok ciddi problemler var ve buralarda da bir şeyler yapmamız gerekiyor. Son olarak, tabii -bir İstanbullu olarak- Ankara-İstanbul süper hızlı trenden bahsettiniz yani bu projelendirildi mi, bunun finansmanıyla ilgili neler yapıldı; doğrusu bunları da duymak isteriz.

Bütçemiz ülkemiz, milletimiz ve Bakanlığınıza hayırlı uğurlu olsun inşallah.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Temurci.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Sıralamayı okur musunuz Sayın Başkanım?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, Sayın Necmettin Erkan, Sayın Bakırloğlu, Sayın Ocaklı, Sayın Mustafa Erdem, Sayın Yaşar Kırkpınar şeklinde gidiyoruz.

Sayın Ağbaba, buyurun.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Çok teşekkür ederim.

Öncelikle, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Karayollarıyla ilgili sözlerime başlamak istiyorum. Dün gazetecilere bir mesaj geliyor, şöyle bir mesaj: “Şu anda herkes sahada, Karayollarının yetersiz kaldığı yerlere gidiyoruz. Şu anda Gürün sınırına kadar bizim ekipler gitti, Karayollarından kimse yok. Aynı şekilde Kozluca’ya kadar ulaştılar.” Bunu Malatya Büyükşehir Belediyesi Başkanı çekiyor. Dün böyle bir zorluk yaşandı, onu söyleyeyim öncelikle.

Tabii, bizim o bölge biliyorsunuz kış bölgesi -siz de Karayolları Genel Müdürlüğü yaptınız- özellikle Gürün-Darende arası, hatta Pınarbaşı’ndan itibaren çok yoğun kış oluyor. Şimdi, maalesef, Karayollarının Gürün’de ve Darende’de bir bakımevi yok; lütfen bu konuyu bir gündeme getirelim. Sayın Bakan Yardımcımız, biliyorsunuz, Gürün Suçatılıdır. Ya oraya yakın ya da bizim oraya, fark etmez yani Gürün-Darende arasına bir yer yapılırsa ta Mazıdağı’na, ta Pınarbaşı’na kadar hizmet eder; bunu söylemek istiyorum.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Trabzon’un Gürün ilçesinden!

VELİ AĞBABA (Malatya) - Yok, Trabzonlu değil. Bakanlar Trabzonlu olur, bizim gibi fakir fukara illere bakan yardımcısı düşer, o da düşerse; Malatya’ya o da düşmüyor, ne bakan yardımcımız var ne bürokratomuz var; sadece sizin Bakanlığa ait değil, maalesef Malatyalı çok bürokrat yok bu dönemde. Bizim Akçadağlıların deyimiyle “Bir kravatımız yok.” bürokraside, onu söyleyelim.

Bir başka konu, lütfen bunu da not alırsanız... Şimdi, Sivas Ulaş’ta Refik Bey isminde bir otobüs şoförü var, numarasını da vereyim, 0552 595 44 58; gece birden beri Sivas Ulaş’ta bekliyorlar. Yine, Pınarbaşı’nda otuz saatten beri bekliyorlar, otuz saattir yol kapalı. “Belediyeye 500 metre yakın mesafedeyiz, Karayollarının dibindeyiz.” diyor otobüs şoförü Kadir Turan. Numarası 0536 987 66 01. İnsanlar zor durumlar.

Bir de -sizin konunuz değil ama- maalesef, dünden beri elektrikler kesik Malatya’da. Birçok köyde hastalar var, tedavi oluyorlar, maalesef aletlere bağlanamıyorlar; bunu da söylemek istiyorum.

Şimdi “rötar” diyorsunuz ya, rötar sadece uçaklarda olmuyor, rötar bir de nerede oluyor? Malatya’nın çevre yolunda rötar oluyor. Sık sık rötar yapıyor bu çevre yolu. Eski bölge müdürümüz şimdi Karayolları Genel Müdürlüğümüz... Sağ olsun onun Malatya’ya çok hizmeti var ama onun da yapacağı bir şey yok; para verilmiyor, para verilmeyince iş de yapılmıyor. Şimdi, Malatya Çevre Yolu’na lütfen ödenek gönderin bu yıl ki hiç olmazsa biraz hızlansın. Şu anda 38 kilometrelik kesimin bu yıl bitirilmesi planlanıyor, 15 kilometrelik kısmın ise 2025’te bitirilmesi planlanıyor ama bu hızla bitirilmesi zor gözüküyor. Bu nedenle, sizden Malatya Çevre Yolu’nun ödeneğinin artırılması konusunda Malatyalılar adına büyük ricada bulunuyorum çünkü maalesef, çevre yolu olmayan illerden biri Malatya hâlâ; şehir trafiğimiz de çok yoğun şekilde kötü durumda.

Bir türkü vardı -bunu Karayolları ve Devlet Demiryolları çok iyi bilir- ne diyordu? “Kara tren gecikir, belki hiç gelmez.” Malatyalılar şimdi şöyle söylüyor: “Hızlı tren gecikir, belki hiç gelmez.” Hiç umutları yok. Burada da “hızlı tren” diyen 6’ncı Bakansınız, 20 milletvekilini geçti. İnşallah, bugün burada söz verdiniz. Malatyalıların deyimiyle söylüyorum, gelecek yıl 2025-2026 bütçesini konuşurken yakanızı tutarız yani bunun mutlaka yapılması lazım. Tabii, hepsi birden yapılmıyorsa bir ihale yapın da Malatyalılar da görsün. Örneğin, Sivas-Çetinkaya, Çetinkaya-Malatya, 1’inci etabı ihale edilirse 2025’te, hiç olmazsa beklediğini görürüz. Daha önce “Hedef 2023.” diyorlardı, şimdi “Hedef 2053.” diyorlar ama inşallah 2071 olmaz hedefimiz; bu önemli bir konu, onu sizden rica ediyorum.

Demiryollarıyla ilgili birkaç konuyu söyleyeyim ben size. Devlet Demiryollarının araç bakım birimine revizyon gerekli, bu konuda desteklerinizi bekliyoruz.

Bizim Hekimhan’da tren duruyor ama yolcuların bineceği peron yok, kışın yağmurda, karda bekliyorlar, küçük bir peron yapılırsa Hekimhan’a memnun oluruz.

Yine, deprem nedeniyle riskli bina görülüp yıkılan TCDD 5’inci Bölge Müdürlüğü binası ve lojmanları var, bunun yapımının hızlandırılması konusunu sizden rica ediyoruz.

Yine, Hekimhan’daki cevher yüklemelerinde çevre sağlığı açısından yüksek standartta filtre sistemlerinin kurulması veya taşıma yapan bu firmalara kurdurulması elzem gibi gözüküyor.

Bir diğer konu, bizim Arapgir. Biraz önce duble yollarla ilgili konuştunuz, ben de size laf attım; haklı bir laftı. Bu Arapgir’in duble yolu hâlâ yapılmadı, maalesef, her dönem gündeme getiriyoruz; Arapgir-Malatya yolu bir köy yolu gibi. Arapgir bizim önemli ilçelerimizden biri, hem tarihî hem doğal güzellikleriyle çok güzel bir yer; buradaki duble yolun yapılmasını sizden rica ediyoruz. Sadece Malatya için değil, Kemaliye, Ağın, Eğin, Erzincan yolları için de faydası olacak; bu konuda sizden rica ediyoruz.

Şimdi, bizim Malatya’da bitirilmesi beklenen yollar var. Malatya-Kuluncak yolu, aynı zamanda Hekimhan’ı Kuluncak’a, her iki ilçeyi Ankara’ya bağlayan bu yol uzun süreden beri devam ediyor. Darende-Kuluncak yolu aynı şekilde, iki önemli ilçe olmasına rağmen böyle, maalesef Ayvalı yolu hâlâ tek şerit. Bir de -şimdiki Sayın Karayolları Genel Müdürlüğümüz çok iyi bilir- Arapgir’le Arguvan arasında bir Suceyin-Arguvan yolu var, bunun da çok kısa bir bakımı yapılabilirse... Tek aracın bile gidip gelmesi mümkün gözüküyor ve Karayollarına bağlı burası.

Havalimanımızın yapılacağını söylediniz, teşekkür ediyoruz. Bu uçak saatleri konusunda -Türk Hava Yolları burada mı bilmiyorum ama- çok dua alıyorsunuz Malatyalılardan, çok böyle. Sabah sabah kalkıyorlar, saat üçte çok dua ediyorlar size, bilginiz olsun. Saat 5.20’de uçak. Saat 5.20 uçağı var Türkiye’nin birçok yerinde, bu konuyu da bilginize sunmak istiyorum, hakikaten uçak saatlerimiz çok kötü durumda.

Bizim, bütün Türkiye’nin bildiği, adına türküler yazılan bir Beylerderesi Köprümüz ve viyadüğümüz var. Burası tek bir viyadük, Allah korusun, bir kaza, bir şey olsa burası durur, ikinci bir viyadüğün bir an önce yapılması gerekiyor, ikinci viyadüğün 2025 yatırım bütçesine

alınmasını sizden rica ediyorum; siz alındığını belirttiniz ama inşallah bunun ihalesi yapılır.

Yine, Hekimhan ilçemiz var, kara yolları güzergâhında bulunan ilçeler içerisinde yan yolları düşünülmemiş ve yapılmamış belki tek ilçe Hekimhan, ilçe merkezi giriş çıkışı belirsiz. Hasaңcelebi geçiş yol kaplaması ve kaldırımları çok bozuk, kara yolu köprüsünün bir gözü çökük, her an sel taşkını bekleniyor; bu konuda desteklerinizi bekliyoruz.

Yine, Doğañşehir ilçemizde Doğañşehir-Adıyaman yolu doğu illerine, Akdeniz'e açılan kara yolu olması nedeniyle ticaretin en etkili olduğu hatlardan biri. Akdeniz bağlantı yolu olan Doğañşehir yolunda Erkenek'ten Yeşilyurt, Cumhuriyet Örnekköy'e kadar herhangi bir ışıklandırma yok, özellikle Savaklı, Doğañşehir merkez güzergâhında her gün trafik kazası oluyor; bunu da dikkatlerinize sunmak istiyorum. Erkenek hattından Cumhuriyet Örnekköy hattına kadar yolun belli başlı onarımının yapılmasını; ivedi olarak, bölgenin çok karanlık olması nedeniyle bazı yerlere ışıklandırma yapılmasını sizden rica ediyoruz.

Bir Develi yolumuz var. Yine Karayolları Genel Müdürümüz bilir. Bu Develi yolunda böyle aşağıdan çıkarken ve Kürecik tarafından gelirken maalesef karşıyı görmek mümkün değil, çok kaza oluyor; Develi yolunun da bir an önce -yol kavşağından Levent yol ayrımına kadar olan çok yüksek- kazaların önüne geçilebilmesi için buraya bir yatırım yapılması gerekiyor.

Şimdi, TELEKOM konusunu da çok hızlı hızlı söyleyeyim. TELEKOM'dan çok sıkıntılıyız biz. Malatya'nın birçok köyünde maalesef telefon çekmiyor, internet erişiminde sıkıntı yaşanıyor. Ben hemen hızlı söyleyeyim: Arguvan'ın Çobandere, Şotik, Kömürlük, Sığırcıuşağı, Yoncalı; Akçadağ'ın Harunuşağı, Bekiruşağı, Çevirme ve Levent bölgesinde; Darende'nin Ağılbaşı, Kerimli, Gazıköy, Uzunhasan, Yeniköy köylerinde; Doğañşehir'in Gövdeli, Bıçakçı, Kapıdere, Örencik ve Erkenek'in, Sürgü'nün bir kısmında; Hekimhan'ın Basak, Güvenç, Kozdere, Kuşunlu, Güzelyayla, Sarıkız köylerinde; Kuluncak'ın Başören, Konaktepe, Bıdır köylerinde; Kale'nin Kozluk, Uzunhüseyin, Karahüseyin, Akuşağı, Yenidamlar, Karaağaç, Gülenköy köylerinde; Pütürge'nin ve Doğanyol'un birçok köylerinde telefon çekmiyor, internet çekmiyor. Yazıhan'ın Tahtalı Mahallesi'nde TELEKOM'un vericisi dikilecekti, muhtarımız akıbetini soruyor. Bunları kısaca aktarmak istiyorum.

Şimdi, Karayolları taşeron işçileri kadro bekliyor. 14.700 Karayolu taşeron işçisi var, lütfen, bu konuda bir adım atın; seçimden önce söz verilmişti ama bir buçuk yıl geçmesine rağmen hâlâ yapılabilmiş değil.

Şimdi, köprü ve otoyollarla ilgili birkaç soruyu da sormak istiyorum: Köprü ve otoyolların 2025 yılında işletme hakkı devriyle özelleştirilmesinin gündeme gelmesi konuşuluyor. Bu özelleştirme öncesinde devletin işlettiği köprü ve otoyollara yüksek oranda zam gündeme gelebilir, bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Araç muayene ücretlerine 2025 yılının başında yeniden değerlendirme oranında yaklaşık yüzde 44 zam yapılması bekleniyor. Cumhurbaşkanının bunu indirme yetkisi var, 2025'te bu yetkiyi kullanabilir mi, kullanılmasını bekleyebilir miyiz?

Yap-işlet-devret projelerine -köprü, otoyol, Avrasya Tüneli, hastaneler- 2025 yılında 200 milyarı aşkın ödeme yapılacak. Cumhurbaşkanı Sayın Erdoğan "Cebimizden bir kuruş bile çıkmadı." dedi. Oysa, milyarlar harcaya harcaya ödenek yapılıyor. Bunun devlet ve ekonomiye etkisi konusunda neler söyleyebiliriz? Bir de yüksek hızlı trene yılda 3 kez zam yapıldı, yeniden değerlendirme oranında yüzde 44 zam yapılması bekleniyor. Bilet fiyatları nereye gidiyor, bunu sormak istiyorum.

Şimdi bir başka konu da, bugün gündeme ilişkin de bir iki şey söyleyeyim: Değerli arkadaşlar, başımıza taş yağacak. Niye bunu söylüyorum?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Süre doldu, bir dakika ekliyorum.

Buyurun.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Takdir sizin.

Bugün Cumhur İttifakı'nın bir Genel Başkan Yardımcısı bir açıklama yaptı, dedi ki: "Sayın Genel Başkanımız bir grup toplantısında kimsenin söyleyemeyeceği bir tarifiñ yapılmasını sağladı. Çok ciddi meselelerin olduğu bir gerçektir. Bu iş gerçekleştiğinde terörle mücadele kırk yıl sonra bitecek, ekonomi düzelecek, işsizlere iş sağlanacak, emekli, çalışanın maaşları artacak." Umudu Öcalan'a bağlamışlar yani artık uzayı falan da ona bağlayabiliriz. Hakikaten bunu bir başkası söylese taşla, kürekle kovalarlar. İşsizliğin artması, maaşların artması, emeklinin refahı Öcalan'ın çıkmasına bağlı.

Bunu da kamuoyunun takdirine sunuyor, bütçenizin tekrar hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Nasıl bağlantı kurdun ya!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ne alakası var ya!

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ne var yakında der ki "Yol yapamıyoruz." o da Öcalan'ın çıkmasına...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Hayal gücün çok kuvvetli!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Nereden bağlantı kurdun, alakayı nereden kurdun? O lafı kim dedi, nereden duydun?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Öyle diyorlar, ortağın öyle diyor, oku, ben mi söylüyorum?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, kıfayetimizüzakere.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ben mi söylüyorum onu?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Oradan mantıksız bir yere bağladın.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - Gayriciddi, boş ver.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Konuşmalarınızda cevap verin arkadaşlar.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Açıklamaya bakın arkadaşlar: “Terörle mücadele kırk yıl sonra bitecek, işsizlik azalacak, ekonomi düzelecek, asgari ücret...”

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, diğer milletvekillerimiz bekliyor. Sizin de konuşmanız var Sayın Kırkpınar, sizin de var Sayın Yegin.

Sayın Erkan, buyurun.

NECMETTİN ERKAN (Kırşehir) - Sayın Komisyon Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, kıymetli basın mensupları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2025 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Değerli milletvekilleri, ülkemiz dört saatlik uçuş süresiyle yaklaşık 1,5 milyar insanın yaşadığı, 51 trilyon 200 milyar dolar gayrisafi millî hasılaya sahip ve 13 trilyon dolar ihracat hacmi olan 67 ülkenin merkezi konumundadır. Türkiye, ulaşım ve iletişim alanındaki bu büyük fırsatı görerek ekonomik kalkınma ve küresel rekabet gücünün artırılması için reformlar yapmakta ve bu doğrultuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın marifetiyle çok önemli yatırımlar gerçekleştirmektedir. Şükürler olsun ki bu hayal bile edilemeyen projeler bugün birer birer hayata geçirilmektedir.

Bu vesileyle, benim de çok kıymet verdiğim ancak yeterince kıymet görmediğini hissettiğim bir isimden bahsederek hem ulaştırma ve altyapının devletin bekası için ne kadar önemli olduğunu anlatmak hem de onun aziz ruhunu yâd etmek istiyorum. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının kurucusu olan Behiç Erkin, Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün ricası üzerine İnönü Hükûmeti döneminde Bayındırlık Bakanlığı görevini yürütmüştür. Bildiğiniz üzere, o dönem ulaştırma ve altyapı hizmetlerinin tamamı Nafia Vekâleti yani Bayındırlık Bakanlığı uhdesinde yürütülmekteydi. Bir diğer ifadeyle, Cumhuriyetin ilk yıllarında bugün Komisyonumuza misafir ettiğimiz Sayın Bakanımızın yerinde oturan isimdi. Behiç Erkin’in başta Çanakkale Zaferi olmak üzere necip milletimizin kurtuluşa ermesinde ve büyük mücadelenin kazanılmasında büyük emekleri vardı; öyle ki cephe gerisindeki sevkıyatları kusursuz yöneterek Çanakkale harbinin seyrini değiştirmiştir. Sadece bu değil, İngilizlerin Eskişehir’den çekilirken kullanılmaz hâle getirdikleri tren yollarını işler hâle getirmiş, Büyük Taarruz öncesi yeni hatlar inşa ederek Kurtuluş Savaşı’nın sembol ismi hâline gelmiştir.

Bütün bunlardan anlaşılabacağı üzere, bu destansı mücadelenin kazanılmasında milletimizin iradesi, askeri zekânın yanı sıra cephe gerisindeki sevkıyatın büyük önemi vardır. Milletten direnişini kırmak için işgal kuvvetlerinin hedeflerindeki ilk yerlerin tren yolları, köprüler, lojistik merkezler olması boşuna değildir.

Özetle, ulaştırma ve altyapı devletin bekası, olmazsa olmazı, milletin refahının güvencesi ve ekonomik kalkınmanın başıdır. Bu bilinçle hareket eden AK PARTİ, yirmi iki yıldır milletimizin de desteğiyle Türk yurdunu demir ağlarla örerken Türkiye’yi hızlı ve yüksek hızlı trenle tanıştırmış ve mevcut demir yolu ağlarını âdeta sıfırdan yeniden inşa etmiştir.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, ulaştırma, altyapı ve altyapıya yönelik yatırımlar istihdam olanaklarını artırarak üretimi teşvik eder, talebi yükseltir ve nihayetinde gayrisafi yurt içi hasıla artışına yol açar. Türkiye, ulaşım ve altyapıda gerçekleştirdiği yatırımlar ve jeopolitik konumunun getirdiği avantajlar sayesinde, uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının ana geçiş güzergâhı hâline gelmiştir. Türkiye, otoyol ve köprü yatırımlarıyla Asya-Avrupa, Avrupa-Kafkasya ve Avrupa-Orta Doğu eksenindeki küresel taşımacılığın lojistik merkezlerinden biri olma konumunu her geçen gün daha da güçlendirmektedir. Bu güç elbette yatırımlar sayesinde gerçekleşmiştir. Otoyol ağıımız 1.714 kilometreden 3.796’ya, 6.101 kilometre olan bölünmüş yol ağıımız ise 29.653 kilometreye ulaşmıştır.

Çevre yolları, bildiğiniz üzere yerel trafik ile transit trafiği birbirinden ayıran yollardır. Bu yollar, kent merkezlerindeki trafik yoğunluğunu rahatlatmakta ve kesintisiz akım sağlamaktadır. Bu amaçla son yirmi iki yılda 2.226 kilometrelik çevre yolu hizmete sunulmuştur. Hâlihazırda 667 kilometre çevre yolunda çalışmalarımız devam etmekte olup 1.081 kilometrelik kesimde ise çalışmalarımız planlama aşamasındadır.

Malumunuz üzere, ülkemizin coğrafi koşulları nedeniyle özellikle kış aylarında vatandaşlarımız büyük zorluk yaşamaktadır. Bu zorlukları aşmak için son yirmi iki yılda 83 olan tünel sayısı 506’ya, 50 kilometre olan uzunluğu ise 767 kilometreye çıkarılmıştır. 5.967 olan viyadük sayısı 9.961’e, uzunluğu ise 311 kilometreden 790 kilometreye ulaşmıştır. Tüm bu yatırımlar sayesinde trafik güvenliği artırılmış, ölümlü kaza oranı düşmüş ve bir zamanlar eziyetten ibaret olan ulaşım artık konfora dönüşmüştür.

Değerli milletvekilleri, AK PARTİ olarak büyük ve güçlü Türkiye hedefinden sapmadan, milletimizden aldığımız destekle durmadan, yorulmadan çalışmaya devam edeceğiz.

Bugün hemen her noktada binlerce personeliyle ülkemizi değişen koşullara ve şartlara göre geleceğini tasarlayarak yeniden imar ediyoruz. Türkiye için bir zamanlar hayal olan dünyanın sayılı projelerini Türk mühendisleriyle şekillendiriyor, Türk işçileriyle hayata geçiriyoruz.

Gazi Meclisin çatısı altında bütçe yapmış tüm milletvekillerimizi ve ülkemizde taş üstüne taş koyan herkesi şükranla anıyorum. Bu vesileyle, Sayın Bakanımıza, çok kıymetli bürokratlarına yaptıkları çalışmalar için, ayrıca Kırşehir’e gösterdikleri ilgi için, sorunların çözümünde gösterdikleri hassasiyet için hemşehrilerim adına bir kez daha teşekkür ediyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2025 bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Erkan.

Sayın Bakırloğlu, hazırsanız buyurun lütfen.

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

Sayın Bakanım, orta vadeli planda Lojistik Performans Endeksi'ne göre dünyada 38'inci sırada olan yerimizi 2025 yılında 30'uncu sıraya taşımak istiyoruz, öyle bir hedefimiz var. Oysa geçmiş yıllara baktığımız zaman, mesela 2012 yılında dünyadaki sıralamamız 27'ncilikmiş, 2014 yılında 30'unculukmuş, şu an 38'inci sıradayız ve 2025'teki hedefimiz de 30'uncu sıraya yükselmek yani şu anki hedefimiz 2012 yılında bulunduğumuz konumdan daha geride. Bu konudaki düşüncelerinizi öğrenmek istiyorum.

2025 yılı bütçesine genel olarak baktığımız zaman, yatırımlarda çok büyük bir farklılık olmadığını görmekteyiz yani bütçeden aldığı payda, millî gelirden aldığı payda çok fazla bir değişiklik olmadığını görmekteyiz ancak merkezi yönetim bütçesindeki kamulaştırma ve yatırım rakamlarına baktığımız zaman, ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin toplam yatırımlar içerisinde aldığı payın düştüğünü görmekteyiz. Bu pay 2024 yılında 243 milyar liraymış, yüzde 33,3'e denk geliyormuş, 2025 yılına geldiği zaman 319 milyar lira, yüzde 30,8. Yani ulaştırma ve haberleşme sektörüne toplam yatırımlar içerisinde merkezi bütçeden ayrılan payda bir azalma var.

Sunumunuzda, 2023'te yüzde 33 olan demir yolu yatırımlarının proje büyüklüğü payının 2024'te yüzde 55'e çıkarıldığından bahsediyorsunuz. Evet, büyük projeler var ve bu projelerin toplam maliyeti yüzde 55'e kadar çıkmış ancak bütçeden demir yolu ulaştırmasına ayrılan yatırım payı da azalıyor yani azaldığını görmekteyiz. 2024'te yüzde 9,7 olan pay 2025'te yüzde 9,2'ye düşmüş durumda ve ortaya şöyle bir tablo çıkıyor: Hem ulaştırma ve haberleşme sektörlerinde toplam yatırımdan aldığımız pay azalıyor hem de demir yolu ulaştırmanın aldığı pay azalmakta ve bunun sonunda da yılan hikâyesine dönen projelerle karşı karşıya kalıyoruz.

Bunlardan bir tanesi İzmir-Ankara Hızlı Tren Hattı, geçen bütçede de bundan bahsetmiştik, her sene bahsediyoruz zaten. 2013 yılında başlandı yani bin seksen günde -üç yılda- bitirileceği söylenmekteydi ve İzmir ile Ankara arası üç buçuk saate düşecekti. Ben de Manisa milletvekiliyim yani benim için de önemli, Salihli'ye gittiğim zaman iki buçuk saatte Ankara'ya gelecektim. Bizim için, bizim bölgedeki insanlar için hakikaten önemli bir proje bu çünkü 13,3 milyon yolcu taşınacağı tahmin ediliyor bir yıl içerisinde ve 3,2 milyar euroya mal olacak. Şimdi, bu o kadar şey ki yani hemen hemen her sene bir açıklamamız olmuş, sizden önceki bakanların da açıklaması olmuş. İşte, 2024 yılında biteceği söylenmiş, siz nisan ayında demişsiniz ki: "Ankara-Afyon arası 2026 yılında bitecek, Afyon-İzmir arası ise 2027 yılında bitecek." Ben konuşmamı hazırlarken bu rakamlar vardı ancak sunumumuza bakıyoruz, rakamlar gene ötelenmiş, takvim gene ötelenmiş. "Ankara-Afyon 2026'da bitecek." diyorsunuz nisan ayında, sunumunuza bakıyoruz, 2027'ye ötelenmiş. Afyon-İzmir arasının 2027'de biteceğini söylemişsiniz yani "Proje 2027'de bitecek." derken Nisan ayında, 2028'e ötelemişsiniz. Yani bu projeye ayrılan yatırım tutarı ne kadardır? Yani bu proje hakikaten ne zaman bitecek? Yani 2028 yılında bu proje bitecek mi? Şu an fiziki yapımı yüzde kaçlarda? Bunu öğrenmek istiyorum.

Bir de Sayın Bakanım, biraz da Çandarlı Limanı'ndan ben size bahsetmek istiyorum çünkü siz sunumunuzda hiç Çandarlı Limanı'nı bahsetmemişsiniz, farkında mısınız? Yani ne sunumunuzda bir kere Çandarlı'nın adını anmışsınız ne de bize vermiş olduğunuz o kitapta adını anmışsınız. Oysa Çandarlı Limanı'nın temelleri atıldığı zaman Akdeniz'de Pire Limanı'na bir alternatif olacağı, dünyanın en önemli konteyner limanlarından bir tanesi olacağından bahsediliyordu. İddia şuydu: Dünyanın en büyük 10 konteyner limanından bir tanesi olacağı iddia ediliyordu 2011 yılında. 4+4+4, toplamda 12 milyon TEU'luk bir elleçleme kapasitesi olacağından bahsediliyordu ve böylesine büyük bir proje ancak sizin ne sunumunuzda var ne de bize dağıttığınız kitapçıkta var.

Kitapçıga bakıyoruz, burada mesela denizcilik sektöründe devam eden büyük projelerden bahsetmişsiniz. Rize İyidere Lojistik Limanı'ndan bahsediyorsunuz ki bunun yıllık kapasitesi 100 bin TEU yani biz 12 milyonluk TEU'luk bir limandan bahsediyoruz. Demre Yat Limanı'ndan, Aydıncık Yat Limanı'ndan bahsetmişsiniz ama ortada Çandarlı Limanı yok.

Şimdi, bugüne kadar bu limana, Sayın Bakan, ne kadar kaynak aktardınız ve bu limanla ilgili görüşleriniz nelerdir? Hakikaten bunu merak ediyoruz çünkü Sayıştayın raporlarına baktığımız zaman, 2017 yılında Sayıştay şöyle bahsediyor: "İzmir ilinde yılda 1,2 milyon, 1,4 milyon TEU oranında elleçleme yapılmakta." Yani kapasitenin yüzde 40'ından bahsediliyor, İzmir limanlarında yapılan elleçlemede kapasitenin yüzde 40'ından bahsediliyor ve burada, siz, hâl böyleyken ilk etapta 4 milyon TEU, proje sonunda da 12 milyon TEU kapasiteli bir liman yapmaya girişmişsiniz.

Peki, burada fizibilite yapılmadan mı bu limanın yapımına girildi? Bugünkü durumu hakkında bilgi sahibi misiniz? Bilmiyorum, oradan gelen fotoğraflar var, 40 santime yakın çatlaklardan bahsediliyor. Şu an orada olta balıkçılığı yapılmakta ve sırf orada böyle bir lansman yapılmıştı, böyle umutlar verilmişti, "Dünyanın en büyük limanlarından bir tanesi yapılacak." denilmişti ve o bölgede, mesela Batı Anadolu Serbest Bölgesi açıldı bunun üzerine yani orada ciddi bir sorun var. Ne olacak, burada bir revizyona ihtiyaç var mı? Çünkü arada bir de SOCAR da ciddi kapasiteli bir bölgede, Aliğa'da bir liman açtı. Yani burada bir revizyon yapacak mısınız? Çandarlı Limanı'nın akıbeti ne olacak?

Bir de internet hızından bahsetmek istiyorum, benden önceki konuşmacılar da bahsetmiştir, büyük ihtimalle. 2024'te de biz bu konuda size ciddi tenkitlerde bulunmuştuk. Ekim 2024'te, baktığımız zaman, mobil internet hız sıralamasında Türkiye dünyada 62'nci sırada, mobil geniş bant hız sıralamasında 102'nci sırada. Yani Batı cephesinde değişen bir şey yok, geçen sene de aynıydı. Kötü bir hizmet alıyor ne yazık ki Türkiye'deki kullanıcılar ama faturalar her geçen gün artıyor yani Türkiye'de artık internet de pahalı hâle gelmiş durumda.

Bir de bir soru sormak istiyorum size: Eski Ulaştırma Bakanı Cahit Turhan'ı biliyorsunuz, sizden önce görev yapmıştı; Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nde CEO'luk görevinde bulunduğu söyleniyor, basında çıktığı kadarıyla aylık 1 milyon lira gibi bir maaştan bahsediliyor. Bu Kuzey Marmara Otoyolu'na baktığımız zaman bir konsorsiyum var? Kim var bunda? Yok yok yani bizim "5'li çete" diye tabir ettiğimiz Cengiz var, Limak var, Kalyon var, Kolin var; hepsi var ve şöyle bir durum var: Sayın Cahit Turhan Bakanlığı döneminde bu işletmeye astronomik ve tutturulması imkânsız sayılarda ilave araç geçiş garantisi vermiş yani yılda 1 milyar 338 milyon araç geçiş garantisi vermiş. Kabaca bir hesap yaparsak şayet, Türkiye'deki bütün araçlar yılda 87 defa buradan geçerse ancak bu rakamı tutturuyorlar, böylesine imkânsız bir hedef konulmuş. Ben şunu sormak istiyorum size, siz de bir Bakansınız ve bu sektörün içerisinde, bürokrasiden geliyorsunuz: Sizce eski Ulaştırma Bakanının yapmış olduğu şey etik bir davranış mıdır, ahlaki bir davranış mıdır? Sizin de hayalinizde böyle bir kariyer

planlaması var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, görüşmelere on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 16.02

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 16.13

BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)

KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, 19'uncu Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

Kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Sayın Ocaklı, hazırsanız sizin mikrofonunuzu açıyorum.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Hazırlanıyorum efendim. On dakikaya da bir dakika müsaade edelim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - On dakikaya bir dakika veriyorum.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Hatiplere bir dakika süre oluyor ya teneffüse de bir dakika verelim, herkes otursun yani.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, Sayın Bakan geldi, hazırsanız, kameranız hazır... Hazır olduğunuzda söyleyin, süreyi başlatayım.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Buyurun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun, lütfen.

Süreniz on dakika.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Değerli Bakan Yardımcıları ve heyetinizi; saygıyla selamlıyorum. Milletvekili arkadaşlarımıza da Komisyonumuzda başarılı bir çalışma diliyorum.

Özellikle iktidar sıraları ve Sayın Bakan da duysun; çok sıkıntılıyız, çok eziyetleyiz, çok şikâyetçiyiz, felaket. Yahu, nelerden şikâyetçiyiz sırayla başlayalım. Bir kere Türkiye'de herkes her yere kayyum atanmasına veya şimdiye kadar ve bundan sonra atanacak olanlardan dolayı inanılmaz şikâyetçi. Halk kendi seçtiklerinin görevden alınmasına çok kızgın. Başka bir örnek daha verelim: Bizim İzmir'de bir belediyemiz var, Efes Belediyesi, elde ettikleri bütçe gelirlerinin yüzde 50'sine -otopark işletmesine- yine, iktidar çökmüş, o belediyeye de âdeta kayyum atanmış gibi, hizmetten yoksun bırakmak için bir yol açılmış.

Ya, şimdi, ne oldu Sayın Bakan? İşte, çocuklara bir öğün yemek verelim dedik Millî Eğitim Bakanlığına, burada Komisyonumuzdan da rica ettik "Olmaz." dediler. Herhâlde, bütçe yetmiyor dediler. Sonra dedik ki: Bizim belediyelerimiz versin bu yemekleri. Ona da "Olmaz." diyorlar, Millî Eğitim Bakanı ona da "Olmaz." dedi. Yani çalışanlara müsaade edilmediği gibi, size yapılan teklifimizi de ne yazık ki iktidarınız kabul etmiyor. Okullara bakım onarımlarla ilgili -ulaşımındakileri de anlatacağım- belediyelerimiz sorumluluk alsın, yapalım dedik, o da olmadı, kabul görmedi. Bugün ne oldu? "Şiddete hayır!" demek isteyen kadınlar Taksim'de, gösteri hakkını kullanmak istedi, metroya yasak geldi, ulaşimleri engellendi. Sonra ne oldu? En son İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi başkan adayırken verdiği sözleri unuttu, herhâlde şaşırdı Sayın Çevre, Şehircilik Bakanımız "7/24 nöbetçi olarak kreşler bulunduracağım, onlarca kreş açacağım." demişti, şimdi, bugün, işte, basında yer aldı, görüyorsunuz "Kreş açmayı yasaklayın veya sürdürmeyin, olanları da kapatın." diyen bir yazıyla belediyelerimizi yeniden engellenmenin yolunu başlattı. Şimdi, niye sıkıldığımızı anladınız, vaktimin uzun bölümünü böylece harcamış oldum.

Şu HGS meselesi var ya Sayın Bakan, bubi tuzağı gibi otoyollardaki HGS. Benim de başıma geldi, gidiyorum, açılması gereken bariyerin önünde duruyorum, açılmıyor, bekliyorum, açılmıyor. Özellikle de HGS hesaplarımı da kontrol ediyorum, bunu ispat edebilirim, HGS'mde bakiye olduğu hâlde bana fişle "15 gün içinde yatırın." diye bir uyarı veriyor ve sonra arkamdan da yine, HGS hesaplarımda bakiye olduğu hâlde çekmeyip -kendi adıma söylüyorum- 17 bin lira bana ceza ödetti HGS. Tabii, Tüketici Hakları Mahkemesine başvuracağım ama bu HGS'yle ilgili kaosun -bütün vatandaşlardan da geliyor bu durum- lütfen düzeltilmesini sağlayın. Eğer vatandaşın hesabında, kredili hesabında 15 gün içinde parası varsa çekmek zorundadır. Bunlar para var olduğu hâlde çekmiyorlar ve sonra da 10 katı cezayla vatandaşın üstüne gidiyorlar; bunu da söylemiş oldum. Bir de icra var tabii yani.

Şimdi, gerçekten, internet meselesinde dünya ortalamasının hız olarak çok çok gerisindeyiz ama fiyat olarak hakikaten çok üstündeyiz, bütün arkadaşlarım da söz etti bundan. Yani dünyanın belki de en yavaş internetine sahip ama en yüksek bedeli olan ülkelerinden bir tanesi Türkiye. Burada 161 ülke arasında internette ne yazık ki 106'ncı sıradaymışız, bundan bilginiz vardır herhâlde Sayın Bakan. Mesela, yine dünya ortalaması 85 megabit olan sabit genişbant internet hızı bunun yarısı kadar yani 42,9 megabit kadar. Dolayısıyla Türkiye Venezüella, Güney Afrika ve Bangladeş gibi ülkelerden dahi geriye kalmış durumda. Mobil internet hızında da benzer şekilde, Türkiye 111 ülke arasında ne yazık ki yine, 46,37 megabitte 58'inci sırada yani mobil internet hızında da Güney Afrika, Arnavutluk, Moldova, Surinam gibi ülkelerin gerisinde kalmışız. Bunlar net olan şeyler. Yani hız düşük, fiyat yüksek, internet hızında bütün dünya ortalamasının çok gerisindeyiz açıkçası. İşin ilginç, fiyatın çok yüksekliği şu: 100 megabit internetin aylık ortalama bedeli 483 TL civarında geliyor, 12,7 euroya yakın bir para. Dünya ülkeleri içinde böyle bir durum yok.

Ya, Rize-Artvin Havalimanı var ya Sayın Bakan, ben orada çıktım, bizim Rize Cumhuriyet Başsavcısının da olduğu, aynı gün uçuşa denk geldiğimiz bir günde, gecikmelerden dolayı yolcuların yanına gidip yolculardan da çok şikâyet alınca sizi protesto ettim orada; izlediniz mi bilmiyorum, sorumlusu kimdir bilmem ama muhabetimiz siz olduğunuz için. Sonra Sayın Rize Milletvekili de çıktı, bir yerel televizyonda dedi ki: "Çok yağış vardı, üstelik, bilgilendirme de yaptılar." Milletvekilimiz Sayın Avcı'nın bu bilgisi doğru değil, kendisine kim bilgi vermiş bilmiyorum ama bana havalimanı müdürü ya da havalimanının herhangi bir görevlisi ne ertelemenin olduğuna ne de nereye

nakledilip uçurulacağımıza dair bana veya herhangi bir yolcularımıza hiçbir bilgi vermediği gibi, uçuşun da yağışın çokluğundan değil ALS cihazlarının montajının tamamlanmaması ve pist başındaki elektrik aydınlatma çalışmalarının eksikliği yüzünden kaynaklandığını da buradan söylemiş olalım. Dolayısıyla bunu politik bir şey olarak söyleyemiyorum, bir tespit olarak söylemiş olayım size.

Tabii havalimanı seferleri... Yani Rize'den Ankara'ya günde 1 sefer uçuş var, İstanbul'a da 2 sefer uçuş var, talebin çok arttığı dönemlerde İzmir'e biraz geliyor ama 3 milyon hedefle yola çıkmıştı bu havalimanı için. Tabii, herhâlde bu rakamlarla 3 milyon yolcu hedefinin tutturulması mümkün değil. Yani uçuşlarda tek bir koltuk boş kalmıyor Rize Havalimanı'nda, onu söyleyeyim; çokça yolcu uçamıyor, çok ciddi bir talep var, onu söylemiş olayım. Hatta -ben öyle olduğuna inanmak istemem, inanmıyorum da ama- bölgesel bir ayrımcılık ve milliyetçilik yapılıyor Trabzon'daki havalimanında daha fazla yolcu taşınmasını istediğiniz ve bürokratların da bunu desteklediği şeklinde. Ben inanmıyorum, ifade ederek söylüyorum; böyle bilgiler de var ama bunu iddia eden vatandaşların kanaatlerini ortadan kaldıracak olan şüphe, eşit yolcu taşıma imkânı verilmesidir; bunun yapılması lazım, bunu bekleriz.

Şimdi, yine, bence yapmanız gereken şey: Evet, bir basında dolandı, ihtiyaç olan bir şeydir, bir projedir Samsun-Sarp demir yolu ama bu uzun yıllardır söyleniyor; bununla ilgili somut bir şey şu ana kadar henüz yok bugüne kadar çokça konuşulmuş olmasına rağmen. Yani net, nasıl yapacaksınız, projesi nedir, ihaleyi hangi metotlarla yapacaksınız? 21/b'yi kullanacak mısınız, yoksa Kamu İhale Kanunu'yla mı yapacaksınız? Bunlarla ilgili vatandaşlarımıza açık bir bilgi ve beyanat vermeniz lazım.

Ovit Tüneli 2017'de açıldığı hâlde yaklaşık olarak yedi yıldır bağlantı yolları tamamlanmamış Sayın Bakan; niye bunları tamamlamıyorsunuz? Yine, Derepazarı-Kendirli Yolu için on yıldır oradaki seçmene, vatandaşa söz verdiğiniz hâlde yerine getirilmemiş; burayı ne zaman tamamlayacaksınız?

Sayın Bakan, bir de Ardeşen-Çamlıhemşin-Ayder Yolu var. Bu yol 21/b'yle ilgili firmaya ihale edilmiş ve ben bir inşaat mühendisi olarak bunun çok yüksek bedellerle ihale edildiğini söylüyorum 21/b'den dolayı. Adını sayabileceğim burada belki de 20'ye yakın köy var -vaktim de kalmadı- bunların her birinin şikâyeti var acele kamulaştırmadan dolayı. Ondan sonra, siz, daha yirmi gün önce "Ayder Yolu 2 kilometre kısalacak." diye bir açıklama yapmışsınız. Yani biz, o Ayder Yolu'na bu 5,5 milyarlık... Yani Rize'ye 2024'te ayrılan 10 milyarın içinde neredeyse 5,5 milyarı bulan bu yolun ihalesini yol 2 kilometre kısalacak diye mi yapacaksınız? Bunu da bir sorasım geliyor.

İyidere Lojistik Limanı'na başlandığında "2025'te bitecek." denmişti, önce 2023'te, sonra 2025'te. Bu yıl da 2026'ya revize edildiğini duyduk; doğru mudur? Ne kadar daha sürecek bu?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Çok az bir şey kaldı...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir dakika daha veriyorum.

Buyurun.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Çok teşekkür ederim.

Sayın Cumhurbaşkanı kamu-özel ortaklığı projelerini anlatırken "Kasadan tek kuruş çıkmıyor." diyordu. Sadece Osmangazi Köprüsü için kasadan çıkan, müteahhide ödenen paranın güncel kurla yılda 18 milyar TL olduğunu biliyoruz. Bu modelin yanlış olduğunu sanıyorum siz de anladınız. Bu haksız sözleşmelere milyonlarca dolar ödüyorsunuz. Getirin bunları, müteahhitleri de çağırın, aklı başında rakamlarla projelerini birlikte revize edelim ve Türkiye'nin çıkarlarını koruyan bir sözleşmeye döndürelim diye öneririm.

Sayın Bakan, Türkiye'de, benim bölgede, Karadeniz'de en çok sorun köy yollarındadır. Köy yollarında, şu anda, mesela kapalı olan yollar var, heyelandan dolayı sürekli kapanan yollar var, heyelanların önlenmesi lazım. Altyapı size ait, köylerde altyapıyla ilgili hiçbir şey yok; buralarda görev yapmaya sizi davet ediyorum.

Bütçenin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYIĞİT (Van) - Başkanım, sıralamayı okur musunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Okuyorum: Sayın Mustafa Erdem, Sayın Cevdet Akay, Sayın Yaşar Kırkpınar, Sayın Heval Bozdağ, Sayın Resul Kurt, Sayın Ayyüce Türkeş Taş, Sayın Cavit Arı diye gidiyor.

Buyurun Sayın Erdem.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, çok kıymetli basın emekçilerimiz, değerli bürokratlar; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Görüşmekte olduğumuz bütçenin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Öncelikle, AKP iktidarı, hafta sonu halkın iradesinin gasbı olan kayyum uygulamalarına devam etti, 2 belediyeye daha kayyum atadı. Kayyum uygulamasını bir kez daha kınıyorum, iktidarı demokrasiye davet ediyorum.

Yine, bugün 25 Kasım, Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü. Ülkemizde kadına yönelik şiddet ve kadın cinayetleri her gün artıyor, iktidarı bu konuda etkin tedbir almaya davet ediyor, İstanbul Sözleşmesi'ne tekrar dönülmesi konusunda çağrıda bulunuyorum.

Değerli milletvekilleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ayrılan bütçe genel bütçeli kurumlar içerisinde 479 milyar TL, Bakanlık en çok pay ayrılan bakanlıklar içinde yer alıyor. Burada önemli olan yatırımları ve harcamaları doğru planlayıp bu bütçeyi verimli kullanmak. Sayın Bakan, AKP iktidarının yirmi iki yıllık döneminde sanırım en çok övüldüğü ve her seçim dönemi kullandığı en büyük hizmet malzemesi "Yol yaptık." olmuştur. Mesela, AKP iktidarının otoyol konusunda 2023 yılına kadar ki hedefi 7.500 kilometreydi. Karayolları verilerine göre, 2024 başı itibarıyla, yap-işlet-devret dâhil otoyol uzunluğu 3.726 kilometre. Geçen yıl "Ulaşım ve altyapıda hizmet fırtınası başlatıyoruz." deyip bazı hedefler koydunuz. AKP iktidarı olarak 2023 hedeflerinizin bile çok uzağında iken şimdi 2053 hedefleri

koyuyorsunuz ve içinde bulunduğumuz durumda bunları gerçekleştirmekten çok uzaksınız; tabii, bu hedefler de slogan olarak kalmakta.

Sayın Bakan, bu bütçeden ayrılan pay, asgari ücretle geçinemeyen, çalışan insanlardan -iktidarımız sayesinde- neredeyse attığımız her adımdan toplanan vergilerden oluşuyor. Bakanlığa bütçeden bu kadar kaynak ayrılırken niye köprü ve yollar yıllardır yap-ışlet-devret modeliyle yapılıyor, anlamak mümkün değil. Yapılan yolların nasıl yıprandığını, ilk yağmurda çöktüğünü, kaynakların ihalesiz şekilde iş verilen yandaş müteahhitlerin cebine gittiğini görüyoruz.

Değerli milletvekilleri, AK PARTİ'nin tercih ettiği yap-ışlet-devret modeliyle yapılan 8 kara yolu projesinde halktan toplanan vergilerden oluşturulan kaynakların nasıl kullanıldığını net bir şekilde görüyoruz.

(Uğultular)

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Başkanım...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Müdahale etmiyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ediyorum.

Değerli arkadaşlar, Sayın Türeli, değerli milletvekilleri; haklı sayın milletvekilimiz.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Osmangazi Köprüsü'nün bulunduğu İzmir-İstanbul Otoyolu'nu, Kuzey Marmara Otoyolu'nu, Avrasya Tüneli'ni, Menemen-Aliğa-Çandarlı Projesi'ni, Ankara-Niğde Otoyolu'nu ve Çanakkale Köprüsü'nü devlet öz kaynaklarıyla yapsaydı 22 milyar dolar ödeyecekti ancak yandaş müteahhitlerle yapıldığı için devletin kasasından çıkacak garanti tutarı en az 59 milyar dolar olacak; aradaki fark 37 milyar dolar, bugünün parasıyla 1 trilyon 228 milyar lira.

Sayın Bakan, 2023 yılında yap-ışlet-devret modeliyle yapılan köprü ve otoyollara 56 milyar TL'yi aşan garanti ödemeleri yapıldı, bu rakam önümüzdeki yıllarda daha da artıyor. Orta vadeli plana göre, 2025-2027 yılları arasında bütçeden yapılacak garanti ödemelerinin toplam tutarı ise 328 milyar TL'yi aşıyor. Nasıl mı? 2025'te 94 milyar 963 milyon, 2026'da 114,3 milyon, 2027'de 119,1 milyon müteahhitlere para ödenecek. Yazık değil mi? Hem yazık hem günah. Sayın Bakan, ülkenin birçok sorunu varken Bakanlığa ayrılan milyarlarca liralık bütçe buralara mı aktarılmalı? Ne yazık ki çocuklara okulda bir öğün yemek vermek için kaynak bulamayanlar kaynakları buralara aktarıyorlar. Yandaş zengin etme sevdanız ne zaman bitecek diye sormak geliyor içimden.

Sayın Bakan, Bakanlığınız boyunca defalarca Antalya'ya geldiniz, Antalya'nın hem turizm hem de tarım anlamında önemini siz de biliyorsunuz, ülkeye kattığı değeri de biliyorsunuz. Turizm Bakanımız buraya geldiğinde söyledik, Antalya bütçeden 2 milyon 600 bin kişiye göre pay alıyor ama 16-17 milyon insana hizmet veriyor. Bu bütçeyle belediyelerimizin bu sorunları tek başına çözmesi maalesef mümkün değil. Son yıllarda artan göç ve turist sayılarıyla beraber Antalya'da trafik ve ulaşım sorunları da bir dünya kentine yakışmayan şekilde ilerliyor. Belediyelerimiz üstüne düşeni fazlasıyla yapıyor ama siz de Bakanlık olarak üzerimize düşeni iktidar-muhalefet belediyesi ayırımı yapmadan yapmakla yükümlüsünüz. En son, Antalya'nın trafiğini rahatlatacak kavşak ve çevre yolu projelerinin ihale sürecinin tamamlandığını belirttiniz. Bunların sözde kalmamasını ve bu projeleri hızla tamamlamanızı bekliyoruz.

Yine, Sayın Bakanım, Antalya-Alanya Otoyolu... Siz "Başlattık." falan dediniz ama yine 4 defa ertelenen ve en son bir yıl önce Limak'a ihale edilen Antalya-Alanla Otoyolu Projesi var; toplam uzunluğu 122 kilometre ve projede 7 kavşak, 8 tünel, 17 viyadük bulunuyor. Öncelikle şunu belirtirim: Antalya-Alanya diye sunulan proje aslında Serik-Konaklı projesi, sizi daha önce de bu konuda uyardık. Proje bu hâliyle Antalya trafiğini çözmekten uzak. Bu bölgede trafik yoğunluğu Antalya merkezde "TEDAŞ Kavşağı" olarak bilinen yerden başlamakta. Projenin Alanya ayağı da sorunlu, Konaklı'ya trafik yükü getirecektir; bu proje revize edilmelidir.

Yine, proje kamu kaynaklarıyla çok daha uyguna yapılabilecekken yap-ışlet-devret olarak proje Limak'a o dönem 76,7 milyara ihale edildi. Bu Limak'tan, Cengiz'den maalesef, hiç vazgeçemediğiniz. Siz projenin bu yıl başlayacağını söylüyorsunuz ama ihale olalı aradan aylar geçti, henüz bir çivi bile çakılmadı. Şirket ise ucuz kredi bulur bulmaz inşaata başlayacaklarını açıklamış. Böyle bir şey nasıl olabilir? Bu projenin son durumu nedir? Şirketin durumuna göre mi başlayacak? Öte yandan, Bakanlığın ilk ihale şartnamesinde bu yol için günlük 18 bin araç geçiş garantisi verilmişti. Bu rakamlar doğru mu? Bu konuda bir fizibilite yapıldı mı? Yoksa yine araç geçmeyen, uçak uçmayan yollar ve havaalanları gibi yüzde 90 hata payıyla paralarımız birilerine peşkeş mi çekilecek? Geçiş ücreti ne kadar? Bu proje garantilerle birlikte halka ne kadara mal olacak, sormak istiyoruz.

Yine, Sayın Bakanım, Elmalı ve Kaş ilçelerinde yaşayan vatandaşların talepleri var. Kazaların sık meydana geldiği Elmalı-Akçay-Gömbe-Kaş Yolu'nun genişletilmesini istiyorlar; bu konuda desteklerinizi bekliyoruz.

Yine, bizde de bir hızlı tren masalı var. Değerli arkadaşlar, AKP iktidarının Antalya'ya yirmi iki yıl boyunca seçim vaadi olarak sunduğu bir hızlı tren müjdesi var ama bırakın hızlı treni, kara tren için bile 1 metre ray döşenmiş değil. Projenin adı değişiyor, yönü değişiyor ama kaderi bir türlü değişmiyor. Cumhurbaşkanının da daha önce açıkladığı projenin Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya ve Antalya illerini birbirine bağlayacağını söylüyorsunuz "Projeyle ilgili çalışmalar devam ediyor." diyorsunuz. Proje ne durumda? Biz bu kara treni daha çok bekleyecek miyiz, Sayın Bakanım merak ediyoruz.

Yine, Sayın Bakanım, TÜVTÜRK sorunu var. 2007 yılında yapılan sözleşme sonucunda ülkedeki araç muayene hizmetleri yirmi yıllığına "TÜVTÜRK" isimli bir şirkete devredildi, şirket bu konuda tekel oldu. TÜVTÜRK'ün tekeli altında araç muayene ücretleri fahiş bir şekilde belirleniyor ve halk bunun altından kalkamıyor. 2023 yılında 12 milyon 159 bin 664 araç TÜVTÜRK istasyonlarında muayene edilmiş, TÜVTÜRK'e de muayene ücreti olarak toplam 13 milyar 540 milyon 62 bin 67 lira ödenmiş. Vatandaşlar on dakika süren rutin bir muayene için binlerce lira ödemek zorunda kalıyorlar. 2024 yılında bir otomobil muayene ücreti 1.821 lira, 2025 yılında yüzde 43,93 olarak belirlenen yeniden değerlendirme oranıyla birlikte 2.620 lira olacak. Bu ücretler alınan hizmetin karşılığı değildir. Burada bu ücretlere bir düzenleme getirin ve bu hizmetleri bir an önce kamulaştırın diyoruz.

Bir diğerkonu, fahiş telefon ve internet faturaları değerli arkadaşlar. Ülkeyi öyle bir hâle getirdiniz ki 5 yaşındaki çocuklar zamlardan şikâyet eder durumda.

ORHAN YEGİN (Ankara) - En ucuz internet kullanan ülkelerdeniz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Yalan!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye arkadaşlar...

Sayın Erdem, devam edin.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Sayın Bakanım, zam yağmurlarında telefon ve internet faturaları da nasibini almış. GSM operatörleri son dönemde tarifedeki değişikliğe giderek yüzde 200...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Erdem, bir dakika ekledim.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Teşekkür ediyorum.

Taahhütler bitiminde telefon faturaları en düşük 800 lira. Sayın Bakanım, bununla ilgili de bir sözünüz var “Serbest piyasa ekonomisi, ben bir şey yapamam.” diyorsunuz, ülkede insanların soyulmasına göz yumuyorsunuz. Bununla ilgili de bir düzenlemeyi ya da müdahaleyi sizlerden bekliyoruz diyorum ve teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Şimdi, Sayın Cevdet Akay konuşacaktır.

Sayın Akay, buyurun lütfen.

CEVDET AKAY (Karabük) - Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, çok kıymetli bürokratlar, değerli basın mensupları; ben de hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Bakanlık bütçenizin hayırlı sonuçlar doğurmasını temenni ediyorum.

Ulaştırma Bakanlığına ayrılan pay 479 milyar merkezî yönetim bütçesinden, yüzde 3,25’e tekabül ediyor. Geçen yıl 369 milyarmış Sayın Bakanım yani yüzde 29’luk bir artış var, enflasyonun altında kalan bir artış. 2023’te başlangıç ödeneğine göre yıl sonundaki harcanan tutar yüksek kalmış, aşım var yani ödenek üstü harcama var. 168 milyarken 280 milyarlık bir harcama olmuş, 112 milyarlık bir aşım olmuş. Şimdi, genel bütçedeki en önemli sorunlardan birinin faiz giderleri olduğunu hepimiz söylüyoruz, 1 trilyon 950 milyar ama diğerbir sorun da -bana göre, sizin de Bakanlık bünyesini ilgilendiren- yap-işlet-devret projeleri ve KÖİ projeleriyle ilgili bu bütçeden ödenen paralar, birazdan detaylara ineceğim. Bu şekil firma sayısının 44 civarında olduğu söyleniyor. Bunların vergi yükünün çok az olduğunu, 37 tanesinin matrah beyanında bulunmadığını, bir kısım vergi beyanında bulunan kişilerle ilgili olarak da yatırım teşvikleri ve indirimler nedeniyle vergi yükünün çok aşağılara çekildiği bir gerçek, aşikâr bir durum. Tam 128 kez vergi, resim, harç istisnası belgesi almış bu firmalar yani muafiyet, istisna ve indirim belgelerinden bahsediyoruz. Yine, bu firmalar baktığımız zaman “vergi harcamaları” diye tabir ettiğimiz kısmın -geçen yıl 657 milyar kurumlar vergisi vergi harcaması- yani tahsilinden vazgeçilen verginin -muafiyet, istisna ve indirimler dolayısıyla vergilerden bahsediyorum- büyük bölümü bu firmalara ait. Bu yıl için de 701 milyar civarında bir vergi harcaması olacak bu firmalar için. Şimdi, baktığımız zaman yine bu firmalarla alakalı olarak, vergi yükünün çok azaldığını söyledik, bir de borç üstlenim taahhüdü uygulaması var, bu çok vurgulanmıyor. Yani Hazine garantisiyle bu projeleri hayata geçiren firmalara Hazine borç üstlenim taahhüdünde bulunuyor. 2012 ile 2023 yılları arasında tam 16,6 milyar dolar bu firmalara borç üstlenim taahhüdüyle Hazine garanti olmuş. Yani dış kaynaklı krediler, Hazine garantisiyle alınan paralar buradaki bu projeleri yapan firmalara aktarılıyor. Şimdi, bu aktarılan paraların geri dönüşü nasıl, geri dönenler var mı? Bununla ilgili Hazine garantisi verildiği için Hazinenin ödemek zorunda kaldığı tutarlar var mı? Bunlarla ilgili bilgi verirsiniz seviniriz, bu önemli bir konu çünkü. Şimdi bir taraftan baktığımız zaman da bünye içerisinde bu sıkıntılar büyüyerek devam edecek. Bu firmalara yapılan harcamalarla ilgili ben size bir tablo göstereceğim Sayın Bakan, şunu görüyor musunuz, şöyle KÖİ projeleriyle ilgili, siyah olan Karayolları Genel Müdürlüğü örneğin, yıllar itibarıyla sürekli artış gösteriyor. Yani mesela geçen yıl toplam bu KÖİ projelerine 673 milyar ödenecekti. Şimdi, Hazine ve Maliye Bakanlığının hazine yardımlarının büyük bir bölümü de bu hane halkına yapılan transferler kalemi içerisinde Karayolları Genel Müdürlüğü için kullanılıyor. Sayın vekil az önce saydı; 2025, 2026, 2027 gibi rakamları verdi, bu projeler için toplam 327 milyar 2025, 2026 ve 2027’de ödenecek tutar var. Yani, bunlar, garanti ödemeler ve bir taraftan da kur artışıyla artan ödemeler ve yıllar itibarıyla da -seyrini tabloda gösterdik- sürekli artış eğiliminde. Bizim, ülke olarak buna da bir çözüm bulmamız lazım, bu sorunu mutlaka halletmemiz lazım. Kur farkı giderlerinden dolayı artış var bir de. Dolar ve eurodaki enflasyon artışı da üzerine ilave edildiği için bu kâr garantili ödemelere, garanti ödemelerine ülkenin bir çözüm bulması lazım, yoksa kronik sorun olarak devam edecek.

Şimdi, diğerbir konu da -yine bünyenizde- GSM operatörleriyle ilgili geçmişte tarifelerde yüzde 200’ü, yüzde 300’ü bulan bir zam artışı oldu. Bu, hakikaten vatandaşımızın cebini yaktı. Şimdi, 6 Şubat depreminde baktık, bunlar gerekli altyapı yatırımını yapmadığı için -olağanüstü durumlar vardır tabii ki mutlaka- irtibatsızlıktan, ulaşım ağındaki kopmadan dolayı, vatandaşlarımızın bir kısmı bu yüzden zamanında göçük altından çıkarılamamış olabilir, hayatını kaybetmiş olabilir. Çünkü bunların kârlılığına bakıyoruz -TÜRK TELEKOM, Turkcell gibi firmalar- 2024 Haziran itibarıyla 2,5 milyar TÜRK TELEKOM kâr etmiş mesela, Turkcell de 5,7 milyar kâr etmiş. Fakat bir taraftan, ülkemizin mobil internet hızına baktığımız zaman dünyada 58’inci sırada olduğunu görüyoruz, sabit internet hızında da 106’ncı sırada olduğunu görüyoruz. Bunlar kâr ediyor ama gerekli yatırımları yapmıyor. Buradan da Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna da seslenelim, bu kurumun denetlenmesiyle ilgili, daha halkımıza yönelik hizmetler vermesiyle ilgili de önlemlerin arttırılması gerekir çünkü geçmişte de... Baktığımız zaman, şimdi, bu kurumların Türkiye Varlık Fonu üzerinden kamu hissesi var biliyorsunuz, Turkcell’de yüzde 26,2, TÜRK TELEKOM’da yüzde 61,68. Geçmişte TÜRK TELEKOM’la ilgili de bir sıkıntı yaşamıştık, hani 2005 yılında Hariri ailesinin, kasasında 2 milyar dolar varken aldığı ve on yedi yıllık bir süre içerisinde de muazzam bir borçla bıraktığı ve terk edip gittiği ve Varlık Fonu’nun da geri almak zorunda kaldığı kamulaştırılan hisselerden bahsediyorum. Sayın Bakan, mesela, Varlık Fonu bu hisseleri geri alırken

1 milyar 581 milyon dolarlık 11 bankadan kredi kullanıyor; 2022’de kullanıyor, iki yıl ödemesiz, dört yıl vadeli; şimdi onun ödemeleri geldi. Kullandığı tarihten bugüne baktığımız zaman anapara, faiz ve kur farkı gideri olarak 53 milyarlık bir yük binmiş oluyor. Şimdi, bir taraftan da bu tip yükler varken bu kurumların böyle fahiş zamlar yapması, kendileri kâr ederken de... Bir taraftan da milletimizin vergileriyle kurulan bu kuruluşların başkalarına değil, artık milletimize hizmet etmesi gerektiğini, milletimizin cebinde de yeni delikler açmaması gerektiğini özellikle ifade ediyorum.

Bir de sanal mobil şebeke hizmeti veren bir şirket kuruldu. Biliyorsunuz, 4’üncü mobil operatörü olarak faaliyete geçti, abonelik ve faturalama işlemi yapıyor. Bu konuyla ilgili de bu mobil şirketlerin birinden -ismini deklare etmek istemiyorum şu anda- hizmet alıyor bir taraftan, veri bazlarını, baz istasyonlarını kullanıyor. BTK’nin yazısına rağmen bu hizmetlere devam etmesi gerekirken hizmetlere devam etmemiş, 100 bin aboneye ulaşan bu kurum bu yüzden yeni abone kabul edemiyor veyahut da abonelerine yeterli hizmet veremiyor. Yani BTK’nin talimatına aykırı hareket eden operatör şirketleri var. Bu konuyla da özel olarak ilgilenmenizi istirham edeceğim. Burada haksız rekabet oluyor, o zaman tabii ki bu kuruluşlar böyle fahiş fatura zamları yapar. Halbuki rekabet ortamında bunlar da kendi fiyatlarını daha makul hâle çekecektir.

Yine, bünyenizdeki Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarıyla ilgili kronik problem var. Bunun Ocak 2022’deki borcuna ve günümüzdeki borcuna baktığımız zaman arada ciddi artışlar var, 4,5 milyardan 8,5 milyara çıkmış. Bu yüzden de bu zararı telafi etmek için 9 kere zam yapmış, en sonunda yüzde 25,6’lık bir zam yapmış; ulaşım ile ilgili, hızlı trenle ilgili zamlardan bahsediyorum genel olarak. Buradaki borç tutarının da ödenememesinden dolayı... Biliyorsunuz, bir kanun sürekli yenileniyor, on yıl daha uzatıldı, 2033’e kadar da uzatıldı, hazine garantileri devam ediyor yani ne yapıyor? Buradaki hazine garantileriyle verilen -veyahut da işte, borç üstlenim taahhüdü olur başka yolla olur- bu borçlar, hazine yardımları zamanı geldiğinde ödenemediği için, temerrüde düştüğü için borçlar siliniyor, bu kurumların ödenmemiş sermayesine ilave edip sermaye ödenmiş hâle getiriliyor. Bu konuya mutlaka bir çözüm bulunması gerekiyor. Hazine yardımlarını sürekli uzatarak devletten, bütçeden bu desteklerle bu kurumun hayatını devam ettirmesi ülke ekonomisine de sıkıntı yaratacak. Buraya da radikal bir çözüm bulmak, daha rantabl hâle getirmek mutlaka sizin görevlerinizden biridir diye düşünüyorum. Bunu da buradan özellikle vurgulamak istedim.

Şimdi, bizim bölgemizle ilgili bir sorundan bahsedeceğim Sayın Bakanım. İstanbul’u Karadeniz’e bağlayan Karabük-Eskipazar D100 Kara Yolu Kemikli rampaları diye bir bölge var; kar yağışlarında tıkanmakta, yağmurlarda geçilmez hâle geliyor, gidişli gelişli, burada çok büyük sıkıntılar ve kazalar oluyor. Bir de Eskipazar kavşağında bir düzenleme yapılmadığı için orada da çok ciddi trafik kazaları oluyor, “mermer bölgesi” dediğimiz tabirde. Ben geçen yıl da söylemiştim, burayla ilgili gerekli düzenlemelerin yapılması... Bir de Karabük-Bartın yolunda çalışmalar devam ediyor, henüz bitmedi; orada da ölümcül kazalar oluyor. Bunları da buradan özellikle ifade edeyim.

Şimdi, Filyos Projesi’nden bahsettiniz, sunumunuzda gördüm. Eskipazar’dan başlayıp Filyos’a kadar giden hat üstünde birtakım düzenlemelerin mutlaka yapılması lazım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Akay, buyurun.

Bir dakika ekledim.

CEVDET AKAY (Karabük) - Süre yetmedi maalesef.

Bu düzenlemelerin mutlaka yapılması lazım, hem demir yolu açısından hem de kara yolu ulaşımı açısından oradaki düzenlemeler mutlaka olmalı diye düşünüyorum.

Yine, 2022 Haziranında Şeker Kanyonu’nda olan göçmeden ben daha önce bahsetmiştim, sizin de yakından bildiğiniz bir olay. Bir taraftan yan yol şekliyle burada bir düzenleme yapılmaya çalışılıyor ama burası turizm açısından da çok önemli bir yer Sayın Bakan. O yan yoldan ağır vasıta araçları yeterli bir şekliyle yük taşıyamıyor, orman köylüleri var, tomruklar yükleniyor; o yol rantabl kullanılamıyor. Bu yolun da bir an önce hayata geçirilmesi lazım.

Bir de Karabük-Eskipazar arasındaki KARDEMİR yanındaki yola da başladınız, yapıyorsunuz, o yolun da bir an önce -heyelan nedeniyle göçmüştü- bitmesi ve demir yolu ulaşımı açısından da Zonguldak’tan başlayıp Ankara’ya giden demir yolu yolculuğunun hayata geçirilmesi gerekiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

CEVDET AKAY (Karabük) - Karabük’e gitmiyor, Çankırı’ya kadar bile gitmiyor, oradaki köylere ulaşamıyor. Bu yolun da açılması gerekiyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Akay, teşekkür ediyorum.

Sayın Kırkpınar, buyurun.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, çok Saygıdeğer Bakanım, Değerli Bakan Yardımcılarımız, kıymet bürokratlar, basınımızın değerli mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Sayın Bakanım bütçenizin hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyorum.

Tabii, süremiz çok kısa olduğu için hızlı hızlı geçeceğim.

Sayın Bakanım, siz, tabii, uzun süre İzmir’de görev yaptınız, bundan dolayı hem gurur duyuyorum hem de İzmir için büyük bir şans, İzmir’de gerçekleştirilen birçok projede imzanız var. Bütün İzmir’lilerin de selamlarını iletiyorum size. Bugüne kadar AK PARTİ hükümetleri döneminde İzmir’e 450 milyar liralık bir yatırım yapıldı, bu çok ciddi bir yatırım bütçeden; bunun 124 milyarı ulaştırmayla ilgili. Dolayısıyla burada dörtte 1’inden daha fazlası ulaşım ile ilgili yatırım, İzmir’imiz böyle bir yatırım almış. Ben kısaca bunların bir kısmından bahsedeceğim, daha sonra da tabii, İzmir’imiz için devam eden projelerin bir an önce gerçekleştirilmesini sizden talep edeceğiz.

İzmir’de 2023 yılında bitmiş olan projelerimiz: Boğaziçi-Tire yolunda... Yine Madra Çayı Köprüsü genişletme işi, Konak Tüneli ve bağlantı yolları, İzmir Çevre Yolu, Bornova-Turgutlu-Salihli yolu, İzmir-Manisa yolu, Sabuncubeli Tüneli, Menemen-Manisa yolu, Bergama-Soma-Akhisar yolu, Kemalpaşa-Torbalı yolu, yine, Selçuk-Kuşadası-Davutlar ayrımı yolu, Havalimanı Kavşağı ve Menderes yolu, Emiralem Sebze ve Meyve Hali KöprülÜ Kavşağı, İzmir ili Urla ilçesinde bağlantı yolları, Bornova ilçesindeki yollar, yine, Yakaköy, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu, İzmir Çevre Yolu, İzmir-Bayraklı Entegre Sağlık Kampüsü Kavşağı yapım işi, Beydağı yolu, Bornova-Turgutlu yolu düzenlemesi, Güzelbahçe ve İçmeler Doğal Yaşam Köprüleri, Torbalı-Kemalpaşa yolu, İzmir-İstanbul yolu... Tabii, bu böyle devam ediyor Sayın Bakanım. Bu yatırımlardan dolayı biz başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere bütün Bakanlarımıza ve sizlere teşekkür ediyoruz.

İzmir ilimizde bugün itibarıyla devam eden projelerimizin sayısı 15’tir. Bu projelerin toplam proje tutarı ise 12 milyar 144 milyon TL’dir. Bu projeler için şimdiye kadar yapılan toplam harcama tutarı da 7 milyar 147 milyon TL civarındadır. Tabii, bunlar çalışması devam eden ve bitmesini kısa süre içerisinde arzu ettiğimiz projeler. Özellikle Torbalı-Ödemiş-Kiraz yolunun kalan o 5 kilometrelik kısmının bitirilmesi, çevre yolu bağlantısının sağlanması. Yine, Belevi-Tire bölünmüş yolunda çok ciddi bir mesafe katedildi, epeyce zamandan beri burada devam eden bir süreç var; inşallah, bunun da 2025 yılı sonuna kadar bitirilmesini sizden talep ediyoruz. Yine, İzmir-Çeşme ayrımı, Seferihisar-Selçuk-Kuşadası ayrımı, burada da kalan kısımların bitirilmesini temenni ediyoruz. Otoyol kavşağı, Torbalı-Belevi devlet yolunun kalan kısmının planlandığı gibi 2026 yılında bitirilmesini buradan sizden temenni ediyoruz. Ayrıca, Bergama Çevre Yolu-Kozak bağlantısı, Bergama çevre yolundaki çalışmalar büyük bir oranda tamamlandı, hizmete açıldı, sadece 9,1 kilometrelik Bergama Çevre Yolu-Kozak bağlantı yolunun yapılmasını hemşhçerlerimiz arzu ediyor.

Tabii, İzmir’imiz gerçekten yerel yönetimler açısından şanssız bir vilayetimiz çünkü İzmir’de trafik sorunu, çevre sorunu, körfez sorunu, İzmir’in onlarca sorunu var. Özellikle, trafik sorununun çözülmesi için İzmir Kuzeydoğu Çevre Yolu’nun bir an önce hizmete alınarak yapılması, bitirilmesi; en azından İzmir’in dışına, çevresine çıktığımız zaman İzmir’in içerisindeki o kargaşadan kurtulup bir nefes almış oluruz, bunu da biz sizden arzu ediyoruz.

Tabii, bir de Sayın Bakanım, uçak seferleriyle ilgili İzmir biraz sıkıntı yaşıyor son zamanlarda. Burada uçak seferlerini biraz artırırsak... Bunu da size ifade etmek istiyorum.

Tabii, son olarak, bir milletvekilimiz, Selçuk’la ilgili...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bozdağ, buyurun lütfen.

HEVAL BOZDAĞ (Ağrı) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli misafirler, Değerli Komisyon üyeleri, basın emekçileri, danışman arkadaşlarımız; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben Google’ın algoritma değişikliğiyle başlayayım, konuyla ilgili bilginiz var, sizin de açıklamanız oldu. Bu algoritma değişikliği bağımsız haber sitelerinin görünürlüğünü bayağı düşürmüş durumda. Bununla ilgili olarak trafiğin yüzde 80 kadar azaldığı söyleniyor. Bu durumdan mağdurlar. Tabii, Google Türkiye’nin herhangi bir bilgilendirme yapmadan, bu konuya dair bu sitelerin hazırlığı olmadan bunun gerçekleşmiş olması yani şeffaflıktan uzak bir tavır sergilemesi de başka bir konu. Google Türkiye’yle aranızdaki iletişim nasıl, açıkçası bilmiyoruz ama sizin de sanırım bu konuyla ilgili bir bilginiz yoktu çünkü Google Türkiye’nin size de aktardığı “Bizim de bilgimiz yoktu.” şeklinde. Tabii, Google en büyük arama motorlarından biri ve istediği haberin yayınlanması noktasında bir sansürü bu kadar fütursuzca gerçekleştirebilecek bir güce sahip oluyor olması bizim açımızdan -güvenlik stratejisi bakımından söylüyorum- ciddi bir açık oluşturmuyor mu; öncelikle bunu da sormak isterim. Yani bir gün kalktığımız zaman belki de dünyanın öbür tarafındaki bir gücün Türkiye halkları açısından görmek istemedikleri haberleri göstermedikleri ya da kendi algı yönetimleri açısından görünmesini öncelikli kılmak istedikleri haberleri de ön plana çıkardıkları bir durumla acaba karşı karşıya kalır mıyız, kalmaz mıyız? Bu sizin açınızdan bir güvenlik endişesi yaratmıyor mu diye sormak isterim. Siz görüşüğünüzü belirttiniz, bu görüşmeden sonra size bir geri dönüş oldu mu? Bu konuda herhangi bir girişimde bulunacak mısınız ve şeffaflıktan uzak bu tavır nasıl değerlendiriyorsunuz? Biliyorsunuz, birçok bağımsız haber sitesi Google reklamlarıyla ayakta kalmaya çalışıyor bu teknoloji içerisinde kendilerini var etmeyle ilgili ve bu buradan doğru can sularının da kesilmiş olması söz konusu olacak. Aslında, habere ulaşma ve toplumun haber alma hakkıyla ilgili de ciddi anlamda bir sansür değil midir? Bu konuda sizden cevaplar bekliyoruz, nasıl bir girişimde bulunacağınızı da merak ediyoruz. Google Türkiye’ye bir yaptırım uygulama noktasında sizin bu konuyla ilgili herhangi bir gücünüz yok mu?

Sayın Bakan, şimdi, motorlu kara taşıtları sürekli olarak artıyor Türkiye’de, bu nereye varacak? Şimdi, 2053 net sıfır emisyon hedefinden bahsediliyor, Enerji Bakanı da geldiğinde 2053 net sıfır emisyonundan bahsetti fakat fosil yakıtlarla ilgili ithalatın da çok yüksek olduğunu hâlâ görüyoruz; burada da bir azalma yok, kara taşıtları da sürekli artıyor. Şöyle bir göz gezdirdim ben, TÜİK’in verisi var, 2024 yılı 21 Ağustosta yayımlanmış, 30 milyonu geçmiş trafiğe kayıtlı taşıt sayısı. Şimdi, burada trafikten men edilen taşıt sayısı ne kadar diye 2023 verilerine baktım; 232 bin taşıdın kaydı yapılırken men edilen sayısı da 2.556, böyle bir oran var, arada bir oran. Bu konuda ne düşünüyorsunuz? Bu trafiğe çıkan taşıtların çoğu benzinli ve dizel taşıtlar; mesela, işte, 2023 Ocak-Temmuz arası sayıya baktığınızda, 530.778 araç deniliyor; bunların 357 bini benzinli, yaklaşık 101 bin taşıt da dizel olarak geçiyor. Hadi sıfır emisyonundan vazgeçtik, bu kadar yüksek bir taşıt yükünü bu ülke ileriki dönemlerde nasıl kaldıracak?

Şimdi, şöyle, taşıtlardan bahsetmişken siz trafik güvenliğiyle ilgili bir veri sundunuz, bu veriniz de şöyle: “Trafik güvenliğinde çok önemli gelişmeler sağladık, 100 milyon taşıt kilometre başına hayatını kaybeden kişi sayısında yüzde 77’lik bir azalma olmuştur.” dediniz. Şimdi, burada TÜİK başka bir şey söylüyor ya da buradaki verileriniz sanki hani yaşamını kaybedenlerin sayısının azaldığını ifade eder

noktada bir algı yaratıyor; doğru da olabilir bu veri üzerinden, rakamlar çünkü biliyorsunuz, istatistik ve rakamlar fakat TÜİK niye şöyle diyor, 2023 yılı için toplam kaza sayısını 1 milyon 314 bin olarak söylemiş. Buradaki ölümlü, yaralanmalı kaza sayısı ise 235 bin; son on bir yılın en yüksek rakamı, bir önceki yıl 197 bin. Toplam ölüm sayısını da 6.548 olarak söylemiş; TÜİK'in 2023 rakamları bunlar ve yine, artan bir oranda, son beş yıl içerisindeki en yüksek rakam. Yaralı sayısını da 350 bin olarak vermiş; şimdi, 350 bin rakamı da yine son on bir yılın en yüksek rakamı, bir önceki yıl 280 bindi bu rakam yani son yıl içerisinde yaralı sayısında 70 bin fazlalık var. Burada, tabii, şöyle bir paralellik kurdum ben: Biliyorsunuz, artık piyasaya çıkan araçların güvenlikle ilgili önlemleri daha güçlü yani araçlardaki teknik kabiliyetler daha yüksek ve aslında, bu ölümlü kaza sayısının azalması -kaza olmuyordan öte- araçlardaki güvenliğin artmış olmasından kaynaklanıyor gibi geldi bana çünkü yaralı sayısı çok çok daha fazla önceki dönemlere göre; aslında ölümlü kazalar bunlar fakat taşıtlardan kaynaklı korunaklılık bu ölüm sayılarını düşürmüş gibi duruyor çünkü yaralıların sayısı oldukça fazla görünüyor.

Şimdi, yayalar ne durumda burada? Yayaları hiç görmüyoruz; motosikletliler, bisikletliler, elektrikli skuterler; yayalar için yaya geçitleri yok, üst geçitler çok az ve bu ölümlü kazaların büyük bir oranı da... TÜİK buraya "incinebilir yol kullanıcıları" diye belirtmiş, ben "risk grupları" olarak adlandırmayı tercih ederim; onların incinebilir değil, aslında güvenli olmayan, kamusal güvenliğe sahip olmayan bir ulaşım politikası ve siyaseti yüzünden aslında incindikleri görüşündeyim. Bu oran da çok yüksek görünüyor yayalarda ve motosikletlilerde; bu konu da önemli diye düşünüyorum.

Şimdi, neden hep trafik kazaları... Bir kaza oldu en son, böyle başladım sözüme, 9 Ağustosta Ankara Polatlı'da kentin bir ucundan diğer ucuna... Büyük şehirler biliyorsunuz diğer kentlerden çokça yolcu çekiyorlar sürekli olarak, birçok konuyla ilgili insanlar ihtiyaçları için bu kentlere gitmek zorundalar ve kazalar gerçekleşebiliyor. Bunlardan bir tanesi de Ağrı-İzmir seferini yapmak zorunda kalan bir otobüsün Ankara Polatlı'da köprü ayağına çarpması sonucunda gerçekleşmişti. Orada 11 kişi yaşamını yitirmişti.

Şimdi, "Bu kaza niye oldu?" diye baktığımız zaman aslında TÜİK verileri diyor ki: Bu kazaların yaklaşık binde 3 kadarı Karayollarının sorumluluğuyla ilgili yani yoldan kaynaklandı veya vesaire gibi, geri kalanların büyük çoğunluğunu sürücü hatasına bağlamış; ne kadar güzel. Bu bir sorumsuzluk değil midir Sayın Bakan? Bu kadar yoğun bir şekilde kazalar direkt sürücü hatalarına bağlanıyorsa "Buradakinin en azından kök nedenleri nedir?" diye o zaman bakmak gerekmiyor mu eğer bu kazalar artıyor ve ölüm sayıları da yükseliyorsa?

Şimdi, İzmir'de yaklaşık 100 bin Ağrılı yaşıyor fakat Ağrı'dan İzmir'e gitmek için alternatif seyahat seçeneklerine baktığımızda tren var mı? Yok. Peki, Ağrı'dan İzmir'e direkt uçak seferleri var mı? Maalesef yok. Yani siz otobüsle gitmek zorundasınız ve kazada hayatını kaybedenlerden bazıları taziye için gitmek zorunda kalmışlardı. Yani yaşamlarında sıra dışı bir olay gerçekleşiyor, o sıra dışılık yüzünden bir an kendinizi yolda buluyorsunuz ve yaşamınızı kaybediyorsunuz. Aslında yolunda gitmeyen şey bir taziyeye gitmek zorunda kalmanız, sizin kendinizi bu konuda o an hazırlıksız olarak yola çıkmak zorunda hissetmeniz ve yaşamınıza mal oluyor. Ama uçak olmuş olsaydı, uçak seferi olmuş olsaydı, o iki gün içerisinde uçak seferine ulaşabilmiş olsalardı... Şimdi, burada kendinize dair bir sorumluluk hissetmiyor olmanızı anlayamıyorum. Burada yolcunun kendisini, ihtiyaçları doğrultusunda gerekliliklerle ilgili kamusal alandan destek bulmadığı bir sistemi nasıl kabul edebiliriz? Bunu nasıl bize dayatabilirsiniz? Çünkü "ulaşım hakkı" diye bir şey var Sayın Bakan, ulaşım hakkı önemli bir hak. Niye önemli bir hak? Çünkü sizi toplumsallaştıran şey aynı zamanda ulaşım, çalışma hayatına sizi katan şey ulaşım yani sağlıktan eğitime kadar birçok konu aslında ulaşım hakkıyla ilgili ve yaşam hakkı aynı zamanda ve aynı zamanda da kamusal hak. Şimdi, bu kamusal hakkı eğer siz piyasaya terk ederseniz... O gün, o kaza olduktan sonra size bir soru sorduk, dedik ki: Neden böyle uçak seferleri yok?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bozdağ, bir dakika ekledim.

HEVAL BOZDAĞ (Ağrı) - Teşekkürler.

Cevap şöyle gelmişti: "Serbest piyasa koşulları ve şirketlerin uhdesinde." diye belirtmiştiniz. Şimdi, şirketlerin uhdesine, serbest piyasaya kalırsa eğer Ağrı'dan İzmir'e, Hakkâri'den İzmir'e, Artvin'den İzmir'e, Rize'den -var mı bilmiyorum- İzmir'e uçak seferlerini biz daha çok bekleriz Sayın Bakan. Çünkü onlar kâr gütmedikleri, kâr elde etmedikleri hiçbir yatırımı öngörmezler ama devlet, kamu toplumu yaşatmak, toplumun ulaşım hakkını sağlamak için kâr gütmeyen bu hizmetleri sunmak zorunda. Çünkü devlet dediğimiz şey bunun için var, toplum da bu devlet için ancak kendisine bu hizmetler noktasında gereklilikleri yerine getiren devlet için var, onun dışındaki bir devlet için o toplum olmaz, olamaz, olmamalı.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Resul Kurt, buyurun lütfen.

RESUL KURT (Adıyaman) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, çok değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, dün Antalya Havalimanı'nda iniş sırasında motoru yanan uçak nedeniyle oradakilere geçmiş olsun diyor, yirmi üç saniyede ulaşarak iki dakikada uçaktaki yangını söndüren ve yolcuları güvenli şekilde tahliye eden ekiplere teşekkür ediyorum.

Ulaştırma ve altyapı bir ülkenin ekonomik kalkınmasında, sosyal gelişiminde ve uluslararası rekabet gücünde kritik bir rol oynamaktadır. Ulaşım altyapısı ticaretin, turizmin ve sanayinin gelişimini doğrudan etkilemektedir. Ulaşım ağının yaygınlığı ve kalitesi, üretilen tüm ürünlerin ve hizmetlerin daha hızlı ve etkin bir şekilde dolaşımını sağlayarak hem yerel hem de uluslararası pazarlarda rekabet gücümüzü artırmaktadır. Cumhurbaşkanımızın ifade ettiği gibi, kalkınmanın temel unsuru olarak ulaştırma yatırımlarına ne kadar iyi bir noktaya gelirse ülkemizin büyümesinin ve güçlenmesinin önünü de o kadar açmış oluruz. Bu anlayışla memleketimizin ihya ve inşası adına durmadan çalışmaya devam ediyoruz.

Bu çerçevede, demir yollarına yatırımların hızla artması da hem emisyon azaltımına katkıda bulunmakta hem de güvenli ve uygun

maliyette yük ve yolcu taşımacılığı yapılmasına imkân sağlamaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ve yürüttüğü projeler de 131.405 personel, 2.003 şantiyede 91.867 çalışan olmak üzere toplam 223.272 kişi doğrudan istihdam edilmektedir.

Sayın Bakanım, bu vesileyle Bakanlığınızın faaliyet alanları çok geniş, birçok ilimizde olduğu gibi Adıyaman da Bakanlığınızın hizmetlerinden faydalanmak istiyor ve faydalanmakta. Bu anlamda, seçim bölgem, memleketim Adıyaman ilimizin ulaştırma ve altyapı projelerine ilişkin hem bazı taleplerimizi hem de teşekkürlerimizi iletmek istiyorum.

Önceki yıllardan başlayarak 2002 yılı sonuna kadar toplam 23 kilometre bölünmüş yol yapılmışken 2003-2024 yılları arasında 250 kilometrelik bir bölünmüş yol daha yapılarak toplamda 273 kilometre bölünmüş yol ağına ulaşılmıştır. İlimizdeki, bu anlamda, bölünmüş yol artışı şehrimizin ulaşımına büyük katkı sağlamıştır.

2003-2024 yılları arasında toplam 23 milyar 377 milyon liraya ulaşan bir yatırım olmuştur. Bugün itibarıyla 7 adet büyük proje devam etmektedir. Bu projelerin toplam tutarı neredeyse 15 milyar liraya yakın bir rakam tutmaktadır. Kâhta-Narince-Nissibi yolu, Gölbaşı-Adıyaman ayrımı, Besni il yolu, Kâhta-Narince ayrımı, Damlacık ayrımı il yolu, Narince-Gerger il yolu, Malatya-Darende ayrımı, Gölbaşı yolu olmak üzere önemli projelerimiz var. Yine, Gölbaşı-Adıyaman-Kâhta yolu, bitümlü sıcak karışım da gerçekten şehrimizin büyük bir ihtiyacını karşılayacaktır. Besni-Araban yolu da devam etmekte olan projelerimiz arasındadır.

Cumhurbaşkanımızın hem ilimizde hem de Sincik'te ziyaretleri esnasında hemşehrilerimize vermiş olduğu sözler doğrultusunda Sincik-Malatya, Sincik-Kâhta yolunun ihalesi de 29 Temmuzda yapıldı. Projenin yapımı 1,5 milyarlık bir maliyet gerektiriyor. Sayın Bakanım, projeye desteklerinizi istirham ediyoruz.

Yine, memleketim için, Adıyaman için çok öneme sahip, Adıyaman-Malatya iki kardeş şehir ve dolayısıyla Malatya-Adıyaman arasında önemli bir yol da Çelikhane yolu olarak 25 Ekimde ihalesi yapılan bu yolun şehrimiz için büyük bir anlamı var. Dolayısıyla da siz de zaten deprem döneminde Adıyaman'da bulundunuz ve bu projenin ne kadar önemli olduğunu siz de bizden çok daha iyi biliyorsunuz. Bu proje kapsamında, 598 metre uzunluğunda 5 adet köprü, 6.410 metre uzunluğunda 2 adet tek tünel, yine 7,5 kilometresi bölünmüş yol sathı kaplama, 31,5 kilometresi tek yol sathı kaplama olmak üzere 53 kilometre olan yolumuz 39 kilometreye düşecek. Çok virajlı, kazalara çok sebebiyet veren, vatandaşımızın ulaşım güvenliğini tehlikeye sokan bu yol, ticari anlamda da Malatya-Adıyaman kardeşliğine bir katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla, bu projeye öncelikli olarak ödeneklerin aktarılması ve hızlandırılması noktasında desteklerinizi bekliyoruz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın "Türkiye Hızlanıyor" sloganıyla sürdürmüş olduğu politikalar gereğince şehrimize kazandırılan bu projelerin süratle tamamlanması noktasında sizlere güveniyoruz.

Sizin de bildiğiniz gibi, yine, Kuzey Adıyaman'ımız için önemli birçok projeler var. Bunların ulaşım ile ilgili olanlarının hepsinin üzerinde beraber çalıştık. Bu anlamda, projelerimize desteklerinizi bekliyoruz.

Adıyaman, turizm potansiyeli de oldukça yüksek olan bir şehrimiz. Nemrut Dağı Milli Parkı, Cendere Köprüsü, Perre Antik Kenti, Karakuş Tümülüsü, Arsemia, Sofraz, Haydaran Kaya Mezarı, Roma Çeşmesi, Palanlı Mağarası ve bu anlamda tarihî, doğal güzellikleri çok olan, özellikle birçok vatandaşımızın, yurt dışından turistlerin ziyaret etmek istediği bir şehrimiz. Bu anlamda, ayrıca, inanç turizmi noktasında da hem Safvan Bin Muattal Türbesi, Abuzer Gaffari Türbesi gibi inanç noktaları da vatandaşlarımızın teveccühüne mazhar oluyor.

Sayın Bakanım, turizm potansiyelinin geliştirilmesi için Adıyaman'dan Antalya ve İzmir'e uçak seferlerinin konulması şehrimizin ekonomisi için büyük bir önem taşıyor. Bu anlamda, hem Adıyaman-Antalya hem de Adıyaman-İzmir uçak seferlerinin konulması noktasında sizlerden destek bekliyoruz.

Sözlerime son verirken Bakanlık bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

MAHMUT TANAL (Şanlıurfa) - Sayın Bakanım, Resul Bey'in ilave ettiklerine bir de uçaklardan birine "Nemrut Dağı" ismini verelim. Hiç öyle "Nemrut Dağı" ismi yok Adıyaman uçaklarında.

RESUL KURT (Adıyaman) - Var, var, "Adıyaman" uçağı var.

MAHMUT TANAL (Şanlıurfa) - Yok kardeşim, uçaklarda "Nemrut Dağı" adı yok.

RESUL KURT (Adıyaman) - Yok, "Nemrut Dağı" yok, "Adıyaman" var.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri...

Sayın Türkeş Taş...

Ayyüce Hanım, nerede?

Sayın Usta, buyurun, siz konuşun o zaman.

Sayın Açıkkapı, buyurun.

Konuşacak başka kimse kalmadı.

Komisyon üyeleri bittikten sonra konuşmayacaklar feragat etsin; diğer arkadaşlar bekliyor, zaten "Biz hemen konuşalım." diyorlar.

MAHMUT TANAL (Şanlıurfa) - Resul Bey bir şeyi daha eksik söyledi.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tanal, neyse siz konuşmanızda onu tamamlarsınız.

Sayın Açıkkapı, buyurun.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Çok Kıymetli Başkanım, Kıymetli Bakanım, Bakan Yardımcılarım, çok kıymetli bürokrat kardeşlerim,

Plan ve Bütçemizin çok kıymetli üyeleri; öncelikle, 2025 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; tabii, Türkiye'nin ulaştırma ve altyapı alanında yazdığı destan yalnızca bir yatırım hikâyesini değil, milletimizin hak ettiği refah seviyesine ulaşması için atılmış çok önemli atılımlar olmuştur. 2002-2024 yılları arasında gerçekleştirilen projeler, ülkemizin altyapısının küresel anlamda standartlarını yenilerken halkımızın yaşam kalitesini artırmış, ekonomik büyümeyi hızlandıran ve uluslararası alanda Türkiye'nin konumunu güçlendiren bir reform hareketi olmuştur.

Çok kıymetli üyeler, tabii, yirmi iki yıl boyunca Türkiye'de inanılmaz işleri başarırken bazı eleştirilere de maruz kalıyoruz. Şu anda ifade edilen rakamların çok daha üzerinde rakamlar olması gerektiği konusunda eleştiriler oldu. Tabii ki Türkiye'de yirmi iki yıl boyunca yaşanan hadiseler, AK PARTİ hükümetlerinin uğradığı vesayet odaklarınca yıpratılmaya yönelik hareketler bu rakamları tabii ki istediğimiz seviyelere çıkaramamamızın bir sebebidir. Elbette ki biz de isterdik ki bugün 6.101 kilometre olan bölünmüş yolumuzu 29.653 kilometre değil, çok daha fevkiye çıkarabilseydik ama Türkiye'deki hadiseleri bundan varestede görmek Türkiye'de yapılan hizmetlerin büyüklüğünü maalesef görmemize de engel olmaktadır. Evet, Türkiye'de şayet AK PARTİ hükümetlerinin kurulduğu ilk andan itibaren siyasi partimize yönelik bir kapatma davası açılmamış olsaydı, 27 Nisan e-bildirisi yayınlanmamış olsaydı ve yaşadığımız o 367 garabetini Türkiye'de yaşamamış olsaydık ve bize yaşatılmamış olsaydı elbette ki bu rakamları çok daha fazla ileriye taşımamız mümkün olacaktı.

Çok kıymetli üyeler, tabii ki Türkiye'de özellikle MİT tırları davası olmasaydı, Türkiye'de daha farklı olaylar yaşanmamış olsaydı, Gezi olayları yaşatılmamış olsaydı Türkiye'de 311 kilometre olan köprü ve viyadük uzunluğumuzu bugün 790 kilometrenin çok daha ötesine elbette ki taşımış olacaktık. Evet, ben bunları söylerken böyle alttan alttan gülüp hafife almaları da görüyorum ama Türkiye'nin gerçeklerini mutlaka her birimizin yaşadığını, hissettiğini biliyorum. Bunu ifade etmek durumundayız. Evet, Türkiye'de biz Marmaray'ı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü, Osmangazi Köprüsü'nü ve birçok köprüyü yaparken Türkiye'de o gün, IMF'e olan borcumuzun sıfırlandığı o dönemde, ekonomimizin zirve yaptığı o dönemde şayet bize bu olaylar, Gezi olayları yaşatılmamış olsaydı, yatırımcılarımız ürkütülmemiş olsaydı bugün çok daha farklı rakamları elbette ki konuşuyor olacaktık, son yirmi iki yılda inşa edilen köprü ve viyadük sayımızı elbette ki 9.961'in çok daha üzerine çıkarmış olacaktık, yaşadığımız ve Türkiye'ye yaşatılan 17-25 Aralık yargı darbesi yaşatılmamış olsaydı, o 15 Temmuz hain FETÖ darbesi girişimi olmamış olsaydı elbette ki bugün çok daha farklı rakamları konuşuyor olacaktık. Evet, Türkiye'de 2002 yılında yalnızca 50 kilometre olan tünel uzunluğu, 2024 yılında yüzde 1.434'lük artışla 767 kilometre değil, belki de bin kilometrelerin üzerine çıkmış olacaktı bu yaşadığımız olaylar Türkiye'de aziz milletimize yaşatılmamış olsaydı.

Evet, elbette ki Türkiye'de yaşadığımız olaylara biz hizmet ve yatırımlarımız anlamında kılıf buluyor da değiliz ama şu gerçekliği de görmemiz lazım: Türkiye'de hiçbir Avrupa ülkesinde, hiçbir dünya ülkesinde yaşatılmamış, vesayet odaklarınca millete karşı her türlü manipülatif hareketler yapılırken her şeye rağmen inanılmaz bir seviyede hizmet ve yatırımlarla aziz milletimizi buluşturmamız elbette ki takdire şayan görülmelidir. Bu konuda aziz milletimizin hakemliğinin çok önemli olduğunu biliyor ve görüyoruz ve bunun içindir ki yirmi iki yıldır aziz milletimiz AK PARTİ hükümetlerine ve AK PARTİ siyasi hareketine, liderimiz Recep Tayyip Erdoğan'a destek vermektedir.

Aslında, Başkanına söz verdim, çok fazla uzatmayacağım.

2002 yılında yalnızca 2.122 kilometrelik elektrik hat uzunluğumuz, 2024 yılında -Sayın Bakanımızın da ifade ettiği gibi- 7.274 kilometreye çıkarılarak yüzde 243 oranında artırılmıştır. Yine, sinyal hat uzunluğu ise aynı dönemde 2.505 kilometreden 8.046 kilometreye ulaşmış ve yüzde 221 artış sağlanmıştır. Hızlı tren olayında ise Türkiye hızlı trenle ilk defa AK PARTİ hükümetleri döneminde tanışmıştır ve sıfır kilometre hat uzunluğu olan -veya olmayan- hızlı tren hattımızı bugün 2.251 kilometreye ulaştırmamız takdir görmelidir ve ona da teşekkür edilmelidir.

Tabii ki AK PARTİ hükümetleri döneminde sayısı sadece 26 olan havalimanlarımızın 58 havalimanına çıkarılması da yine takdir edilmesi gereken büyük yatırımlardır ve ülkemizi halkın neredeyse yüzde 99'unun hava yollarından faydalandığı bir sürece getirmiş olmamız da elbette ki takdir görmelidir. Bu konuda yapılan çalışmalar, yapılan hizmet ve yatırımlar, elbette ki vatandaşlarımızın, aziz milletimizin takdirindedir. Biz bu konuda aziz milletimizin her zaman adil olduğunu biliyor ve bunu da görüyoruz.

Sayın Bakanım, ben 2025 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum. Size, Bakan Yardımcılarımıza, bürokratlarımıza ve kıymetli üyelerimize saygılarımı sunuyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı...

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakan, size direkt şöyle bir soru sormak istiyorum öncelikle: Bir soru önergesi verdik Antalya-Alanya Çevre Yolu'yla ilgili ve soru önergemizde dedik ki: "Bu projenin garanti kapsamı nedir? Kaç yıllık bir garanti süresi verilmiştir? Günlük kaç araç geçme garantisi verilmektedir? Araç başına geçiş garantisi ücreti ne kadardır?" Vermiş olduğunuz cevabı okuyorum: "Antalya-Alanya Otoyolu'nun yap-işlet-devret modeliyle ihalesi 15/12/2023 tarihinde gerçekleştirilmiş olup yap-işlet-devret projelerinde tüm iş ve işlemler mevzuata uygun olarak uygulanan sözleşmelerinde yer alan hükümler çerçevesinde yürütülmektedir." Aynı konuyla ilgili tekrar bir daha sorduk yani herhâlde sorduğumuz soruyu anlamamışlar diye: "Antalya-Alanya Otoyolu ihalesi Bakanlık sitesinde açıklandığı şekilde yapılmış mıdır? Yapıldıysa kesinleşmiş midir? -o tarih için soruyoruz- Proje belirtildiği üzere kesinlik kazandıysa projenin maliyeti nedir? Projenin başlama ve teslim süresi nedir?" diye sorduk. Verilen cevap: "Antalya-Alanya Otoyolu'nun ihalesi yap-işlet-devret modeliyle 15/12/2023 tarihinde gerçekleştirilmiş olup süreç devam etmektedir." Sayın Bakan, siz bu sorulardan ne anladınız? Verdiğiniz cevaplardan ne anladınız? Ben size bunu soruyorum yani biz ne sorduk, siz ne cevap vermişsiniz Sayın Bakan(!) Yani böyle bir cevap vermeyi siz Bakanlık olarak eğer kendinize uygun görüyorsanız benim size diyecek bir şeyim yok.

Burada çok önemli bir proje Antalya-Alanya Çevre Yolu meselesi. Eksik bir proje; başlangıç yeri eksik, bitiş yeri eksik. Antalya'dan değil, Serik'ten başlayan, Alanya'nın ovada bitip aslında Gazipaşa'ya kadar devam etmesi gereken bir proje ve bu projenin yap-işlet-devret modeliyle değil, devletin kendi kaynağıyla genel bütçeden yapılması gereken bir proje olduğunu defalarca söyledik ama iktidarınız, AKP

olarak, Bakanlığınız, siz, maalesef Antalyalının sesini dinlemediniz. Kamu kaynaklı yapma yerine kamu-özel iş birliğiyle Antalya halkına ve buradan geçecek olan tüm vatandaşlara ciddi bir mali külfet getirme peşindesiniz. Türkiye ekonomisine en büyük katkısı sağlayan Antalya'ya ayıracığınız bir paranız olmadığını yani bu iktidarın Antalya'ya nasıl baktığını açıkça gösteren bir uygulama olduğunu ifade etmek istiyorum. Kaldı ki hâlâ oraya bir kazma vuramadınız; bir Bakan çıkıyor “Kasımda.”, diğer Bakan çıkıyor “Aralıkta.”, öbürü çıkıyor “Martta.” Ya, Antalya'nın en önemli projesi hakkında kafalarınız karışık Sayın Bakan. Turizm Bakanı “Kasım.” dedi, bir önceki Bakan “Mart.” dedi, siz de “Hayırlısıyla başlayacağız.” demişsiniz, inşallah başlırsınız.

Şimdi, Sayın Bakan, gazetelere manşet olarak bir haberiniz düştü “Antalya’da dev proje hizmete girdi.” şeklinde. Bu proje Bucak-Kızılkaya-Bozova-Korkuteli Yolu. Sayın Bakan, ben Korkuteliliyim, bakın, bu yol yaklaşık yirmi yıllık bir hikâye, yirmi yıldır iktidarınız süresinde tamamlanamadı; geçtiğimiz bütçe döneminde, daha önceki bütçe döneminde. Sayın Bakan, bakın, burası önemli bir güzergâh, tarım bölgesi, Ege’den İç Anadolu’ya doğru bağlantı yolu sayılabilecek bir bölge dedik, hâlâ tamamlayamadınız. Ancak bu tamamlanmamış yolun -kutluyorum sizi- açılışını yaptınız geçen haftalarda. Sayın Bakan, o yol tamamlanmadı yani size bu açılışı hangi siyasetçi, hangi idareci yaptırdıysa bence gidip onun bir hesabını sorun. Tamamlanmamış bir yolu “Tamamladık.” diye açarak ancak kendinizi kandırırsınız. Korkuteli halkı bu açılışı ve “Tamamlanmış.” ifadesini, beyanını yemez Sayın Bakan, açık söylüyorum. Bakın, yapılması gereken en önemli yer yapılmadı. Müteahhit diğer kısımları yani kolay olan kısımları yaptı, bitirdi; herhâlde şu an yok ortada. Esas sık kazaların olduğu yer hâlihazırda tek şerit vaziyette -şöyle göstereyim- ve siz esas yapılması gereken yerleri tamamlayamadınız ve kazalar şu an devam ediyor. Yine, sıcak asfalt olarak yapılan bir kısım tek şerit Sayın Bakan. Siz bu şekilde olan bir güzergâhın gidip “Büyük proje hizmete girdi.” diyerek açılışını yaptınız. Bence bir araştırın, size bu açılışı yaptıranlara -tekrar söylüyorum- bunun bir hesabını sorun diyorum.

Sayın Bakan, sunum kitapçığınızda gerek bu yıl gerek önceki yıllarda metro ve raylı sistemlerle ilgili konular var; Antalya'yı da buraya yine yazmışsınız. Geçen yıllarda da hep bunu söyledik: Örneğin, Antalya'daki 19,1 kilometrelik raylı sistemin parasını gelir gelmez Antalya Büyükşehir Belediyesinden aldınız, son kuruşuna kadar Antalya Büyükşehir Belediyesi ödedi. Aynı şekilde İstanbul Büyükşehir Belediyesi de yine bu parayı ödedi. Hasılat üzerinden yüzde 15 esasıyla daha uzun süreçte ödenmesi gereken parayı bu belediyeleri Cumhuriyet Halk Partisi kazanır kazanmaz kanun değişikliği yaparak İller Bankasından gelen kaynaktan yüzde 5 kesim yoluyla aldınız. Örneğin, Ankara Belediyesinde Çayyolu-Sincan-Keçiören hat gelirlerinden yüzde 15 üzerinden kesinti yapılsaydı 1 milyar 342 milyon TL tahsil yapma imkânınız varken, şimdi Büyükşehir Belediye Başkanımız Mansur Yavaş bu süreçte 4 milyar 750 milyon TL ödeme yaptı.

Sayın Bakan, defalarca söz verdiniz, 2013 yılında projesi başlatıldı -sizin genel müdürlüğünüz süreçleri dâhil, önceki Bakanlar dâhil- 2017 yılında projesi tamamlanan, 2018 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla Esenboğa hattının 1'inci kısmı olan Keçiören-Kuyubaşı-Esenboğa Havalimanı-Yıldırım Beyazıt Üniversitesi arası Ulaştırma Bakanlığınca üstlenilmiş ve bu yatırım programında yer almakla birlikte hâlihazırda bu projelere başlamadınız Sayın Bakan. Geçtiğimiz yılda da yine biz bunu buradan dile getirdik. Yani havaalanına kadar uzanan bir hattı Ankara'ya kazandırmanız gerekir. Ankara Büyükşehir Belediyesi de bunun devamını gerçekleştirecek. Eğer siz bu projeyi tamamlarsanız yani Keçiören-Havaalanı metrosunu çözerseniz yine Belediye Başkanımız Mansur Yavaş Çubuk ve Akyurt'a kadar uzaması gereken raylı sistemi devam ettirecektir. Bunlarla bağlantılı olarak Sayın Bakan size soruyorum: Bu raylı sistem ihalelerinde Bakanlık tarafından yapılan ihaleler ile belediyeler arasında yapılan ihale bedelleri arasında ciddi rakam farkları olduğu yani rakamların böyle uçuk olduğuna dair iddialar var; bunu da size soruyorum.

Şimdi, sunum kitapçığınız var, biz bunları okuyoruz Sayın Bakan. Yani bu kitabı veriyorsunuz, biz bunları gerçekten inceliyoruz. Geçen yılki sunum kitapçığınızda şöyle bir ifade var: “Ankara-İzmir mevcut demir yolu 824 kilometreden 624 kilometreye inerek seyahat süresi üç buçuk saate düşecektir.” dediniz geçen yıl. Bu yılki sunumda “Ankara-İzmir hızlı demir yolu hattı sayesinde 824 kilometre olan mevcut hat uzunluğu 505 kilometreye düşecek.” dediniz. Bir yılda 120 kilometre bu yolu kısaltmışsınız, sizi kutluyorum Sayın Bakan.

Şimdi, Antalya'nın çok önemli konuları var. Siz de geldiniz, geçen hafta açıklamalar yaptınız. Ben yine Antalya adına size soruyorum ve sizden talep ediyorum Sayın Bakan: Bakan olarak Antalya'ya katkıda bulunun. İktidarınız adına geliyorsunuz, siz de birtakım söylemlerde bulunuyorsunuz, size söyliyorlar ama yapılmıyor. Bakın, geçen yıl söyledim, buradan “Yapacağız.” dediniz, tam bir yıl geçti; ortada ne proje var ne kazma var, hiçbir şey yok. Yeni Sanayi yani Akdeniz Sanayi girişi Uncalı-Duraliler güzergâhında acilen katlı kavşak ve yol genişletme çalışmalarına ihtiyaç var Sayın Bakan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, süre doldu, bir dakika ekliyorum, toparlayın lütfen.

CAVİT ARI (Antalya) - Burası Bakanlık olarak sizin sorumluluğunuzda olan bir güzergâh. “Evet, yapacağız.” dediniz, üzerinden bir yıl geçti, hâlâ bir şey yapılamadı. Antalya'nın en sıkıntılı güzergâhı, burayı yapın Sayın Bakan; söz verdiniz, burası yapılmalı; yapmayacaksanız da Antalya Büyükşehir Belediyesine yetkiyi devredin, Antalya Büyükşehir Belediyesi yapsın.

Yine, daha önce ifade ettiğimiz, Elmalı-Gömbe-Kaş, gerçekten tarım anlamında çok önemli bir hat, bu hattın mutlaka yapılması gerekiyor. Sadece tarım değil, turizm adına da Elmalı'dan Ege'ye uzanan yani Kaş'tan Fethiye istikametine doğru giden en önemli alternatif yollardan bir tanesi. Bu yola mutlaka başlanılıp sonuç alınması gerekir. Sayın Bakan, bunlar şu kısa süre içinde sayabildiğimiz konular.

Yine, son...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Arı.

Sayın Oluç, buyurun lütfen.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Bakan Yardımcıları ve değerli bürokratlar; hoş geldiniz.

Şimdi, kısa sürem var, birkaç noktaya değinmek istiyorum. Kültür ve Turizm Bakanlığının RTÜK'ü var yasaklamalar ve cezalar için, sizin de BTK'niz var yani her Bakanlıkta bu yasaklamalar açısından ve engellemeler açısından işleyen bir kurul var. Şimdi yani bu sadece

sizin Bakanlığınızın sorunu değil, onun için bunu söylüyorum, yanlış anlamayın; iktidarın genel olarak sorunu var yani özgürlüklere karşı yasakçı bir zihniyeti savunan bir iktidar maalesef, her gün çeşitli örnekleriyle karşı karşıya kalıyoruz yani siz tek Bakanlık değilsiniz bu konuda. Kastettiğim, esas itibarıyla, bu internet yasaklarıyla ilgili bir mesele.

Biliyorsunuz, Freedom House Freedom on the Net 2024 Raporu'na göre Türkiye "Hâlâ özgür değil." kategorisinde yer alan ülkelerde bu konuda baktığımızda, raporu siz de görmüşüzdür. Zaten raporun Türkiye bölümünde de AKP iktidarının daha fazla otoriterleştiği ve ifade özgürlüğünün daha fazla kısıtlandığı belirtiliyor. Ama zaten bu da tek rapor değil iktidarla ilgili olan yani sadece, dediğim gibi, internet alanıyla da ilgili değil, ifade özgürlüğü konusunda Avrupa Birliğinin, Avrupa Parlamentosunun da Avrupa Konseyinin de hazırladığı birçok rapor da var ama bu alanda da aynı zihniyet devam ediyor.

Bir tanesi, biliyorsunuz, Instagram konusundaki yasaklamayı ve o zaman 75 baroyu temsilen de bir açıklama yapılmıştı ve "Yurttaşların ifade ve haberleşme özgürlüğü, basın özgürlüğü gibi temel anayasal hakların yürütme organının kanundan kaynaklanmayan bir kararıyla engellenmesi demokratik bir hukuk devletinde kabul edilemez." demişti barolar. Nitekim ne oldu? Ankara 13. İdare Mahkemesinde Anayasa'ya aykırılık davası açıldı biliyorsunuz. Sonra BTK dava dosyasına katalog suçlarla ilgili herhangi bir savunma vermedi, bir süre sonra dava konusu işlemin geri alındığını bildirdi. Mahkeme de konusu kalmayan davada davacılar vekâlet ücreti ödenmesine hükmetti. Dolayısıyla aslında hem BTK hem mahkeme hukuk dışı bir işlem yapıldığını zımnen kabul etmiş oldu bu konuda. Zararı kim ödedi? Zararı Instagram'da ticaret yapanlar ödedi, biraz da özgürlüklerden olmuş olduk bir kere daha. Şimdi, bu konuya kısaca değinmiş olayım çünkü bu mesele önemli mesele. Sık sık böyle şeylerle karşılaşma ihtimali olduğu için bu tür hukuksuzluklarla bir daha karşılaşmamayı dileyerek bu kısmı kapatmak istiyorum.

İkinci değinmek istediğim konu, bu verilerin, kişisel verilerin sızdırılması meselesiyle ilgili sizin çeşitli açıklamalarınız olmuştu. Evet, sizin Bakanlığınızla ilgili değil bu fakat sizin açıklama yaptığınız bir konuydu. Şimdi, baktığımızda 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Yasası hazırlanıp yürürlüğe girdiğinde Cumhurbaşkanlığı Dijital Ofisi başta olmak üzere iktidar odakları "Türkiye'nin verisi Türkiye'de kalacak." söylemine sahipti ve bu konuda çeşitli açıklamalar yapıldı. Bu nedenle de hatırlarsanız yasanın yurt dışına veri gönderilmesi hükmünü düzenleyen 9'uncu maddesine yurt dışına veri gönderilmesini zorlaştıran hükümler de konuldu. Hatta, ticaret alanında ciddi sorunlar yaşandı, sonra 9'uncu maddede değişikliğe gidildi ve yurt dışına veri aktarılması daha basit kurallara tabi tutuldu.

Şimdi, siz de takdir edersiniz ki bugünkü dünyada dijital yaşamın her yeri sarıp sarmaladığı bir dönemde verilerin sınır ötesine çıkmasını önlemek neredeyse imkânsız; önemli olan, verilerin ne şekilde gittiği ve hangi verilerin gittiği meselesi esas itibarıyla. Şimdi, bu konuda büyük laflar ediliyor fakat ben bir soruyla bunu bağlamak istiyorum. Şimdi, 85 milyon yurttaşın verisini depolayacak, koruyacak bir "cloud" sistemi var mı Türkiye'de; 85 milyon yurttaşın verilerini depolayacak. Türkiye verilerini nerede tutmaktadır Sayın Bakan? Yeterli depolama alanına sahip serverler var mıdır elimizde? Bizim bilgilerimize göre yok. Yanılıyorsak siz bunu elbette ki düzeltirsiniz ama yoksa gerçekten, bu konuda bir sıkıntı yaşıyorsa "Verilerimiz Türkiye'de kalıyor." lafını daha dikkatli kullanmakta fayda olduğunu düşünüyoruz.

Şimdi, bir diğer konu... Biliyoruz, kaçınılmaz belki, onun için söylüyorum bunu, bu sizden kaynaklı bir şey değil ama Google, Microsoft, Meta gibi büyük şirketler neredeyse bizim o alanı kullanan yurttaşlarımızın verilerini zaten bir şekilde ele geçiriyorlar, onu da her gün yaşıyoruz. Dediğim gibi, bu sizden kaynaklı değil, teknolojik gelişmenin yarattığı sonuç. Fakat şöyle bir şey var: Dijitalleşme çok önemli gerçekten, bu teknolojik gelişmenin bize sunduğu bir imkân fakat Türkiye kadar dünyada hiçbir ülke bu kadar hızlı dijitalleşmiyor gördüğümüz kadarıyla, belki varsa bir iki tane siz örnek verebilirsiniz. Bunu neden söylüyorum? Teknolojik altyapısı olmadan bu kadar hızlı dijitalleşmenin yarattığı sorunlar var, özellikle veri koruması açısından. Mesela, Amerika, Almanya, Japonya, Çin gibi ülkelere baktığımızda Türkiye'deki gibi bir e-devlet sistemi yok. E-devlet sistemi size bağlı değil tabii ki, İçişleri Bakanlığıyla ilgili ve yurttaşlar için de büyük bir kolaylık da sağlıyor bu e-devlet sistemi, evet, bunu da reddetmiyoruz fakat bu sistem her türlü saldırıya karşı açık aslında ve vatandaşların verisini savunma sistemi olmadığı için saldırının sonuçlarının olumsuz olmasına yol açıyor. Dolayısıyla "Bu kadar hızlı dijitalleşme doğru mu acaba?" sorusunu sorduruyor. Tabii ki teknolojiden faydalanmak önemli ama dediğim gibi, bunun önlemini almadan bunu yapmanın yarattığı sorunlar var. Siz de biraz evvel de söylediniz yani pandemi döneminde Sağlık Bakanlığı üzerinden, özellikle e-nabız üzerinden epey bir veri dışarı gitmiş oldu ama e-nabız sisteminde zaten büyük açıklar olduğu biliniyor yani şu anda da bilinen bir şey. Dolayısıyla Sağlık Bakanlığı da bu konuda herhangi bir önlem almıyor aslında -büyük ihtimalle- sizin de bu konuda uyarmanız lazım.

Şimdi, Sayın Bakan, bir de şöyle bir şey var, çeşitli medya organlarında çıktığı için bu haberler yine soru yönelmek istiyorum. İçişleri Bakanlığının MERNİS sisteminden sürekli verilerin çekildiğine ve Telegram gruplarında satışa sunulduğuna dair haberler çıkıyor, bundan da rahatsız oluyor tabii ki herkes, endişeleniyor. MERNİS sistemine kimler bu şekilde ulaşabiliyor yasal olarak? Herhangi bir dernek çok cüzi bir parayla MERNİS sistemine ulaşabiliyor mu ve kişisel verilerin elde edilmesine yol açıyor mu bu ulaşma? Bu verilerin de satıldığına ve yayımlandığına dair birçok haber çıkıyor yine çeşitli yerlerde. Bu konudaki soru işaretlerini gidermek gerekiyor; buna dair bir çözümü söylemiş olayım.

Son kalan kısımda... Sayın Bakan, sizinle bunu geçen sene de konuşmuştuk aşağıda, Genel Kurulda. Şimdi, bu uçak seferleri ve altyapı yatırımlarıyla ilgili çok ciddi bölgesel eşitsizlikler var biliyorsunuz. Yani mesela Van bir örnek. Sadece Van değil tabii, birçok örnek verebilirim bu konuda; Diyarbakır başka bir örnek, Mardin, Batman başka örnekler. Buralara günlük uçak seferleri sayısı yetersiz. Bunu konuşmuştuk geçen bütçede de fakat herhangi bir değişiklik olmadı. Birinci sorun bu.

İkincisi: Bir de çok ciddi rötalar yaşıyor. Geçen sene de aynı şey vardı, şimdi bu AJet'le beraber bu rötalar süreleri iyice artmış oldu. Dolayısıyla burada çok büyük bir sorun var, bu konuda herhangi bir adım atmaya düşünüyor musunuz, planlıyor musunuz? Geçen sene de sorduğum için, sizinle bu konuyu konuştuğum için ve herhangi bir gelişme olmadığı için de tekrar sormak istiyorum.

Bir de yani mesela Van ve Diyarbakır, bölgenin en büyük 2 kentinden bahsediyoruz, hem turizm açısından hem sanayi açısından da...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Sayın Başkan, bir dakika uzatır mısınız?

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Buyurun.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Teşekkür ederim.

Van ile Diyarbakır arasında herhangi bir uçak seferi yok. Neden olmaz? Neden yapılamaz böyle bir şey? Türkiye'nin birçok ili arasında uçak seferleri varken Van ve Diyarbakır bundan neden mahrum bırakılmaktadır? Bu meseleye dair de bir cevap vermenizi bekliyoruz.

Biraz evvel konuşan vekilimiz de bir konuda teşekkür etti size, gerçekten o önemliydi. Fakat tamamlanmamış, çok uzun yıllardır tamamlanmamış projeler var yani çevre yolu projeleri var; Van'da var, Şırnak'ta var, Diyarbakır'da var. Bunlar uzun yıllardır tamamlanmamış ve ne zaman tamamlanacağına dair de elimizde somut vaatler yok, bunları da sizden bekliyoruz. Bunları da soru olarak sormuş olayım.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Teşekkür ederim Sayın Oluç.

Sayın Usta, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

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

Öncelikle sözlerime başlamadan önce, bugün 25 Kasım, cennetmekân Başbuğ Alparslan Türkeş'in 107'nci doğum yıl dönümü; kendisini rahmetle, saygıyla anıyorum.

Şimdi, Sayın Bakan, ben geçen yıl Komisyon üyesi değildim Grup Başkan Vekilliği görevimden dolayı, dolayısıyla sizinle ilk bütçemiz bu. Fakat gördüğüm kadarıyla siz de Ulaştırma Bakanlarının geleneğini bozmamışsınız, böyle her şeyi "yirmi iki yıllı torba" şeklinde veriyorsunuz. Dolayısıyla geçen yıldan bu yana ne yapıldı, nasıl bir gelişme kaydettiniz, ne yaptınız, onları göremiyoruz esas itibarıyla çünkü yirmi iki yıl olarak veriyorsunuz. Neyse, güzel...

Şöyle bir şey söylediniz, rakamın doğruluğunu, yanlışlığını tartışmıyorum: Yirmi iki yıl içerisinde güncel değerlerle...

(Uğultular)

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Sayın Usta, bir saniye lütfen.

Değerli arkadaşlar, değerli Komisyon üyeleri; lütfen sükûneti sağlayalım, hatibi duyamıyoruz.

Evet, buyurunuz.

ERHAN USTA (Samsun) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, "280,6 milyar dolar yatırım yapıldı." dediniz; rakamın doğruluğunu, yanlışlığını tartışmıyorum, nasıl hesap edildiğini de tartışmıyorum. Şimdi, bu güzel bir şey fakat soru şu Sayın Bakan: Bunu kimin parasıyla yaptınız? Birinci sorunun alt sorusu, bir: Devletin... Yani bir bütçemiz vardı, bütçe fazlamız vardı, onunla mı yaptık? Oraya bakıyorsunuz, bütçe açıkları -geçmişteki bütün yıllarda da öyle, bu yıl, 2025 yılında da öyle- bırakın Ulaştırma Bakanlığı yatırımlarını, bizim toplam yatırımlarımızın çok çok üzerinde. Dolayısıyla, hani "Yatırım için borçlanılır." -iktisatçılar bilir onu- düsturundan hareketle, aslında, bütçe açısından baktığımızda, yaptığınız bütün yatırımlar devlet açısından borçlanarak yapılmış, bu bir borç; bu bir. Tabii, borcun karşılığında faiz ödüyorsunuz, ciddi bir şekilde faiz ödüyorsunuz, o kırılma yaratıyor, onun diğer hususlarına gelmiyorum.

İkincisi: Şimdi, ülkenin geneli açısından bu yatırım nasıl yapıldı? Yani sadece -bütçe- devlet olarak düşünmeyelim, ülkenin geneli açısından baktığımızda, biz cari açık veren bir ülkeyiz dolayısıyla aslında baktığınızda bu yatırımlar, hem sizinki hem de diğer yatırımlar, hatta yatırımların çok çok fazlası dış kaynakla yapıldı. Yani şunu söylemeye çalışıyorum: Siz "280 milyar dolar" dediniz, bu dönemde, aynı dönemde Türkiye nominal dolarla 620 milyar dolar cari açık verdi, dış kaynak kullandı. Yani kullandığımız dış kaynağın bir kısmıyla işte sizin yatırımlar yapılmış. Dolayısıyla, buradan şuraya gelmek istiyorum... Ha, tabii, bu para niye geliyor? Yabancı parasını bedavaya verir mi? Ya borç olarak geliyor, faizini alıyor, gidiyor... Bakın, sadece 2023 yılında bu ülke 18 milyar dolar dış borç faizi ödedi, 18 milyar dolar arkadaşlar dış borç faizi. Öyle para kullanmak güzel de kullandığınız paranın hakikaten sonucuna bakmak lazım yani ülkeyi nasıl bir yükümlülük altına soktuğuna bakmak lazım. Bu para niye geliyor? Borç olarak geliyor, faiziyle alıyor gidiyor faizini. Gayrimenkulleri satıyorsunuz, taşını toprağını sattı bu ülke, 2006'dan bu yana Türkiye 70 milyar dolar yabancılara gayrimenkul sattı; bildiğimiz rakam. Onun dışında, şirketlerinizi devralıyorlar, hisse senetlerini, işte, sigorta sektörünün yüzde 70'ini, 80'ini, bankalarınız gidiyor kelepir fiyatlara, fabrikalarınız gidiyor. Dolayısıyla bu şekilde gelen paraları nasıl kullandığımıza çok dikkat etmemiz lazım, kılı kırk yarmamız lazım. Kılı kırk yarıyor musunuz? Yarmıyorsunuz. Sizin için demiyorum, şahsi algılamayın, ben Hükümetin genel politikaları açısından bunu söylüyorum. Ulaştırma Bakanlığı da sicili en bozuk olan Bakanlık, en kötü Bakanlık, parayı en kötü kullanan -şimdi, bir tane bir soygunun anatomisini anlatacağım- yani yolsuzluğun, hırsızlığın en fazla olduğu bakanlıklardan bir tanesi Ulaştırma Bakanlığı. Bunu delillendireceğim, benim söylediğim rakamlar karşısında bir rakam söyleyebilerseniz ben sözlerimin hepsini geri alacağım ama tabii rakamların doğru olması kaydıyla. Şimdi, meseleyi şahsi olarak algılamayın...

Ha, kamu-özel iş birliği projelerinin bir geneline bakalım Sayın Bakan. Şimdi, Sayın Cumhurbaşkanı Başbakanlığı döneminde, Cumhurbaşkanlığı döneminde hep ne dedi bize? Dedi ki: "Kardeşim, bu kamu-özel iş birliği projeleriyle cebimizden beş kuruş çıkmayacak; şunları yapacağız, bunları yapacağız." Bakın, sadece sizin Bakanlığınızın -Karayolları Genel Müdürlüğü ile şeylerin rakamlarını söyleyeceğim, herkes de biliyor zaten- 2017-2024 döneminde kamu-özel iş birliği projelerinin garantisi kapsamında 11,8 milyar dolar ödeme yapılmış 2024'ün, bu yılın sonuna kadar, 11,8 milyar dolar. Üç yıllık bütçe var önümüzde, görüyoruz, önümüzdeki üç yıl boyunca 7,6 milyar dolar daha yapılacak. Toplam sadece Ulaştırma Bakanlığının "Hiç, beş kuruş para çıkmayacak cebimizden." dediği kamu-özel iş birliği projelerinin sadece garantileri için ödenecek para 19,3 milyar dolar. Dolayısıyla onun da bir palavra olduğu, beş kuruş çıkmayacağının da bir palavra olduğu ortada.

Şimdi, bir defa şu var: Bu kamu-özel iş birliği projeleriyle ilgili vatandaş aydınlatmıyorsunuz, ortada rakam yok. İşte, rakamı, biz sıkıştırıyoruz bir yerde bir soru önergesiyle, azıcık oradan bulunuyor, azıcık buradan bulunuyor, akademisyenler çalışıyor, şirkette çalışanlardan, görevi bırakanlardan sonradan alınan bilgiler var, devlette çalışanlardan alınan bilgilerle en son bir noktaya kadar geliniyor ve bunun üzerinde insanlar aslında analiz yapıyor. Ama ben şunu söyleyebilirim: Osmangazi projesiyle ilgili, “Asrın soygunu.” dediğimiz Osmangazi projesiyle ilgili aslında vereceğimiz rakamlara tamamen sonuna kadar güveniyoruz çünkü hakikaten çok uğraştık, çok çalıştık.

Şimdi, bu projenin yedi yılı yapım, on beş yılı işletme, yirmi iki yıllık bir proje -çok detayına girmeyeceğim, vaktim sınırlı- yanlış hatırlamıyorsam 2016 yılının Temmuz ayında açılıyor. Değerli arkadaşlar, 1 köprü, 4 tane de yol projesi bu. 5 ayrı etap değil mi Sayın Bakan, yanlış hatırlamıyorsam, 1 köprü, 4 yol. Şimdi, bunun her birinin geçiş ücretleri, garantileri, fiyatları, şunları bunları ayrı olduğu için bunları ayrı ayrı analiz edebiliriz. Biz daha çok köprü üzerinde duracağız çünkü köprüye bakarak yol tarafı çok masum, orada çok fazla bir sıkıntı gözüküyor, köprüyü görünce zaten diğerini şey yapamıyorsunuz. Bir defa, arkadaşlar, defalarca sözleşme yapılmış, ihale işi bitmiş, defalarca zeyilname düzenlenerek sözleşmenin dışına çıkartılarak aslında işe, ihaleye fesat karıştırılmış. Net bu, bir defa yani defalarca bu yapılmış. Mesela, bunlardan bir tanesinde şöyle bir değişiklik yapılıyor, deniliyor ki: “Bu etaplardan -1 köprü, 4 tane de yol etabından- hangisi önce yapılırsa o işletme süresine eklenir.” Şimdi, toplam proje maliyeti açısından baktığımızda, projenin köprü kısmının yatırım maliyeti yaklaşık yüzde 18-20 civarında ama verilen garantiler açısından, gelir açısından payı yüzde 80. Akıllı bir firma ne yapar? Yatırımdaki payı düşük olan, maliyeti düşük olan ama gelirdeki payı yüksek olandan başlar. Dolayısıyla köprüyü önce yapıyor, köprü üç yıl sekiz ay önce açılıyor; “yolsuz köprü” diyorum o yüzden ben buna -tırnak içerisinde- “yolsuz” tamam mı?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Öncelik...

ERHAN USTA (Samsun) - Orhan, bir kesme.

Ve işletme süresi olan on beş yıla, üç yıl sekiz ay ekleniyor, on sekiz yıl sekiz aya çıkarılıyor. Bakın, sadece üç yıl sekiz ayda yatırım maliyeti -diğer maliyetleri de var elbette- 1,2 milyar dolar olan Osmangazi Köprüsü’ne üç yıl sekiz ayda ekstradan firmanın cebine koyduğumuz para 2,1 milyar dolar arkadaş. Böyle soygun dünyanın neresinde var, bana birisi bunu söylesin. Bakın, yatırım maliyeti 1,2 milyar dolar... Elbette işletme giderleri olacak, elbette ağır bakım onarım giderleri olacak, elbette finansman giderleri olacak -bakın bunların hepsini uluslararası standartlarda aldık- bütün parayı kredi olarak kullanmış olsa, işte dünyanın ağır bakım giderlerini yapmış olsa -dünyada bellidir bu, otobanların işte maliyetleri şunlar bunlar- onların hepsini yaptığımızda değerli arkadaşlar, bu projenin toplam maliyeti yani bütün işletme süresince yatırım maliyeti 2,8 milyar dolar, güncel; ABD dolarıyla etkileniyor çünkü bu. Ama garanti edilen gelir... Bakın, gelirin nereden geldiğinin bir önemi yok, vatandaş mı ödüyor, hazine mi ödüyor, o ikinci bir olay. Bu ihaleyle garanti edilen gelir 14 milyar dolar arkadaşlar. Bana birisi söylesin ya, 2,8 milyar doları yatıracaksınız, hatta yatırmayacaksınız, cebinizden beş kuruş da kullanmayabilirsiniz çünkü bütün finansman giderlerini de maliyetin içerisine ekledik yani borçla alacaksınız, sadece organizasyonu yapacaksınız, sadece iktidara yakın olacaksınız, 2,8 milyar dolar maliyet karşısında 14 milyar dolar gelir elde edeceksiniz. İşte o yüzden biz buna “asrın soygunu” diyoruz. Şimdi, sizden önceki Bakanların hiçbirisi buna karşı bir cevap veremedi. Ben bunu Adil Bey’e de söyledim, Fuat Oktay’a da söyledim, onlar sadece bize “Geçiş, garanti 40 bini karşıladık.” diyor. 40 bin tabii karşılanır arkadaşlar. Bakın, ben günlük 40 bin araç şeyi var ya onun karşılamadığını falan iddia etmiyorum ki. Karşılanır. Niye karşılanır bu köprüde? Çünkü 555 lira geçiş ücreti otomobil için. Biz firmaya ne ödüyoruz? Kaç lira ödüyoruz firmaya? 1.858 lira. Yani 555 lirasını geçen ödüyor, 1.308 lirasını da Tunceli’deki vatandaş ödüyor; Hakkâri’de, Samsun’da, Sivas’ta köprüyü hiç görmemiş vatandaş ödüyor arkadaşlar. O yüzden garanti... Şimdi Sayın Bakan da muhtemelen diyecek ki: “Garantileri, geçiş sayılarını karşıladı.” Sayıları elbette karşılar. Ya, kaç kişinin geçtiğinin bir önemi yok.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Var.

ERHAN USTA (Samsun) - Kişi geçtikçe... Ya, kişi geçmese tamamını ödeyecektik, Allah’a çok şükür, 555 lirasını alıyoruz Orhan, tamam mı? Bunu ben sana bir ara anlatırım Econ 101 seviyesinde, tamam mı?

Bakın, arkadaşlar, 555 lira alınıyor. Şimdi, üzerindeki kısmının bir önemi yok ama 555 liraya kadar olan, daha doğrusu 40 bine kadar olandan 555 lirası vatandaşın, üzerine 1.308 lirası hazineden karşılanıyor. Ya, hiç hesap bilmeye gerek yok, hiçbir detayını bilmeyin, bir proje ekonomik olsa, bir proje fizibil olsa, bir ihale doğru yapılmış olsa aslında müteahhide vereceğiniz paranın tamamını... Çünkü bu zaman tasarrufu getiriyor, bir sürü...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Sayın Usta, tamamlayın lütfen.

ERHAN USTA (Samsun) - Teşekkür ederim.

Bunu övüyoruz değil mi? “Bize bir sürü tasarruf sağlıyor.” falan diyoruz. Normal şartlarda müteahhide verdiğimiz paranın tamamını aslında bizim vatandaşın alabilmemiz lazım ama ancak yüzde 30’unu vatandaşın alıyorsunuz, yüzde 70’i hazineden veriliyor. Tamam mı değerli arkadaşlar?

Dolayısıyla, bakın, şu 2,1 milyar dolara dönüyorum tekrar. Şunu iddia ettik, biz dedik ki: “Bakın, üç yıl sekiz ay ilave ekstra bir işletme süresi verdiniz. Buradan 2,1 milyar dolar ekstra cebine para koydunuz.” Bu, ihalede yapılan, sözleşmede yapılan sonraki değişikliklerle yapıldı. Şimdi, biz bunu geçen yıl gündeme getirdiğimizde diyor ki Sayın Oktay: “Erken açılan gün sayısı 1.354 ve hiç araç geçmese yani sıfır araç geçse bile ancak bu rakama ulaşılabilir.” Ya, biz de bunu söylüyoruz zaten. Şimdi, bu 2,1 milyar doların tamamını hazinenin ödemesi gerekmiyor. Atıyorum, bunun 500 milyon doları vatandaşın alınıyor, geçenden ama kalanı buradan alınıyor. Bakın, itiraftır bu, yani hiç araç geçmesi yani ekstra...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Tamamlayın siz, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Açmıyor musunuz?

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Yok, açmıyoruz. Açmadan tamamlayın, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Ne diyorduk; 2,1 milyar dolar, bakın, bu, burada, şimdi bunun eğer aksini söyleyecekse de Sayın Bakan bize söyleyin. Ha, bu arada söyleyeyim, Sayın Bakan 2018 yılında Karayolları Genel Müdürü oldu, sonra Bakan oldu. İşin içerisinde imzası falan yok, ben şahsi olarak kendisini suçlamak için falan söylemiyorum. Ama o bize kurumsal bir şey anlattı, yirmi iki yılı anlattı, ben de size bu yirmi iki yılda yapılan büyük soygunu anlatıyorum, anlatabildim mi, o yüzden bugünün mevzuu olmuştu. Aslında bunu konuşmayacaktım, bir sürü önerilerim vardı, “Şunlar yapılsın, bunlar yapılsın.” diyecektik, Samsun’a ilişkin söyleyeceğim şeyler vardı ama siz “Bu kadar yatırım yaptık.” deyip bunları böyle renkli renkli bize anlatınca insan dayanamıyor, bu soygunu anlatmadan yapamıyor. Biz bu soygunu anlatacağız. Ben daha önceki Ulaştırma Bakanlarına ve Fuat Oktay’a -Fuat Oktay niye? Planlamadan Sorumlu Cumhurbaşkanı Yardımcısı olduğu için- hep şunu söyledim, dedim ki: “Siz, bunun karşısında bize adamakıllı bir hesap ortaya koymadığınız sürece biz bunu her yerde anlatacağız.” Size de bu vesileyle anlatmış olduk, bu vesileyle milletimizi de tekrar aydınlatmış olduk.

Teşekkür ediyorum.

Bütçenizin her şeye rağmen hayırlı olmasını diliyorum. Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Evet, teşekkür ediyorum Sayın Usta.

Evet, Sayın Orhan Yeg’in’de sıra.

Buyurun.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sayın Bakanım, bu konuyla ilgili cevabınızı Econ 101 seviyesinde bir anlatın da buradaki herkes, Sayın Usta dâhil bir anlasın.

ERHAN USTA (Samsun) - Eğer bunu anlatacak bir tane Ulaştırma Bakanı çıkarsa helal olsun, ben alnından öpeceğim, bir tane Ulaştırma Bakanı çıksın bunu anlatacak...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Herkesi saygıyla selamlıyorum.

Econ 101 geliyor, az sabırlı ol Sayın Usta, geliyor.

ERHAN USTA (Samsun) - Zoruna gitti Econ 101.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şimdi, sabahtan beri birçok şey anlatılıyor. Hatiplere bakıyoruz, “AKP’nin ulaştırma karnesi ortada maalesef.” diye böyle alaycı ve aşağılayıcı bir dille konuşuyorlar. Yolları bölüp gönülleri birleştiren; hava yolunu halkın yolu yapan; denizinin altından ve üstünden kıtaları buluşturan; Ferhat olup dağları delerek 723 kilometre yeni tünel açan; uçmayan kalmasın diye uçmayı ucuzlaştırarak ulaşılabilen yerlere vatandaşını ulaştıran; uydularıyla bizi, sesimizi 5 milyarın üstünde nüfusa ulaşma kabiliyetine eriştiren; dört saatlik uçuşla bizi bir buçuk milyar insanın yaşadığı toplumlara, onları da bize ulaştıran...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

(CHP ve İYİ Parti sıralarından laf atmalar, gürültüler)

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Orhan Bey, buyurun.

ORHAN YEGİN (Ankara) - ...kara trenleri ve garlarını turistik destinasyona dönüştürüp hızlı trenlerle şehirlerimizi, bölgelerimizi buluşturan; kavuşmaları çabuklaştıran; yaptığı onarım ve restorasyonlarla tarihi ve bugünü buluşturan; göçmen kuşların da huzuru için, hatta yalnızca onların huzuru için var olan geçişten vazgeçip programına tüp geçit yapmayı alan; velhasıl, limanlarıyla, tünelleriyle, uydularıyla, köprüleriyle duble yollarıyla, çevre yollarıyla, otobanlarıyla, metrolarıyla, hızlı trenleriyle, hava limanlarıyla, pistleriyle, terminalleriyle, TÜRKİYE’leriyle, GÖKTÜRK’leriyle, İMECE’leriyle, tersaneleriyle, kara yollarıyla, lojistik ağları ve lojistik merkezleriyle ve bakın arkadaşlar, yerli ve millî imkânlarıyla, sessiz sedasız ve büyük bir tevazuyla bu işleri yapmış bir döneme kötü karne biçmeye çalışıyorlar. Ya, arkadaşlar, adaletiniz yok da insafınız da mı kalmadı sizin ya! İnsafınız da mı kalmadı sizin? [CHP sıralarından alkışlar(!)]

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Arkadaşlar, alkış yok, lütfen sakince dinleyelim.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Peki, şimdi “Uçak inmeyen yere havalimanı yapan başka bir ülke gördünüz mü siz arkadaşlar?” sorusunu soran kişiyi on üç yıl başlarında baş tacı etmiş arkadaşlara tutup da bu işleri, arkadaşlar, anlatacak değiliz. İkinci pist yapıldı o uçak inmeyen yere, havalimanı yapılan yerin ikinci pisti yapıldı, bugün Avrupa’da, dünyada sıralamaya giren bir yer. Peki, ne var o karnede, o kötü karnede ne var? O kötü karnede ne var, bak; bölünmüş yol toplam uzunluğunu 6.101 kilometreden 29.373 kilometreye çıkarmış bir Türkiye var. Bu vesileyle, ortalama hız sınırını 40 kilometre sınırından 90’a çıkaran ve buna rağmen taşıt hareketliliği bu yirmi küsur yılda yüzde 200 artmasına rağmen, ortalama hız sınırı 2 katına çıkmasına rağmen ölümlü kaza oranlarını yüzde 77 azaltmış bir ülkeye siz karne veremiyorsunuz arkadaşlar. Kara yolu tünel sayısını 83’ten 495’e, tünel uzunluğunu 50 kilometreden 753 kilometreye çıkaran... Ha, bir şey daha söyleyeyim: Cumhuriyet tarihi boyunca AK PARTİ’den önce yapılan tünellerin uzunluğu 50 kilometre, biz sadece üç yılda Artvin Barajı’nın etrafında yaptığımız tünellerin toplam uzunluğu üç yılda 56 kilometre; karne, AKP’nin karnesi. Hey gidi muhalifler sizi.

Yüksek hızlı tren sıfır, şimdi 2.500 kilometre. Havaalanı sayımız, arkadaşlar, 26’dan bugün açılacaklarla beraber 60’a çıkmış. Diyorum ya “Hava yolunu halkın yolu yaptık” diye, bakın arkadaşlar, o zaman 55 milyonken bugün 335 milyona çıkmış terminal yolcu kapasitemiz. Kapasitemiz 55 milyondan 335 milyona çıkarmışız, yolcu sayısı da 34 milyondan bugün 215 milyona gelmiş. Şimdi, mobil abone sayımız 23 milyondan 93,3 milyona gelmiş. Tersane sayımız 37’den 85’e gelmiş. “En pahalı interneti kullanıyoruz.” diyorsunuz, ya, açın, biraz okuyun da öyle konuşun. 2023 sonu itibarıyla yayınlanan verilere baktığınızda 1’inci sırada Norveç var, 75 euro; 2’nci sırada İzlanda, 59 euro; 3’üncü sırada Avustralya, 54 euro; Amerika, övündüğünüz, o öve öve bitiremediğiniz Amerika, 47 euro; hepinizin sık sık gidip geldiği Birleşik Krallık, 44 euro; arkadaşlar, 73 ülkenin arasında 60’ıncı sırada Türkiye, 12,7 euro; 60’ıncı sırada 73 ülke arasında. Hey gidi muhalefet, hey.

Şimdi, arkadaşlar, değişik konuşmalar oluyor, üzülmüyoruz. Mesela, her cümlesine etnik bir ayrımcılık ve cinsiyetçi bir ayrım katan ve âdeta partisinin PTT'den sorumlu gölge bakanı gibi konuşan bir hatip kadın istihdamının artırılmasını, kadın istismarı veya istismar imkânının sağlanması olarak yorumladı. Yapmayın arkadaşlar ya! Bu kadar izanı kaybetmeyin, bu kadar ölçüyü aşmayın. Eleştiri olur, yapılan beğenilmez, bir şeyler söylenir ama ya, yapmayın, bunu yapmayın, kendinizi komik duruma düşürmeyin.

Şimdi, bize dediler ki arkadaşlar... Şimdi, bakın, kitapçıkta bir şey yok, 2002-2024... Bak, 2002-2024'te, bak biri bembeyaz, biri kıpkırmızı; bunu görün ya! Biraz utanın ya bir şeyler konuşurken, ki 2023 yılındaki verilerin 2024'le kıyaslandığı bir sürü istatistik var, açıp okumuyorsunuz, okusanız bilirsiniz, bilseniz böyle konuşmazsınız. Okumadığınız için bilmiyorsunuz, konuşuyorsunuz.

Şimdi, bakın, bizi ayrımcılık yapmakla, bölgeye hiç hizmet etmemekle, ulaştırma alanında bölgeye hiçbir şey yapmamakla suçladılar. Neden? Çünkü sadece şehirlerin merkezlerine gidip o merkezlerde nümayişlere, eylemlere katılıp muhtemelen geri dönüyorlar, taşraya, ilçelere demek ki gitmiyorlar. Gitselerdi arkadaşlar mesela Hasankeyf Tüneli'ni görürlerdi, oradan geçerlerdi veya geçtiler, burada geçmemiş gibi konuşuyorlar. Gitselerdi Cudi Dağı'na yapılmış 2 tane tünelden muhakkak geçerlerdi, burada bunu konuşmaktan hicap ederlerdi. Gitselerdi Ortabağ Tüneli'nden mutlaka geçmiş olurlardı. Bizde ayrım yok arkadaşlar. Mesela gitmiş olsalardı Singeç Köprüsü'nden geçmiş olurlardı...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Oraya yol yok, yol!

ORHAN YEGİN (Ankara) - ...mesela gitmiş olsalardı Hasankeyf Köprüsü'nden geçmiş olurlardı, gitmiş olsalardı Beğendik (Botan) Köprüsü'nden geçmiş olurlardı, gitmiş olsalardı Zarova Köprüsü'nden geçmiş olurlardı.

CAVİT ARI (Antalya) - Hasankeyf'in nasıl sular altında kaldığını gördü gidenler, Hasankeyf'in nasıl yok edildiğini, tarihin nasıl yok edildiğini, sular altında bırakıldığını gördü.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Arkadaşlar, bizde ayrımcılık yok; oy vermiş, vermemiş her yere hizmet götürüyoruz; mezhebine, bölgesine bakmadan, başını örtmüşüne, açmışına bakmadan, namazını kılmışına, kılmamışına bakmadan her yere hizmet götürüyoruz. Siz size oy vermeyene ekmek vermezken, aş vermezken, su vermezken biz oy vermiş mi, vermemiş mi bakmamış, her yere hizmet götürüyoruz. Yüzyılın işini yirmi yılda yapmış bir iktidara "AKP'nin ulaştırmadaki karnesi de ortada maalesef." demek yanlış oluyor arkadaşlar. Sizler, şehrine yapılmış, her biri alanında özelleşmiş 8 tane hastaneden oluşan, pandemi gibi acil ihtiyaç duyulan bir dönemde açılışı gerçekleşmiş, 426'sı yoğun bakım yatağı, toplam 2.682 yataklı, 725 muayene odalı dev sağlık kompleksinin, Çam ve Sakura Hastanesinin yollarını yapamamış belediye başkanının...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Ya, hastanede doktor mu var ya!

ORHAN YEGİN (Ankara) - ...maalesef bugün parti genel merkezine vesayet kurduğu bir partiden kalkıp bize laf söylüyorsunuz arkadaşlar, yapmayın bunları Allah'ınızı severseniz.

Şimdi, arkadaşlar, yeni yollar yapılmış, halkı paralı geçişe zorluyormuşuz, mahkûm ediyormuşuz halkı.

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) - Yalan mı?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ya, ne alakası var? İşte, Fethi Gürer orada. Sayın Fethi Gürer, sen yola çıktığın zaman "Eski Niğde Otoyolu kapalı. Hayır kardeşim, oradan gidemezsin, bu Niğde Otobanı'ndan gidip para ödeyeceksin." diyen var mı?

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Ya, vatandaşın 840 lira alıyorlar, 840 lira!

ORHAN YEGİN (Ankara) - İstanbul'a gidip gelenleriniz var. E5 orada duruyor, bizden önce yapılan otoban orada duruyor. Kuzey Marmara Otoyolu'nu açmışız. Sizi oraya zorlayan var mı arkadaşlar?

ALİ GÖKÇEK (İstanbul) - Navigasyon uygulamalarıyla bile anlaşılmışsınız, oraya götürüyor.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Allah'ınızı severseniz... Çanakkale Köprüsü'nü yapmışız, "Lapseki-Eceabat arası feribota binemezsin." diye zorlayan var mı? Arkadaşlar, Osmangazi Köprüsü'nü yapmışız, kime deniliyor ki orada, "Eskihisar-Topçular arasında gideceksin, feribota binmeyeceksin, bu köprüden geçeceksin." diyen var mı?

CAVİT ARI (Antalya) - Ya, yapılmasına karşı olan mı var kardeşim? Nasıl konuşuyorsun ya!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Karamürsel'den, İzmit'ten, körfezden dolanıp geçmeyeceksin, saatlerini o yolda geçirmeyeceksin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

CAVİT ARI (Antalya) - Devletin imkânıyla yapın da soydurmayın ülkeyi, bütün mücadelemiz buna dair.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Sayın Yegin, uzatıyorum, toparlayın.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Toparlıyorum, bitiriyorum. Son dakikam.

Şimdi "Bize dünyanın en pahalı otoyollarını kullanıyorsunuz, dünyanın parasını verip geçiyorsunuz." diyorsunuz.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Bayramda hangi köprü bedava?

ORHAN YEGİN (Ankara) - "Dünyanın en pahalı internetini vatandaşlara kullandırтыyorsunuz." diyorsunuz. Arkadaşlar, sosyal medya şirketlerine yapılan bant daraltmalarını eleştirmek için "Sizi eleştirenleri hapis yatırıyorsunuz, mafyalara da çetelere de her şey serbest." diyorsunuz. Değerli arkadaşlar, biriniz çıkıp "Yandaşları zengin etmek için ihaleler yapıyor, onları zengin ediyor." diyorsunuz. Bir diğeri "Ya, bu fiyatlarla müteahhitler işe girmez, giren bitiremez, yollar yarım kalır." diyorsunuz. Ya, nasıl bir çelişki yaşıyorsunuz arkadaşlar, nasıl bir çelişki yaşıyorsunuz?

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT (Van) - Siz müteahhitlerin sözcüsü müsünüz? "Her işte çuvalladınız, farkında mısınız?" diyorsunuz, bilgi diye verdiğiniz, yorum diye yaptığınız her şeyde, neredeyse her başlıkta çuvallıyorsunuz arkadaşlar. Geliyorsunuz, burada 5 başlıkta...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ORHAN YEGİN (Ankara) - Başkanım, son cümlem.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Tamamlayın ama.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Buraya gelip 5 başlıkta 55 iftira atıp sonra da “Bunların sadece biri bir ülkede olsaydı o ülkede bakan istifa ederdi Sayın Bakan.” diyorlar. Size bir şey söyleyeyim mi arkadaşlar: O ülkelerde dürüst insanlara iftira atılmaz, atılsa bize değil 55’i, 1 tanesinin yalan olduğu o iftira sahibinin yüzüne söylene, ispat edilse, o iftira sahibi kimsenin yüzüne bakamaz. Ne de olsa iftira bedava, atın atın durun arkadaşlar.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Evet, teşekkür ediyorum Sayın Yegin.

Değerli arkadaşlar, değerli milletvekilleri; lütfen biraz daha sessiz olalım.

Sayın Aşkın Türelî’ye söz vereceğim şimdi.

Sayın Türelî, buyurun.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlarımız ve basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, benim anlamadığım bir şey var, o da şu: Biz bu sene 2025 yılı bütçesini görüşüyoruz, geçen sene de 2024 yılı bütçesini görüştük. Biz burada geçen seneden bugüne kadar ne oldu, geçen sene söylenenler, politikalar gerçekleşti mi, kaynaklar harcandı mı, bu sene yeni olarak ne getireceksiniz; onları görmek istiyoruz. Yani burada ikide bir bütün şey “Biz AKP döneminde böyleydik, şuradan aldık, buraya devraldık, bilmem ne.” bunların bir anlamı yok. Biz de söyleyeceğiz, biz de arada kıyaslıyoruz şeyin içinden ama burada bütçe görüşüyoruz arkadaşlar. Geçen seneye göre bu sene nedir? Geçen sene Sayın Bakan geldiğinde hangi projeler tamamlanacak dedi, onlar tamamlandı mı, tamamlanmadıysa niye tamamlanmadı, bu sene ne söyleyeceksiniz; bunu konuşacağız burada. Öbür türlü, havanda su dövüyoruz. Burada geliyorsunuz...

Bir de şöyle: Siz niye burada oturuyorsunuz? Bakan, biz şunu yaptık, bunu yap... Sayın Bakan cevap versin, projelere o cevap versin.

ORHAN YEGİN (Ankara) - O da verir, biz de veririz, istediğimizi konuşuruz.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Hayır, değerli kardeşim, burada biz Hükûmete hitap... Kaç kere, defalarca konuştuk, yasama ve yürütme arasında bir ayrım var. Burada biz yasama tarafındayız, yürütmeye soracağız, yürütme de bize bütün elindeki... Bilgilere sahip, sunuş yaptığı bunların içinden...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Biz rahatsızlık duyduğumuz için onları düzeltme ihtiyacı duyuyoruz.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Hayır, düzeltme ihtiyacı değil, bizim yani...

Bakın, arkadaşlar, biz şunu görmek istiyoruz: Bütçe görüşmelerinin özü ve ruhu bu şekilde olmak zorunda. Geçen sene Bakan geldiğinde ne söyledi, söylediklerini yaptı mı, bu sene ne söylüyor? Önümüzdeki sene de gene, aynı şekilde, diyecek ki: “Sayın Bakan siz geçen sene böyle dediniz ama yapmadığınız bunlar.” Bunları konuşacağız bütçede. Hikâye, “Orada şunu yaptık, bunu yaptık.” falan.

Şimdi, vakit gidiyor tabii, hızlı biçimde geçeyim. Şimdi, bu ulaştırma yapısı, ulaştırmadaki problem önemli. Çok önemli bir sektör, üretim ve tüketim arasındaki ilişkiyi kuran, pazarı bütünleştiren, ekonomik aktiviteleri birleştiren bir sektör. Ama ben yıllardan beri biliyorum, bütün planlarda, orta vadeli programlarda, programlarda hep “ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı, dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulması” diyoruz ama bakıyoruz ki ne yazık ki buna ilişkin hiçbir aşama kaydetmemişiz. Alın, somut olarak söylüyorum: “Dengeli bir yapı” diyorsunuz, hiçbir şey yok. Hem yolcu taşımacılığında hem yük taşımacılığında kara yollarının lehine olan yapıyı değiştirmemişsiniz, aynen devam ediyor. Hem geçmişle kıyasladığımızda devam ediyor hem de bizimle birlikte uluslararası kıyaslamada, OECD ülkelerine baktığımız zaman ya da AB ülkelerine sorun devam ediyor.

Bakın, kara yolu yolcu taşıması 2002 yılında yüzde 96’yı, 2022 yılında -bunlar devletin resmî rakamları, 2025 Yılı Cumhurbaşkanlığı Programı’ndan alıyorum- 91,2 olmuş. Arkadaşlar, söylenen bir şey var ortada, “Ben ulaştırma yapısını düzelteceğim.” diyor Sayın Bakanlar ama düzeltmemişler. Demir yolu 2,3’ümüş, 1,5 olmuş. Yüke bakıyorum, hiç değişmemiş, 2002’de yüzde 89,3’ü kara yoluymuş, yüzde 4,3’ü demir yoluymuş, hiç değişmemiş 2022’de, yirmi yılda aynı kalmış. Yolcu taşımacılığı AB ile kıyasladığımız zaman, baktığım zaman orada şunu açık ve net olarak görüyoruz: Demir yolu burada... Tabii ki kara yolu etkin, pay olarak baktığımızda daha çok ama demir yolunun da ciddi bir payı var. Örneğin, yük taşımacılığında AB27’de demir yolunun payı yüzde 17,2 ama Türkiye de aynı şekilde yüzde 4,6 yani bir ilerleme olmamış, devam ediyor. Neden yapmıyoruz bunu? Neden kara yoluna dayalı olan bu dengesiz yapıyı devam ettiriyoruz? Hem demir yolu yoğunluğunda hem de demir yolu verimliliğinde Türkiye, Avrupa ülkelerinin çok gerisinde; bunlar da yine devletin resmî rakamları.

Kamu-özel iş birliği modeli. Bu, 1980’lerde başlayan bir model. Arkadaşlarımız da bahsetti, çok fazla ayrıntısına girecek zamanım yok ama önce yap-işlet ve yap-işlet-devretle başlayan, sonra 2013’lerde yap-kirala-devrete dönüşen bir yapı. Bütçeden hiç para çıkmayacağı söyleniyordu ama baktığımız zaman öyle değil. 2025 yılında Ulaştırma Bakanlığı ve Karayollarına trafik garantileri ve katkı ödemeleri 99,6 milyar lira yani 100 milyar lira. 100 milyar lira para vereceğiz, 2026’da 119 milyar, 2027’de 125 milyar lira; çok büyük paralar bunlar. Hani bütçeden para çıkmayacaktı? Bu modeli biz çok eleştirdik. Bu model doğru bir model değil çünkü bu modelin içinde... Tabii ki bir ülkede kamusuyla özellikle ülke birdir elbette ama geçmişte kamunun yapabildiği, Devlet Planlama Teşkilatında yatırım programına alınan ve belli kaynağı aktararak tamamlanan yolların, köprülerin, otoyolların, havaalanlarının sonra bu model eliyle yaptırılmış olması, özel sektörü esas yapması gereken alandan, imalat sanayi alanından çekti. Halbuki özel sektör, dış ticarete konu olan sektörlerde uzmanlaşmalı. Üretimi,

ihracatı artıracak, istihdamı artıracak bir perspektife ihtiyaç var. Bu modelin hiç hesabı kitabı yok, fizibilitelelerini, sözleşmelerini bilmiyoruz. Bugünkü değer hesabının yapıp yapılmadığını bilmiyoruz. Bugünkü değer hesabı şu demek: Bu işi devlet yapsaydı kamu yatırımında ne kadara mal olacaktı? Bunu özel sektöre yaptırdığımızda ya köprü, otoyollarda olduğu gibi vazgeçiyoruz bir gelirden ya da şehir hastanelerinde olduğu gibi kira ödüyoruz. Bugünkü değer hesabı, onların gelecekteki getirilerini bugüne bir faiz oranından çekip ikisini kıyaslamaktır. Bugünkü değer hesabı yok ortada. O yüzden de başlangıçta başlayıp söylenenlerin çok üstünde maliyetlerle karşı karşıya kaldığımızı görüyoruz. Verilen garantiler, geçiş garantileri, havaalanları yolcu uçuş garantileri ve döviz cinsinden garantiler çok ciddi sıkıntı yaratıyor.

Bakın, Türkiye, dış tasarruf kullanan bir ülke. Türkiye'nin yurt içi tasarrufları yatırımları karşılamıyor, dış tasarruf alıyoruz yani cari işlemler açığı veriyoruz ve bunu da borçlanarak finanse ediyoruz. Gelecekte on beş yirmi yıl sonra rantabl hâle gelecek olan yatırımları bugünden yapmak doğru değil. Türkiye öncelikleri... Planlama da böyle bir şey demek, mevcut kaynaklarınızı belli önceliklere tahsis etmek demek. Biz bunları konuştuğumuz zaman, geçen bütçe döneminde de bu bütçe döneminde de işte "İyi ki yapmışız. O zaman yapmamış olsaydık şimdi artan maliyetlerde yapamayız." deniyor. Tamam, belki bu bir mantık ama sonuç itibarıyla, bugün rantabl olmayan, bugün kârlı olmayan, bugün her gün devletin kasasından, bizim ödediğimiz vergilerden ciddi anlamda katkı ödemesi yaptığımız, garanti ödemeleri yaptığımız bir modelin sürdürülebilirliği yok. Bir ülkenin kalkınmasının temel unsuru öncelikle üretimi artırmak olmalı, yüksek katma değerli teknoloji yoğunluğu yüksek bir üretim yapısı.

Bir uçak örneği vermek isterim Ulaştırma Bakanlığında. Uçağın bir gövdesi var, gövdesi, motoru, bir de kanatları. Aerodinamik öyle bir şey ki gövde ile kanatlar arasında uyum olmalı. Uçağın gövdesi üretim demek, özellikle sanayi üretimi, imalat sanayi, tarım; uçağın kanatları ise hizmet sektörleridir, ulaştırma, ticaret buradadır. Öyle bir yapı var ki uçağın gövdesi büyümüyor, uçağın kanatları gittikçe büyüyor. Bakın, çok çarpık bir yapı var. Türkiye, yatırımlarını ciddi anlamda bugün ihtiyacı olmayan ama gelecekte ihtiyaç duyabileceği yatırımlara verdi, oysa daha dengeli bir yapı içinde üretimi arttıracak bir yapıya ihtiyaç vardı. Türkiye'nin yıllık ortalama yüzde 6, yüzde 7 büyüyebilecek bir yapıya kavuşması lazım. Bu da üretimle olur, ulaştırmayla değil. Ulaştırma sektörü önemli bir sektör elbette ama bir hizmet sektörü. Bu durum rasyonel bir değil, irrasyonel bir sektördür.

İzmir'le ilgili birkaç şey söylemek isterim. 3 büyük kentimiz var, bunların hepsinin birbirine bağlanması son derece önemlidir ama Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi yapımına 2007'de başlanmış, bitiş tarihi önce 2017 olarak ilan edilmişti. 2024 yılı yatırım programında 2026 yılında tamamlanması öngörülüyor, şimdi, anlaşılıyor ki 2028 yılında bitecek.

Ankara-İzmir Otoyolu, ne olduğunu bilmiyoruz; ihalesi yapılmıştı 2016'da, ne durumda, öğrenmek isterim.

İzmir içi ulaşımda ciddi sıkıntılar var. Bakın, Torbalı-Ödemiş-Kiraz bölünmüş yolu, yapımına 1998 yılında başlanmış. Ben 2011-2015 arası milletvekili olduğum dönemde bunları sordum 2014 yılı yatırım programında. 2014 yılı yatırım programında deniliyordu ki: "Bitiş yılı 2017 yılı olacak." 2023 yılının yatırım programında bitiş yılı 2026 oldu, geçen sene yani -şu anda 2025 çıkacak tabii, yakın zamanda- 2024 yılının yatırım programında 2027'ye ertelendi.

Tire-Beleği yolu, yapımına 2003 yılında başlanmış. Önce "2017'de bitecek." deniyordu, sonra 2026'ya ertelendi, sonra 2027'ye, şimdi belki de 2028'e ertelenecek.

İzmir-Turgutlu ayrımı, Kemalpaşa-Torbalı il yolu. 2013 yılında yapımına başlanmış, önce 2015, 2017'ydi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Sayın Türel, uzatıyorum bir dakika.

Buyurun.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Tamamlayacağım.

...2023 yılı, sonra 2026 oldu, sonra 2027.

Aliağa-İzmir bölünmüş yolu, yapımına 1998'de başlandı. 2023 yılı yatırım programında 2026'da bitmesi öngörüldü. İlk başta bunların hepsi şeyde bitecekti, 2024 yılında... Var, eski rakamlar, bunların hepsi kamu yatırım programında var Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Aliağa-İzmir'i bilemedim, onun için...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - İzmir-Çeşme ayrımı, Seferihisar-Selçuk-Kuşadası ayrımı; yapımına 2011 yılında başlanmış, 2014 yılı programında "2017" deniyordu. 2023'te "2026", 2024'te "2027" geldi.

İzmir-Torbalı ayrımı, Menderes-Seferihisar-Selçuk ayrımı; yapımına 2011 yılında başlandı. 2014 yılı programında 2017'yi bitme süresi, sonra "2026", şimdi "2027" diyorsunuz.

Bergama çevre yolu; yapımına 2011 yılında başlandı, şimdi bitiş 2027 olacak. On yıl, on beş yıl önce...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Tamamlayacağım, lütfen son birkaç şeyi söyleyeyim.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Tamamlayın lütfen.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Tabii, teşekkür ederim.

Yani 2010 yıllarında; 2010, 2011, 2013 yıllarında başlanan projeler hâlâ bitmemiş. Bakın, İzmir hem tarım kenti hem sanayi kenti hem tarıma dayalı sanayii hem aynı zamanda yüksek teknoloji sektörler var, aynı zamanda hizmet kenti; limanı var, ticaret kenti, ulaştırması... Ulaştırma bu açıdan kritik öneme sahip. Neden hâlâ bu yolları bitirmedik Sayın Bakan? Üzerinden on beş yıl geçmiş, birazcık bir kaynak aktarılsa bitebilecek şey. Buradan buna önem vermediğiniz anlaşılıyor. Bu da aslında, dediğim gibi, son derece üzücü bir olay.

Teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI İSMAİL FARUK AKSU - Teşekkür ediyorum Sayın Türel.

Şimdi, Komisyon üyeleri adına son konuşma için Sayın Türkeş Taş'a söz veriyorum.

Buyurun.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, kıymetli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar ve basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum ve 2025 bütçenizin hayırlı, uğurlu, bereketli olmasını diliyorum.

Sözlerime Bakanlık bütçesinde dikkat çeken önemli bir hususla başlamak istiyorum: Program dışı giderlerin Bakanlık bütçesi içindeki payı yüzde 69,92 olarak görünüyor. Söz konusu tutar 335 milyar TL'ye tekabül etmekte ve bu bütçe Ulaştırma Hizmetteki Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından diğer kamu kurumlarına cari transfer ve sermaye transferi olarak aktarılacak üzere ayrılmış. Bakanlık bütçesinin yüzde 70'e yakınının Bakanlık tarafından harcama yapılan diğer programlarda sınıflandırılmamış olması bütçe hazırlama rehberiyle uyumlu görünmemektedir. Kamu-özel iş birliği projeleri için yapılan büyük harcamalar "Program Dışı Giderler" başlığı altında toplanarak mı acaba buraya kaydedilmektedir sorusunu aklımıza getirdi bizim bu. Strateji ve Bütçe Başkanlığının hazırladığı bütçe hazırlama rehberinde program dışı giderlerle Hazine yardımı yapılması kaynak aktaran kurumun programlarıyla ilgisi olmayan harcamaları için mümkün görünmektedir. Oysa aktarılan tutarlar, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından kara yolu ulaşımı programı için kullanılmakta olup bu program kaynak aktaran kurum olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı içinde bulunmaktadır.

Sayın Bakan, bildiğiniz üzere Hükümet her daim Türkiye'nin teknolojik gelişmelerini her platformda anlatıyor, tabii ki anlatılacak çok güzel işler de oluyor ancak sizin bilançolarınızda da görüyoruz ki elektronik haberleşme ve geniş bant hizmet ve altyapılarının yaygınlaştırılması faaliyeti için ayrılan ödeneğin yüzde 93'ü kullanılmış görünse de ülkemizin internet hızı sıralamasında gelişmemiş ülkeler seviyesinde kaldığı aşikâr. Bunun yanında da internete ödenen ücret ciddi oranda yüksek.

Buna ek olarak, ileri haberleşme teknolojilerini yaygınlaştırmak ve bilgi toplumuna dönüşümü hızlandırmak hedefinde de Bakanlığın performansının düşük kaldığı görülmekte. Özellikle fiber internet altyapısının yaygınlaşmaması sebebiyle vatandaşlarımızın çok büyük bölümü hâlen yavaş bağlantı hızına sahiptir. TÜRK TELEKOM'un başarısız özelleştirme süreci sonucunda taahhüt edilen altyapı yatırımlarının yerine getirilmemiş olması ülkemizi internet çağının çok gerisinde bırakmıştır. Bakanlık konuya ilişkin olan hedeflerini de tutturamamıştır. Yapılan araştırmalar, internet hızının ekonomik büyümeye pozitif etkisi olduğunu ispatlamıştır. İnternetin bu durumunun, ülkenin teknolojik ve akademi dünyasını da baskı altına aldığı bir gerçektir. Ülkemiz ekonomik kalkınması açısından bilişim ağının güçlendirilmesi oldukça önemli yer tutmaktadır. Bakanlık ekonomik büyümeye katkı sunmak amacıyla lojistik imkânları geliştirme çabasının yanına bilişim altyapısını güçlendirmeyi de mutlaka eklemelidir. Elektronik haberleşme sektöründe son yıllarda meydana gelen teknolojik gelişmeler, yüksek hız ve kapasiteli ses, veri ve görüntü hizmetlerine olan talebi artırmış, bu nedenle yüksek hız ve kalitede erişim ihtiyacını karşılayabilecek nitelikteki altyapıların kurulması kritik derecede önemli hâle gelmiştir. Bu doğrultuda, dünya genelinde elektronik haberleşme işletmecileri altyapılarını iyileştirmek, bir başka deyişle, yeni nesil altyapılar kurmak için yatırım yapmaya başlamıştır. Elon Musk'ın Starlink'i zaten çağ atlamış bir internet hizmeti vermektedir ancak Türkiye internet hızı konusunda dünyada birçok ülkenin gerisinde bulunmaktadır. Speedtest Global Index'in 2024 yılı Kasım ayı verilerine göre Türkiye sabit internette saniyede 47,27 megabit hızla 158 ülke arasında 102'nci sırada yer almaktadır. Yine, 2024 Kasım verilerine göre, savaş hâlinde olan Ukrayna saniyede 82,63 megabit hızla 67'nci sırada, Filistin 66,75 megabit hızla 85'inci sıradadır. Birçok Avrupa, Uzak Doğu ve Arap Yarımadası ülkesinde hız 200 megabitin üstündedir. Mobil internet hızında ise Türkiye 49,32'lik megabit hızla 111 ülke arasında 62'nci sırada yer almaktadır. Açıkça görülmektedir ki bu yöndeki çalışmaların hızla artırılması gerekmektedir.

Sayın Bakanım, ilkokuldan beri hepimizi öğretilen Türkiye'nin yeryüzü şartlarının demir yoluna çok uygun olduğu bilgisi yadsınamaz bir gerçektir ama Türkiye hiçbir zaman bu coğrafi yapısına uygun ulaşım planı yapmamıştır. Evet, son yirmi yılda ciddi gelişmeler olmasına rağmen hâlâ şehirlerde bile raylı sistem imkânı çok kısıtlıdır. Demir yolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması hedefine yönelik göstergelerin de bu hedeflerden çok uzak kaldığı görülmektedir. Demir yolu yenileme, yapılan hat uzunluğu göstergesi yüzde 57 oranında; kent içi raylı sistem hattı uzunluğu göstergesi ise yüzde 60 oranda yakalanabilmiştir. Hem ekonomik hem çevreci olan demir yolu ulaşımı konusunda ülkemiz mevcut durumda dahi kendi sınıfındaki ülkelere göre geri durumdadır. Bu nedenle, üzerinde en çok düşünülmesi gereken konulardan biri olan demir yolu ulaşımının Bakanlık tarafından arka planda tutulmasını doğru bulmadığımızı da burada belirtmek isteriz. Stratejik planın kara yolu ulaşımına yönelik hedeflerin demir yoluna kıyasla daha yüksek oranda gerçekleştirildiği düşünüldüğünde kaynak sorunu yaşanmadığını da görmekteyiz. Önümüzdeki dönemde demir yolu ulaşımının güçlendirilmesi için çaba gösterilmesi de ülkemizin yararına olacaktır.

Sayın Bakanım, büyükşehir belediye seçimlerinden önce Adana'ya geldiniz, çok teşekkür ederiz. Adana'nın ihtiyaçlarını, durumunu gayet iyi biliyorsunuz ama sadece AK PARTİ belediye başkan adayının projelerine destek verdiniz, hatta öyle ki belediye başkan adayımız Ulaştırma Bakanlığı projelerini kendi projeleri gibi anlattı ama devlet tabii ki herkesin yanındadır, yapılması gerekeni her şart ve koşulda yapar; biz bunu biliyoruz ve inanıyoruz.

Yumurtalık ilçesi Gölovası'nda yapılması planlanan Adana Doğu Akdeniz Konteyner Limanı'nın tahsisi Sayın Cumhurbaşkanı tarafından onaylandı. Bütçede deniz yolu ulaşımı programında Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü sermaye giderleri de ciddi oranda artırılmış yani ödeneği de hazırlanmış gibi duruyor. Duyduğumuza göre ÇED sürecinde bu proje. Bunun için hem size hem de Kalkınma Yolu Projesi'ne teşekkür ediyoruz. Proje tamamlandığında Türkiye'nin Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri'yle imzaladığı, dünya ticareti için önemli bir alternatif rota oluşturacak, küresel lojistiği ve ticari akışlarıyla etkileme potansiyeline sahip 2028 yılında tamamlanması beklenen Kalkınma Yolu Projesi'ne de güç verecektir. Hem Türkiye hem de Adana için çok önemli bir yatırımdır tabii. Bunun yanında yine aynı derecede önemli olan ve son yaşanan "asrın felaketi" diye tabir ettiğimiz depremde de rüştünü ispatlamış olmasına rağmen lojistik destek ve stratejik konum açısından Adana Havalimanı'nı kapatmanızı da doğru bulmadığımızı buradan tekrar dile getirmek istiyorum.

Çukurova Havalimanı ve Adana Havalimanı beraber faaliyet gösterilebilirdi; bunun detaylarını çok girmeyeceğim ama Adanalının bundan hiç memnun olmadığını bir kere daha söylemek istiyorum.

Seçim zamanı Adana'ya geldiğinizde Adana'daki metro hattının istenen işlevi taşımadığını ifade ederek hattın daha işlevsel hâle getirilebilmesi için üniversiteye ve stadyuma kadar uzatılacak olan hafif bir raylı sistem hattını değerlendirdiğinizi ve Karayolları tarafından yapılan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden de bir hat bağlayıp metronun her iki tarafa bağlantı yapılırsa Adana'yı bir ringe çevirmiş olacağını dile getirmiştiniz. Zaten belli bir aşamaya gelindiğini ve Büyükşehir Belediyesiyle gerekli iş birliğini yaparak bunu da yürütmeyi istediğinizi söylemiştiniz. Adanalı bunu da sizden bekliyor Sayın Bakanım. Aynı şekilde Adanalı Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Hattı Projesi'ni de dört gözle bekliyor. "Adana Güney Çevre Yolu Projesi ne durumda, ne zaman bitecek?" diye Bakanlığınıza soru önergesiyle sormuştuk; durumla ilgili bilgi verdiniz ve "2026'da tamamlanacak." dediniz. Bunun da takipçisiyiz. Size tekrar çok teşekkür ediyoruz.

Son olarak bir noktaya daha dikkat çekmek istiyorum. Türk Hava Yolları hepimizin bildiği gibi Türkiye Cumhuriyeti'nin küresel alanda en prestijli markalarından biri olup yurt içi ve yurt dışı uçuşlarında ülkemizin siyasi, kültürel ve coğrafi kimliğini yansıtan bir temsiliyet yükümlülüğü taşımaktadır. Ancak son dönemde Türk Hava Yollarının uçaklarında yer alan haritalarda İstanbul Boğazı'nın İngilizce ismi olarak "Bosphorus Strait" ifadesi kullanılmakta olup uluslararası alanda ülkemizin kararlı bir şekilde savunduğu "İstanbul Strait" ifadesi kullanılmamaktadır. Yunanistan'ın yıllar önce dile getirdiği İstanbul Boğazı'nın NATO belgelerinde "Bosphorus" olarak yer alması talebi Türkiye'nin İstanbul Boğazı'nı "Bosphorus" olarak tanımlayan hiçbir NATO belgesinin Ankara tarafından kabul edilemeyeceğine yönelik tutumu ve ısrarla katı bir biçimde reddedilmiştir. Türk Hava Yollarının uçaklarında "Bosphorus Strait" ifadesinin kullanılması ülkemizin haklı mücadelesine ve devlet politikalarına ters düşmektedir. Bu nedenle, Türk Hava Yolları ve diğer kurum, kuruluşlar nezdinde İstanbul Boğazı'nın adı konusunda izlenecek politika ve alınacak tedbirlerin önem taşıdığını belirtmek istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyoruz.

Değerli milletvekilleri, beklenen an geldi. Komisyon üyesi olmayan sayın milletvekillerinin konuşmalarına geçiyoruz.

İlk olarak, grubu olmayan partilerden başlıyoruz. DEVA Partisi adına Sayın Cem Avşar ve Sayın Mehmet Emin Ekmen, Emek Partisi adına Sayın İskender Bayhan...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Listeyi bir okuyuverin Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, listeyi okuyorum şimdi. Okuduktan sonra bir daha geri dönmüyorum. Bu isimleri de okudum. Yani benim sıram gitti falan olmasın çünkü...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Sıralamayı okusanız herkes hazırlık yapardı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - İşte, okuyorum Sayın Gürer, diğerlerini de okuyorum şimdi: Sayın Sururi Çorabatır, Sayın Bülent Tezcan, Sayın Kadim Durmaz, Sayın George Aslan, Sayın Zülküf Uçar, Sayın Ahmet Erbaş, Sayın Tamer Osmanağaoğlu, Sayın Ömer Karakaş, Sayın Hakan Şeref Olgun, Sayın Şamil Ayrım, Sayın Ayşe Sibel Yanıkömeroğlu, Sayın Seyit Torun, Sayın Ali Gökçek, Sayın Hüseyin Yıldız, Sayın Mahmut Dindar, Sayın Sabahat Erdoğan Sarıtaş, Sayın Turan Yaldır, Sayın Hasan Toktaş, Sayın Halil Öztürk, Sayın Ramazan Kaşlı, Sayın Seda Sarıbaş, Sayın Gülcan Kış, Sayın İzzet Akbulut, Sayın İlhami Özcan Aygun, Sayın Nurhayat Altaca Kayışoğlu, Sayın Ömer Faruk Gergerlioğlu, Sayın Mehmet Tahtasız, Sayın Aliye Coşar, Sayın Hikmet Yalım Halıcı, Sayın Ömer Fethi Gürer, Sayın Sibel Suiçmez ve Sayın Aykut Kaya.

Bu milletvekilleri...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Sıralamayı şöyle çevirseniz...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Gerisin geri çeviremiyorum değerli arkadaşlar ve başlıyoruz.

Sayın Avşar, buyurun.

Süreniz beş dakika.

CEM AVŞAR (Tekirdağ) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri ve kıymetli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2024-28 Stratejik Planı'nı incelediğimizde insan odaklı, yenilikçi, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir temel değerler üzerinden kurgulandığı ifade ediliyor fakat uygulamaya ne kadar yansıyor? Mesela, yap-işlet-devretlerin millete yükü ne kadar insan odaklı? Garanti ödemeler ne kadar sürdürülebilir? 21 (b) usulüyle verilen ihalelerin olması ne kadar yenilikçi?

Evet, 2022-24 kıyaslaması yaptığımızda rakamlar artıyor; bu doğal, sürekli de bu kıyas yapılıyor ama burada önemli olan bence artık şu: Yapıyoruz ama kaç yapıyoruz? Kamu İhale Kanunu'nun 21'inci maddesinin (b) bendinde öngörülen şartlar oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle ihale yapılması sık sık başvurulmuş bir yöntem olmuştur. Bu durum, yakın döneme kadar Sayıştay raporlarında da karşımıza çıkmakta, büyük kamu zararına yol açmaktadır. Ayrıca yamalı bohçaya dönmüş Kamu İhale Kanunu'nun... 28 Avrupa Birliği ülkesinde uygulanan kamu ihale mevzuatının bizim ülkemizde de derhâl uygulanması gerektiğinin altını bir kez daha vurgulamak istiyorum. Tabii, böyle bir bakış açısı olduğunu düşünmediğimiz için en azından 21(b) suistimalinden ülkeyi kurtaracak, bu hususta muğlaklık ve belirsizlikleri giderecek, açığa çıkaracak bir kanun teklifi verdik, umarım dikkate alınır çünkü 21(b) usulü bütçemizin kara deliği.

Diğer konu, Kuzey Marmara Otoyolu firmalarına Bakanlık döneminde tutturulması imkânsız geçiş garantileri veren ve 2019 Sayıştay raporlarında da tespit edilen Cahit Turhan'ın yeniden Kuzey Marmara Otoyolu'na CEO olması. Daha önce aynı firmanın CEO'suyken Bakan olan, şimdi tekrar aynı şirkete, üstelik hazine garantisi ödemeleri olan bir şirkete CEO olması siyasi etik, siyasi ahlak açısından hiçbir değerle

bağdaşmaz. Dünyanın hiçbir ülkesinde bunun örneği yok. Bu arada kamuda tasarruf tedbirleri diye kamu personelinin servisine kadar müdahale edip bu işlere en ufak ses çıkarmayan Sayın Mehmet Şimşek'e de buradan selamlarımı göndermek istiyorum. Size de bu işi onaylamıyorsanız bunun yeni imtiyazlar sağlamaması için ne gibi tedbirler alınıyor, onu sormak istiyorum.

Bir diğer husus, temmuz ayında Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Meclisten geçen 9'uncu maddesi. Özetle, Karayolları sınırları içerisinde Karayolları arazilerine depolama ve tamamlayıcı tesisler yapılmasını öngörüyordu; gerekçe ise büyük şehirlerin yükünü azaltmak, 6 Şubat depremlerinde bu konudaki eksikliklerin hissedilmesi fakat kafalarda yap-işlet-devret modeliyle işletilen yollarda işin nasıl yapılacağı, tamamlayıcı tesisler ifadesiyle neyin kapsandığı gibi pek çok soru işareti vardı. O zaman Genel Kurulda da ifade ettik; İstanbul TEM Otoyolu'nun tam ortasında uygun bir istasyon örneği anlattım. Bu istasyonun inşaatı tamamlanmış ama açılmamıştı, ruhsatı yoktu, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda olan TEM Otoyolu'nun Gaziosmanpaşa mevkiinde, Selimpaşa'dan Kurtköy Mehmetçik Vakfı tesisleri arasında yani 130 kilometrelik yoldaki tek istasyon. Bu kanun geçer geçmez istasyon açıldı, çok da güzel bir video hazırlamış firma "Avrupa'nın en büyük istasyonu." diyor kendisine -keşke Komisyon Başkanımız imkân verse de biz de video oynatabilsek burada, seyrederek birlikte, internette var- 11 bin metrekare arazisi var "Türkiye'nin en yüksek satış potansiyeline sahip noktası." diye bir tanıtım videosu yapmışlar. Sayın Bakan, bu firma bu yasa olmadan bu istasyonu nasıl yaptı? Karayollarına ait bu araziler bundan sonra hangi usulle, nasıl verilecek? Sizlerden bunun izahatını rica edeceğim.

Son konu, Tekirdağ'la alakalı. Çerkezköy Lojistik Merkezi, Halkalı-Çerkezköy, Çerkezköy-Kapıkule hızlı tren projesinin akıbeti ve hızlanması gerektiğini; Süleymanpaşa-Muratlı, Süleymanpaşa-Hayrabolu yolları arasındaki eksiklikleri; sürekli kazalar olan Tekirdağ-Malkara, Tekirdağ-Muratlı, Malkara-İpsala yolunun tamamlanmasını; Süleymanpaşa-Malkara arası yolun aydınlatma problemlerini, bunların çözülmesini ve hızlandırılmasını sizlerden bekliyoruz. TOKİ'nin yaptığı konut projelerinde Karayolları üzerine düşen bağlantıları yapmakta gecikiyor Sayın Bakanım. Sizlerden bunlarla alakalı yükümlülüklerini de kendilerine hatırlatmanızı rica ediyorum. Çorlu Havalimanı'mıza ek uçak seferleri talep ediyoruz. Süleymanpaşa yat limanı projesinin başlamasını ve Kınalı-Malkara yoluna ne zaman başlanacağını ve yapımının ne kadar süreceğinin bilgisini sizlerden talep ediyorum.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Avşar, teşekkür ederim.

Sayın Mehmet Emin Ekmen.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Benim bugünkü hitabım alışık olduğumuz üzere Sayın Bakan ve heyetine değil Sayın Başkan, size ve Cumhuriyet İttifakı'nın kıymetli milletvekillerinedir. Sayın Bakanı ve heyetini size şikâyet etmek üzere söz almış bulunmaktayım. Önce sıralı olarak şikâyet listemi, sonra da şikâyet sebeplerimi arz edeceğim; bu yüzden hitabım sizedir.

Şikâyet listem doğal olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir Uraloğlu, kendisinin Özel Kalem Müdürü Sayın Semih Karaca, Altyapı Yatırımları Genel Müdürü Sayın Yalçın Eyigün, Karayolları Genel Müdürü Sayın Ahmet Gülşen; bu 4 arkadaşımız da şu anda huzurdadır, bir de burada olmayan ve ilişkili bir genel müdürlük olarak Türk Hava Yolları Genel Müdürü hakkındadır.

Sayın Başkanım, takdir edersiniz ki milletvekilleri illerinin sorunlarıyla ilgilenmek, kendilerine gelen meseleleri bürokrasi nezdinde gündeme getirmekle sorumludurlar ve bunun da bazı basit araçları vardır. En basit yolu iletişim kurmaya çalışmaktır. Bu, telefonla bir iletişim olabilir, bir randevu talebi olabilir. İkinci bir yolu kurumlardan bilgi talep etmektir. Bu da yazılı bir şekilde olabileceği gibi, sözlü de olabilir; son olarak da soru önergesi vermektir. Ben tam on dokuz aydır Ulaştırma Bakanlığının bütün birimleri ile iletişim kurma çabalarımın tamamında, bir kez sayın özel kalem müdürüyle görüşebilme dışında, büyük bir duvarla karşılaşmış durumdayım. Kendilerine Mersin'in özellikle Akdeniz Sahil Yolu Projesi ve ana konteyner limanı hakkında bilgi almak ve bazı konuları görüşmek amacıyla talepte bulunduğumu açıkça ifade etmiş olmama rağmen sayın genel müdürlerden görüşme talebimize, telefonla görüşme talebine dahi geri dönüş alabilmiş değilim. Karayolları Genel Müdürü Sayın Ahmet Gülşen'in cep telefonunu temin ettim, mesaj attım, mesajıma da bir geri dönüş alamadım; döndüm, Özel Kalem Müdürümüz Sayın Semih Karaca'dan bu görüşmelerin sağlanması konusunda ricacı oldum, oradan da bir geri dönüş alamadım. Şimdi, bu arkadaşlarımız bizim acaba niçin aradığımızı düşünüyorlar? Yani davetiyeyle bir iş için firma mı teklif edeceğiz? Fiyatları verilmiş bir firmanın kayırılıp bizim önerdiğimiz firmaya işin kaydırılmasını mı teklif edeceğiz? Böyle düşündükleri için mi bizden kaçınıyorlar yoksa bizi bu yüce Meclisin bir üyesi olarak mı görmüyorlar? Cumhuriyet İttifakı'nın milletvekilleri dışında muhalefet milletvekillerini millettan almış olduğu temsil sorumluluğunda görmüyorlar mı? Bizim de Cumhuriyet İttifakı milletvekilleri gibi aldığımız maaşı hak etmek ve vatandaş nezdinde de, Allah nezdinde de helal kılmak için bu işler peşinde koşturacağımızı düşünmüyorlar mı? Bunu sizin takdirinize bırakıyorum.

İkinci konu nedir? Bilgi talebi olabilir. Ben bizzat bir yazılı notla önce defalarca kez alt kademeye görüştüm, sonra benden yazılı bir not istendi. Akdeniz Sahil Yolu Projesi'nin hâlihazır durumu hakkında bilgi talep ettim -burada, sunumda bazı notlar var- bunu altı ay önce, bir yıl önce istedim; buradan da bir geri dönüş alamadım. Son olarak Türk Hava Yolları hakkında 2 adet soru önergesi verdim. Bu 2 soru önergesinden 1'inci intihar eden bir Türk Hava Yolları çalışanıyla ilgiliydi, 2'ncisi ise Türk Hava Yollarında "Planet" diye bir sistem var, burada 44 il ve 4 ilçenin tanıtımı var, arasında Mersin yok. Bana gelen cevabı okuyorum: "Şirketimiz Sermaye Piyasası Kurulunun özel durumlar tebliğine uymakla yükümlü olup halka açık bir şirket olarak tüm açıklama yükümlülüklerini de mevzuat çerçevesinde yerine getirmektedir." Ben merak ediyorum, 44 il ve 4 ilçe arasına girmeye değer bulunmayan Mersin'le ilgili açıklama yükümlülüklerini nerede, ne zaman yerine getirmişler? Bu bir lakaytlıktır, bu bir ciddiyetsizliktir, bu bir saygısızlıktır ve bu bizim şahsımızda milletimizin yüce iradesine dönük olarak yapılmıştır. Dolayısıyla bu konularda duyarlı olmaya davet ediyorum.

Son olarak Çukurova Havalimanı'nın açılışı yapıldı, biz davet edilmedik. Bir milletvekili arkadaşımıza bu dert oldu, özel kalemi aradı "Yahu bizi davet etmeyecek misiniz?" diye sordu, yine de davet edilmedik.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Su basmış.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Ha, şunu da söyleyeyim: On üç yıl aradan sonra, Sayın Cumhurbaşkanına beş kere söz verildikten sonra açılışı yapılan havalimanının şu anda çatısı akıyor, duvarlarındaki parçalar -ismi neyse teknik olarak- yere düşüyor, yolları bozuk; hepsinin de videosu bende var. Bizimle görüşmeyince bir iş kovaladıklarını zannediyoruz, yaptıkları işlerin de durumu bu. Arzım bundan ibaret.

ORHAN SÜMER (Adana) - Engelli asansörü bile yok, hiçbir şey yok.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ekmen, teşekkür ederim.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Ha, bu arada AK PARTİ sıralarından konuşuyorum, belki beni yanlışlıkla öyle tanımlayıp daha fazla ilgi gösterebilirler bu vesileyle; onu da söylemiş olayım.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ekmen, ara ara bu tip tabii, serzenişler oluyor. Biz bütün Bakanlarımızdan bu hassasiyeti bekliyoruz. Bakanımın da bu konuda hassas olduğunu biliyorum. Seçilmiş bir milletvekili, hem bölgesinin hem de Türkiye'nin milletvekilidir; yasama görevi var, denetim görevi var. Bu noktada bürokrasinin her aşamada milletvekillerimize bu desteği vermesi gerektiğini biz de bu kürsüden söylüyoruz. Bakanımız da, daha hassas, arkadaşlarla görüşecektir.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Özur dilerim, bunu test etmek için geçen hafta bir daha aradım, yine cevap alamadım geçen hafta.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Peki.

Sayın İskender Bayhan, buyurun.

İSKENDER BAYHAN (İstanbul) - Teşekkür ediyorum.

Bütçe sunumunuzda binlerce kilometrelik yolları, rayları ve havaalanlarını sıralayıp alkış bekliyorsunuz ama bütçenizin sizin için küçük, bu ülkenin kara ve demir yollarının gerçek yapıcılar, asıl kahramanları olan işçiler, emekçiler için büyük kusurları var Sayın Bakan. Türkiye Yüzyılı'nızın ve dünyaya öncülük iddianızın altyapısında ucuz ve güvenilir bir ulaşım düzeni yok. Peki, ne var? Ucuz emek, taşeron çalışma, güvencesizlik, aynı işe farklı ücretler ödeme gibi tavan yapan bir sömürü düzeni ve adaletsizlikler var, "Devlet Demiryolları zarar ediyor." açıklamaları eşliğinde hızlandırmak istediğiniz ve kamu kaynaklarının yağması demek olan özelleştirme politikaları var. Peki, yüzyılınızın ve öncülüğünüzün üst tarafında ne var? Başta yandaşlar olmak üzere, yap-işlet-sahiplen sistemiyle milyarlarca doların döndüğü sömürücü ve rantçı müteahhit düzeni var; bugüne kadar ödedikleriniz yetmemiş gibi, bu bütçenizde de yandaş müteahhitlere gidecek olan garanti ödemelerine ayırdığınız 14 milyar TL var. Yetmemiş, işletme hakkı müteahhitlerine verilecek projelere de 140 milyar lira ayırmışsınız. Bu övündüğünüz yatırımlardan kimler ne kadar kâr ve rant elde ediyor, kimler zengin ya da daha zengin oluyor, bugüne kadar kimler zengin oldu, neden açıklamıyorsunuz Sayın Bakan? "Demir yolları ve kara yollarında çağ atladık." diye övündüğünüz bütçe sunumunuzda istihdam sağladığınızı söylediğiniz 223 bin işçi ve emekçiye sadece kuru bir teşekkür var. Bu sermaye yanlısı bilinçli körlüğünüze rağmen biz size onların yaşadıklarını ve taleplerini bir kez daha buradan hatırlatmak istiyoruz. Demir yolları ve kara yolları başta olmak üzere, on binlerce ulaştırma ve altyapı işçisi kar, kış, fırtına demeden gece gündüz çalışıyor. Az işçiyle çok iş yapmayı kural hâline getirdiğiniz, işçi sağlığı ve güvenliği koşullarının her geçen gün daha da geriye gittiği bir çalışma düzeninde hizmet vermeye çabalyorlar. Hem kara yollarında hem de demir yollarında taşeron işçilik devam ediyor. Kamu işçileri geçinebilmek için ek iş yapıyor. Kalifiye işçilerin maaşları bile 30-36 bin lira arasında değişiyor. Vergi dilimi oranları bakımından ciddi adaletsizlikler yaşanıyor. Demir yollarında 7/24 esasına göre ailelerinden uzaklarda yük yolcu taşımacılığı hizmeti yapan işçi makinistler, tren teşkil işçileri, yine, ustalık gerektiren işlerde çalışan sanatkar işçiler sizin bütçenizde neden yok Sayın Bakan? Anayasa ve yasalar eşit işe eşit ücret hakkını teminat altına alıyor ama Karayollarında aynı işi yapmasına rağmen, 2 hatta 3 farklı skala üzerinden ücret veriliyor. Tam süreli, kısmi süreli, belirsiz süreli, belirli süreli işçi uygulamaları sömürü ve adaletsizlikleri daha da derinleştiriyor. Hâlâ ücretlerde cinsiyete göre ayırım yapıyorsunuz. Kademe ve derece sıfırlaması nedeniyle emekçilerin on yedi yıllık alın teri ve karşılığı yok sayılıyor.

Eşit işe eşit ücret isteyen Karayolları işçilerinin mahkûm ettiğiniz ücret ayrımcılığına son vermek için adım atacak mısınız Sayın Bakan? Kamu işçisi kardeşlerimiz geçtiğimiz yıl ocak ayından bu tarafa ek zam, vergide adalet ve insanca yaşayacak bir ücret mücadelesi veriyor. Sivas vagon üretim fabrikası işçileri, Eskişehir TÜRASAŞ işçileri, Sakarya TÜRASAŞ işçileri, Kayseri, Kocaeli işçileri sürgünlere, baskılara ve bürokrat sendika yöneticilerinin bütün engellemelerine rağmen haklarını istemek, seslerini duymak için eylemler yaptılar. Ankara Tandoğan'daki basın açıklaması ve mitingde skala ve ücret dengesizliğini dile getirdiler. İşçiler önümüzdeki KİSK'te kalıcı refah payının yanında gerçek enflasyona paralel bir ücret artışı talep ediyorlar. "Bizler ülkesini seven her türlü fedakârlığı yapmayı göze almış işçiler ve aileleri olarak taleplerimizin görmezden gelinmesini istemiyoruz. Sorunlarımızın çözümü için adaletli olmanızı bekliyoruz." diye size bizim aracılığımızla sesleniyorlar Sayın Bakan. Bu sesi duyacak mısınız, yoksa altı emek sömürüsü üstü yandaş düzeni bir sermaye bakanlığı olmaya devam mı edeceksiniz?

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Sururi Çorabatır, buyurun.

SURURİ ÇORABATIR (Antalya) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli komisyon üyeleri, bürokratlarımız, basınımızın değerli temsilcileri; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Değerli Komisyon üyelerimiz, dün gece Antalya'da hakikaten önemli bir facianın eşiğinden döndük; hepimize geçmiş olsun. Piste inen bir uçağın motor yangını sebebiyle acil durum bildiriminde bulunmasını takiben hava kurtarma ve yangınla mücadele ekipleri tarafından müdahale edildi, hızlıca kontrol altına alındı. Sayın Bakanım, siz de biliyorsunuz; 89 yolcu, 6 mürettebat sağlıklı bir şekilde, problemsiz bir şekilde tahliye edildi. Tahliye çok önemliydi. Burada başta Sayın Valiye, sorumlu Vali Yardımcımıza, Devlet Hava Meydanları çalışanlarımıza, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü çalışanlarımıza, Emniyet ve sağlık ekiplerine teşekkür ediyorum. Bu kadar hızlı müdahale

ve olumlu sonuç alınması, ülkemiz adına bu alandaki güvenilirliğimizi artırmıştır. Ama Sayın Bakanım, bunun devamında bana göre bir hata yaptınız; Sivil Havacılığın verdiği rapora göre, bu yıl yaz aylarında sorun yaşadığımız askeri havalimanını gece tekrar tedbirli uçuşa açtınız, herhâlde kalkışa açmıştınız, onunla ilgili Sivil Havacılığın bir raporu vardı; onu sizin okumanızı tavsiye ederim, benim elimdeki raporda öyle, sonradan bir konuşuruz.

Sabahki oturumumuzda hava taşımacılığından bahsettiniz, trafik yoğunluğundan bahsettiniz. Evet, doğru; hem havada hem karada, deniz yolu açısından da ülkemiz coğrafi konumuyla çok önemli hâle geldi. Özellikle hava yolu taşımacılığında bölgelere göre havalimanı hizmetlerinde ve trafik yönetiminde bu büyümeye bağlı olarak sorunlar yaşıyoruz. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda -biraz önce Orhan Bey onu kastetti herhâlde- terminalde ve pistte sorunlar yaşıyoruz. İkinci pist, evet, açıldı; biraz önce onu söylediniz. Fakat Sayın Bakan da biliyor, ikinci pist temmuz ayının sonuna kadar gece uçuşlarına kapalıydı. Geç de olsa açıldı ama gece uçuşlarına kapalı olmasının sebebi herhâlde teknik; Sayın Bakan bununla ilgili cevabı verir, teknik bir hata vardı orada. Tabii, bunun yanında ikinci pist açıldı. Bu yoğunlukla birlikte terminal hizmet binasında yaşanan sorunlar var. Sayın Bakan siz de biliyorsunuz bu konuyu, bir an önce Sabiha Gökçen Havalimanı'yla ilgili terminallerinin ihalesinin bir an önce yapılması lazım ki o yoğunluğu kaldırabilelim.

Size daha önce Antalya Havalimanı'nın kulesiyle ilgili olan eksiklikleri söylemiştim. Bu konuyu çok yakından takip ettiğinizi biliyorum ama dün akşam yaşadığımız olaylara mahal vermemek için 2025 yılında bu kuleyi yetiştirmemiz elzemdir. Son durumla ilgili sizden bilgi rica edeceğim.

Önemli bir konu, yine, daha önce de tartıştığımız ve yaz ayında yaşadığımız rötarlarla ilgili. Hava trafik kontrolörlerinin mali haklarının dış kaynaklı olarak iyileştirilmesi söz konusu olmuştu. Bir kanun teklifi geldi, tekrar geri çekildi. Siz de bu konunun takipçisi olacağınızı söylemiştiniz. Herhâlde Komisyona bu dönemde, bu bütçeden sonra gelir. Onlar da haklarını almak için bekliyorlar. Bunun sonucunu size sormak isterim.

Ayrıca, bununla ilgili başka bir sorun; hava sahamızdan geçen uçuşlardan alınan birim başı ücretin diğer ülkelerin aldıklarına göre çok daha ucuz olması. Bunun herhangi bir nedeni var mı? Sizin Avrupa EUROCONTROL'le aranızda bir sıkıntı yoktur diye umuyorum. Hava sahasının en yoğun kullanıldığı ülkeyiz ama tahsilata baktığımızda yani aldığımız ücrete baktığımızda hepsinin gerisindeyiz.

İklim değişikliğine değindiniz, elbette çok önemli. Hava yolu ve kara yolu taşımacılığının yükü bu anlamda çok fazla. Sunumunuzda bahsettiniz, sormak istiyorum: Avrupa ülkeleriyle hava yolları, kara yolları ve demir yollarını da karşılaştırırsanız, bununla ilgili aldığınız tedbirler ne boyutta, ne kadar önündeyiz, ne kadar arkasındayız?

60'a yakın havalimanı dedik; evet, çok güzel. Ama sunumunuzda görüyorum, bunlara 23,5 milyar dolarlık bir bedel öngörülmüş. Bunun içinde kamu-özel iş birliği olanlar var mı, devletin yaptıkları var mı? Bana bu rakam az gibi geldi. Yine, burada devletin yaptığı yapı-işlet-devret modeliyle ilgili havalimanları maliyeti nedir? Yolcu uçuş ve sayılarını alabilir miyiz, yolcu sayılarını öğrenebilir miyiz? Havalimanlarında ne kadar işçi çalıştırılıyor? Ülkemizde hâlâ açılmamış, iç ve dış hat seferleri yapılmamış olan, kullanılmayan havalimanlarımız var; bu konuyla ilgili milletvekillerimizden, bölgelerinden şikâyet alıyoruz. Bunlar nereler, yolcu alan ve almayan havalimanlarının tam listesini sizden alabilir miyiz?

Antalya'ya değinmek istiyorum, biraz önce Cavit Vekilimiz bahsetti. 4 tane yeni kavşağın Antalya içinde ihale edildiğini söylediniz; geçen hafta açıklamıştınız. Çok güzel, teşekkür ediyoruz ama Antalya-Alanya kara yoluyla -yine biraz önce Orhan Bey söyledi- dört saatlik mesafede milyarca kişiye ulaşabiliyoruz ama ne yazık ki havalimanından Alanya'ya dört saatte gidemiyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SURURİ ÇORABATIR (Antalya) - Bir dakikayla bitiriyorum Sayın Başkan.

Hemen bitiriyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Lütfen...

Söyleyin siz ama böyle bir usul yok.

Teşekkür ederim.

SURURİ ÇORABATIR (Antalya) - Peki, tamam, hemen bitiriyorum.

Dört saatlik bir uçuşta bunları şey yapamıyoruz.

7 kavşak, 8 tünel, 19 viyadük var, etap etap bunları Serik'e, Alanya'ya, Manavgat'a, Konaklı'ya indirebilir miyiz?

Fiber optikle ilgili söyleyecektim onu artık size sonra söylerim.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Çorabatır, teşekkür ederim.

Sayın Bülent Tezcan, buyurun.

BÜLENT TEZCAN (Aydın) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; şimdi, öğleden önce Sayın Bakanın sunumunu dinledik, bununla ilgili bir de kitapçık dağıtıldı. Emegi geçen herkesin öncelikle emeğine teşekkür ediyoruz. Ancak bununla ilgili, yatırımlarla ilgili konuşmalar yapıldı, ben kendi seçim çevremle ilgili, ilimle ilgili birkaç meseleyi vurgulama ihtiyacı duyuyorum. Aslında, yıllardır bu meseleleri vurguluyoruz ama bugüne kadar çözülüyor, yirmi iki yıllık AK PARTİ iktidarı döneminde de bu meseleler çözülmeden bugüne kadar devam etti. Şimdi, Bakanlığın hazırlığında, önümüzdeki dönem hazırlığında da buna ilişkin bir çalışmanın olmadığını üzülerken gördük.

Sayın Bakan, Aydın'ın ciddi bir havaalanı problemi var. Çıldır Havaalanı; işin ilginç tarafı Sayın Cumhurbaşkanını her seçim öncesinde Aydın'a getiriyorsunuz, her mitingde "Aydın Havaalanı'nı biz yaptık." dedirtiyorsunuz, Sayın Cumhurbaşkanını da mahcup ediyorsunuz.

Şimdi, baktım, buradaki planlamada önümüzdeki dönem için yine Çıldır Havaalanı'na ilişkin hiçbir çalışma yok, hiç olmazsa bunu yapın, tamamlayın da Sayın Cumhurbaşkanının sözünü çiğnememiş olun. Yapılmayan havaalanını "Yaptım." diye her sene mitinglerde seçim öncesi söyletmeyin. Birinci temel problem bu yani bir pist uzayacak, hepi topu pist uzayacak.

Aydın, sanayi kenti, turizm kenti, tarım kenti, madenler var; Aydın önemli bir kavşak noktasında ama her ne hikmetse Aydın'ın havaalanı yirmi iki yıllık AK PARTİ iktidarında hâlâ tamamlanmadı, hâlâ da böyle bir çalışma girişimi yok.

Bir başka önemli konu, hızlı tren meselesi. Bakın, demir yollarına yatırım önemli, bununla ilgili yapılan bütün yatırımları da tebrik ediyoruz ama yetmiyor yani şimdi, Aydın bu konuda Ankara-Aydın arasında bir hızlı tren hattını hak etmiyor mu? Osmanlı döneminde ilk demir yolu hattı İzmir-Aydın-Nazilli Hattı'ydı yani Türkiye sınırları içerisindeki ilk demir yolu hattı burada yapıldı. Şimdi, birçok hızlı tren hattından bahsediliyor ama biz, Ankara'dan Aydın'a hızlı tren hattıyla gidemiyoruz. Bu çalışma yok, bir. İki, Aydın-İzmir arasında da bir hızlı tren hattı bağlantısı yok, aynı sıkıntı hâlâ devam ediyor.

Yine, bir başka önemli problem, Aydın-Çine-Güllük demir yolu hattı, yıllardır bunu konuşuyoruz; iş dünyası bunu konuşuyor, sanayiciler bunu konuşuyor, orada çalışan, iş yapan madenciler bunu konuşuyor, turizmci bunu konuşuyor yani Çine üzerinden Güllük Limanı'na bağlanacak bir demir yolu hattı yapılması gerekiyor ama görülüyor ki bu hat da Bakanlığın gündeminde, çalışmalarında yer almamış.

Kara yollarıyla ilgili ciddi problem var; yılan hikâyesine döndü Ortaklar-Çamlık yolu, -siz ta İzmir döneminden bilirsiniz- on iki yıldır tamamlanmadı Ortaklar-Çamlık arasındaki yol. Yine Sazlıköy... Yazın bir gidin bakalım, Fethiye-Marmaris hattı, bütün o turistik merkezlerin hattı -şimdi adı Sazlı, eskiden Sazlıköy'dü- Sazlı-Söke üzerinden geçiyor, orada bir Novada Kavşağı var, kilometrelerce kuyruk oluyor, insanlar saatlerce yaz sıcakta, Aydın'ın sıcakta orada bekliyorlar yani buna ilişkin bir alternatif hat, alternatif güzergâh; bu konuda bir çalışmanız var mı? Baktık, bu da yok. Yani diyorsunuz ki yığılsın orada trafik, ne olursa olsun, başlarına ne gelirse gelsin insanların. Bir başka problem, Nazilli-Ödemiş-Beydağ yolu. Bu yol genişletme çalışmaları yine bitmedi, yine bitmedi, hâlâ aynı problemler devam ediyor.

Yani Sayın Bakan, Aydın -seçim çevremiz- Türkiye'nin nadide illerinden biri ama belli ki Bakanlığın gözünde Aydın yok. Bu bütçe görüşmeleri vesilesiyle Aydın'ı size hatırlatmak istedim.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Tezcan, teşekkür ederim.

Sayın Kadim Durmaz, buyurun.

KADİM DURMAZ (Tokat) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Kıymetli milletvekillerimiz, Sayın Bakanımız, Değerli Bakan Yardımcıları, bürokratlar; hepinize saygılar sunuyor, 2025 yılı bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, bu 2'nci bütçeniz. Tabii, ben Tokat Milletvekiliyim, bölgemizi Bakanlıktan önce bürokratik geçmişinizle de çok iyi bilen bir deneyime sahip arşiviniz var. Hâl böyle olunca Tokat'ta Sivas-Samsun demir yolu yenilendi fakat bu demir yolu yenilenirken çok basit ve küçük virajlar dahi düzeltilmeden, gelecekte olacak olası bir yarı hızlandırılmış tren... "Ya da hızlandırılmış tren" diyemiyorum. Ama çok basit mühendislik hatalarının olduğu bir yapıyı görüyoruz. Bu organizasyon eksikliğinden kaynaklanan bir durum diye düşünüyoruz, düzeltilmesi de oldukça zor gibi görünüyor, yeniden ülke kaynakları harcanacak.

Bir diğeri, bölgemizde, Almus ilçemizi hem iki ilçeye bağlayacak hem de D100 Kara Yolu ağına bağlayacak 15 kilometrelik bir mesafemiz var. Bunun kara yolu ağına alınması, bölgenin zor bir bölge olması... Ama bir ilçeden tekrar diğer ilçeye gitmek için 40 kilometre Tokat'a gelip 55 kilometre yeniden Niksar'a gitmek gerekiyor ama 15 kilometre D100 Kara Yolu yol ağına inildiği zaman bu sorun da çözülmüş oluyor.

Yine, bir yol projeniz var, iyi de gidiyor; Tokat Turhal-Zile, Yozgat Aydıncık-Alaca-Sungurlu ya da Delice yolu. Bunun 32 kilometrelik bölümü Samsun Karayolları Bölge değil, Kayseri Karayolları Bölgenin uhdesinde ama hikmetilahiyye, 32 kilometre yol beş senedir, altı senedir bitmiyor. Bu konuda 2025 yılında buna bir dokunuş düşünüyor musunuz? Bunu merak ediyoruz. Bazen hoş olmayan sonuçlar da doğuruyor, üzücü kazalara da sebebiyet veriyor.

Tokat, Niksar yolu bittiğinde, D100'e bağlantı olduğunda batıya giden trafik akışının bir bölümü Tokat'tan geçecek. Bugün bile Tokat'ta sabah akşam şehir içi trafiğinde kent içerisinde gelen yoldan ötürü yoğun sıkıntı yaşanıyor. Bununla ilgili kuzeyden bir çevre yolu bağlantısı çalışmanız var mı? Yoksa da bunun gündeme alınıp hızlandırılmasını düşünüyoruz.

Yine, aynı şekilde, Turhal içerisinde güneyden bir çevre yolunun -az önce söylediğimiz yola bağlantısı olan- Tokat trafiğinin geleceğini şekillendirecek diye düşünüyorum.

Bize müjde olarak geçen yıl verildi ve ihale edildi; Ünye-Akkuş-Niksar yolu iyileştiriliyor. Double yol yapılmıyor, buna da kabul ama ihaleye baktığımızda -sizinle de kısa bir görüşmüştük Sayın Bakanım- bu Akkuş'la bitiyor yani Niksar'dan Hamidiye Köprüsü'nden, Kelkit üzerinden Tifi Deresi'ne kadar olan 30 kilometrelik bölümün de aynı iyileştirme kapsamında, buradan o tarafa doğru ihale edilmesi en azından Tokat bölümünün de rahatlatacaktır. O projenin de -o ki double yol yapılmıyorsa- güzergâhı da değiştirilip bu bağlantının bir an önce yapılması gerekiyor.

Ayrıca, havalimanımız yapıldı, teşekkür ederiz fakat Tokatlının bir atasözü vardır, derler ki: Yığılı yığmaktan maksat başını bağlamak. Havalimanımızın bir yığın eksiği var yani güneş paneli konulacak yerler var, bunlar yapılmıyor; kargo binamız var, genel müdürlüğümüz tarafından ihalesi bekleniyor. Yine, içeride giden, gelen yolcular için resmi bankalardan başvuru var, bu başvurulara cevap verilip maalesef ATM konulmuyor. Bunlar günümüzün ihtiyaçları. Ayrıca, uçuş saatleri... Tokat'tan giden bir küçük esnaf ve sanatkarın -arkadaşlar, müsaade

eder misiniz- İstanbul'da iki gece yatması gerekiyor Sayın Bakanım. Yani taşradan giden, zor şartlarda geçinen bir esnafın İstanbul'da işini görebilmek için iki gün yatması demek, o insanın en az 15 bin lira parasının orada harcanması demektir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KADİM DURMAZ (Tokat) - Tabii, her ilin böyle talebi olabilir ama bizim gibi küçük illerin, nüfusunun 120 bin fazlasını İstanbul'a göç vermiş Tokat'ın bu talebinin de dikkate alınmasında fayda var diyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Durmaz, teşekkür ederiz.

Sayın George Aslan, buyurun.

GEORGE ASLAN (Mardin) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, Sayın Bakan Yardımcıları, sayın bürokratlar ve değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye'nin en önemli sorunlarından biri insanların yaşamlarına mal olan trafik kazaları sorunudur. Ülkenin her tarafından sık sık "Katliam gibi kaza." şeklinde verilen haberleri duyuyoruz. Kara yollarına yapılan harcamalara rağmen, geçtiğimiz yıl 1 milyon 314 bin trafik kazası meydana gelmiştir. Trafik kazaları sonucunda 6.548 kişi hayatını kaybederken 350 bin 855 kişi de yaralanmıştır. Önceki yıla göre kaza ve yaşamını yitirenlerin sayısında artış yaşanmıştır. Bu ölümler, trafik kazaları sorununa karşı acil ve rasyonel tedbirlerin alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Hem sürücülerin hem de yolcuların trafik kurallarına uymaları trafik kazalarını önlemede önemli bir faktördür ancak yollarda bir türlü bitmek bilmeyen çalışmalar yapıldıktan sonra, üzerinden bir yıl dahi geçmeden tekrar bozulan yollar hem kazalara hem de büyük ekonomik maliyete neden olmaktadır.

(Uğultular)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Aslan...

Arkadaşlar, çok uğultu var; lütfen, hatibi dinleyelim.

GEORGE ASLAN (Mardin) - Diğer önemli bir konu araç muayenelerinde yaşanan sorunlardır. TÜVTÜRK araç muayene istasyonlarına yönelik şikâyetleri çokça duyuyoruz. İnsanlar muayene ücretlerine yapılan orantısız zamlardan, randevu alamamaktan, muayene esnasında maruz kaldıkları uygulamalara kadar pek çok sorun yaşamaktadır. Bu yıl otomobil, minibüs ve kamyonet gibi araçlar için muayene ücreti 1.130 TL'den, 1.821 TL'ye; otobüs, kamyon için ise 2.462 TL'ye çıkarılmıştır. Bu ücrete yılbaşından itibaren yüzde 44 zam yapılacağı söylenmektedir. Bu durumda otomobil, minibüs ve kamyonetlerin muayene ücreti 1.821 TL'den 2.622 TL'ye, kamyon ve otobüsler için ücretler 3.500 TL'ye çıkacak. Kredi kartıyla ödemelerde ise ek ücret ilave edilmektedir. Araç sahiplerinden alınan sigorta, vergi, yakıt, bakım, kasko gibi her geçen gün artan giderler yetmiyormuş gibi bir de araç muayeneleri için böylesine fahiş ücretler alınması ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullar ve mevcut enflasyon oranları dikkate alındığında -araç muayenesinden alınan ücretler- yurttaşlarımızı ekonomik açıdan oldukça zorlamaktadır. Bu alanda makul bir ücretlendirmeye gidilmesi gerekmektedir. Öte yandan, araç muayene noktalarının yetersizliği nedeniyle insanlar günlerce beklemek zorunda kalıyor. Örneğin, Mardin'in en büyük ilçesi olan Kızıltepe'de tek bir araç muayene istasyonu yok, 120 bin nüfuslu Midyat'ta da aynı şekilde bir istasyon yok, insanlar Nusaybin'e, Batman'a ya da Mardin'e gitmek zorunda kalıyor. Bu sorunun çözülmesi için Kızıltepe ve Midyat'a birer araç muayene istasyonu acilen kurulmalıdır. Muayeneler esnasında herhangi bir eksiklikten dolayı gönderilen araçların tekrar başa dönüp sıraya girmemesi ve yoğunluğun azaltılması için ek kapıların kurulması lazım.

Mardin'deki ulaşım sorunlarını daha önce de dile getirmiştik. Ne yazık ki sorunlara çözüm üretilmesi noktasında pek ilerleme sağlanmıyor. Mardin, çevre yolu olmayan tek büyük şehirdir. Son yıllarda yaşanan trafik yoğunluğuna rağmen maalesef çevre yolları yapılmamış ve Tarihi İpek Yolu hâlen Kızıltepe ve Nusaybin ilçe merkezlerinden geçmektedir. Mardin Artuklu ile Kızıltepe ilçeleri arasında Diyarbakır, Şırnak ve Urfa istikametlerinde çevre yolları yapılmalı, mevcut Kızıltepe-Mardin yolu üzerinde de acilen "battı çıktı" diye tabir edilen kavşak projeleri hayata geçirilmelidir.

Batman-Gercüş, Mardin-İdil, Cizre ve Nusaybin'in kesişme noktası olan Midyat'ta çevre ve bağlantı yolları olmadığı için ağır vasıtalar da şehir merkezinden geçmek zorunda kalmaktadır, bu da hem trafik kazalarının yaşanmasına hem de trafik yoğunluğuna neden olmaktadır. Çevre yolları sorunu Mardin için en önemli ve en acil ihtiyaçtır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

GEORGE ASLAN (Mardin) - Son olarak, beş yıl önce yapımına başlanan Midyat-Mardin arası anayol çalışması da en kısa zamanda bitirilmelidir diyor, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Aslan, teşekkür ederim.

Sayın Zülküf Uçar, buyurun.

ZÜLKÜF UÇAR (Van) - Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakana ve bürokratlara da hoş geldiniz diyorum.

Tabii, değerlendirme yapmadan önce şunu çok net bir şekilde söylemem lazım: Bakanlık tarafından dağıtılan bu kitapçığı tek tek inceledim, tek tek baktım ama Diyarbakır ötesine, Sivas ötesine, kısacası kürdistan illerine yapılan ya da bu noktada planlanan ya da yapımı biten herhangi bir proje yok ya da yapılması planlanan herhangi bir proje yok. Bakıyoruz, en son, 2009 yılında Urfa'ya kadar giden bir otoban var ama 2009'dan sonra devam etmeyen bir otobandan söz ediyoruz ve yapımı devam eden hızlı trenler, Sivas'a kadar giden bir hızlı tren var ama Sivas'ın ötesine giden bir hızlı trenden söz edemiyoruz.

Yıllardır Van-Şırnak yolu on iki yıldır yapılıyor, hâlâ bitmedi. Son süreçte itirazlardan ve bu yönde gelen tepkilerden sonra tekrardan

başlanmışsa da hâlâ bitirilmiş değil. Van-Bahçesaray yolunun bilerek bitirilmediği yönünde, engellendiği yönünde iddialar var. Van-Bahçesaray yolunu yapmayı planlıyor musunuz Sayın Bakan?

Ve elbette uçak sorunu, hava yolu sorunu. Az önce Saruhan Başkan söyledi, Van'la ilgili örneği verdi. Burada Trabzon'la ilgili bir karşılaştırma yapacağım ama Trabzon ili asla Trabzon'da azaltılsın amacıyla söylemediğimi bilsin. Biz çok net söylüyoruz: Nüfusu Van'ın, Diyarbakır'ın yarısı kadar olan illerdeki uçak sayısının 2 kat fazla olmasını hiçbir zaman anlamadık ve bu sorunu tanımlarken de tam da Kürt sorununun bir parçası olarak gördük. Mesele, sizlerin özellikle yaz aylarında Kürt illerindeki, kürdistan'daki uçak sayılarını azaltıp turizm bölgelerinde yoğunlaştırmanız ve oradan turizmden bir gelir elde etme amacı olduğunu biliyoruz ve bunu her zaman söyledik, yine söylüyoruz, artık bu yaklaşımdan vazgeçilmelidir, bu bölgesel ayrımcılıktan vazgeçilmelidir. Bu, kürdistan'da Kürt illerine yönelik olan yapılan ayırmadan vazgeçilmeli ve artık yüz yıldır Kürt sorununun bir parçası olarak devam ettirilen bu ayrımcı tutumdan vazgeçilmelidir diyoruz.

Bakın, daha geçen gün kamuoyunda açıklamalar yapıldı, Cumhurbaşkanlığı danışmanı tarafından da yapılan açıklamalar oldu. Dedi ki, bizden önceki dönemde... Kürt sorununun tanımlarken bir katliamdan bahsetti, yüz yıldır devam eden bir süreçten bahsetti ama AKP'yle birlikte aslında Kürt sorununda büyük bir ivme kazandıklarını ve çözüme götürmek istediklerini söyledi ama biz çok net bir şekilde biliyoruz ve söylüyoruz: Kürt sorununa, yüz yıldır Kürt'e bakış açınız nedir diye baktığınız zaman, bugün Dersim'de Dersim Belediyesinin önüne koyulan beton duvarlardır. Bu beton duvarlar arkasına saklanmış olan Kürt sorununu çözmek istemeyen iradedir, Kürt sorununu çözmek istemeyen zihniyettir. Biz sürekli söylüyoruz: Mesele, zihniyet meselesidir. Mesele, hakikaten bir çözüm üretmekse o zaman bu belediyeleri karakollara çevirmekten vazgeçin. Kürt sorununda özellikle kürdistan'da ayrımcılık yapmaktan vazgeçin.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Kürdistan neresi ya!

ZÜLKÜF UÇAR (Van) - Bu beton duvarlar arasında kaldıkça Kürt halkının taleplerini, Kürt halkının soruna dair taleplerini Kürt halkının taleplerini anlayamayacaksınız. Artık bu Kürt sorununun çözümüne beton duvarların arkasından bakmaktan vazgeçin. Bu beton duvarlar artık sizin zihniyetiniz, bu beton duvarlar Kürt sorununda yaratmış olduğunuz çözümsüzlüktür. Bunu devam ettirdiğiniz sürece de hiçbir zaman Kürt sorununda da çözüm üretmek mümkün olmayacaktır.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Türkiye'de PKK sorunu var, Kürt sorunu yok.

ZÜLKÜF UÇAR (Van) - Bugün o Dersim Belediyesinde oturan kayyım, Mahmut Esat Bozkurt'un ruhudur; bunu çok net bir şekilde bilmeniz lazım. O dönem "Faşizm istiyoruz." diye bağırانlar aynı pratiği bugün devam ettiriyor, artık buna son verilmelidir. Diyorlar ki: "Kürt sorunu bir eşit yaşamama sorunu." Sadece bu değil. Kürt sorunu aynı zamanda, Kürtlerin varlığını inkâr etme sorunudur, statü sorunudur, Kürt halkı arasında ayrımcılık yapma sorunudur.

Bu yüzden, bizler de sizinle, sizin Bakanlığınızla ilgili olarak bu ayrımcılıklara son verilmesini ve genel olarak Kürt halkına hizmetin de adil ve eşit bir şekilde götürülmesini talep ediyoruz.

Teşekkür ederim.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARİ (Devam)

2.- Oturum Başkanı Orhan Erdem'in, Van Milletvekili Zülküf Uçar'ın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasında geçen bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Zülküf Uçar, konuşmanızda ısrarla tekrar ettiniz. Anayasa'nın 3'üncü maddesinde devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bir bütün olduğu belirtilmekte. Yine, Anayasa 123-126 idarenin kuruluş ve görevleriyle bir bütün olduğundan bahsetmekte. "Türkiye merkezî idare kuruluşu bakımından, coğrafya durumuna, ekonomik şartlara ve kamu hizmetlerinin gereklerine göre, illere; iller de diğer kademeli bölümlere ayrılır." ifadeleri mevcuttur.

Lütfen, defalarca uyardık, konuşmalarınızı bu minvalde yapmanızı rica ediyoruz.

Buyurun Sayın Oluç.

IV.- AÇIKLAMALAR

1.- Antalya Milletvekili Hakkı Saruhan Oluç'un, Oturum Başkanı Orhan Erdem'in, Van Milletvekili Zülküf Uçar'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı bütçesiyle ilgili konuşması üzerine yaptığı açıklamasında geçen bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Siz bu uyarıyı yaptıktan sonra ben de tutanaklara geçmesi için daha önce de yaptığımız gibi bir açıklama yapmak durumundayım.

Şimdi, birincisi, Anayasa'nın 3'üncü maddesiyle ilgili bir tartışmamız yok. Bunu defalarca söyledik, bir idari tartışma yapmıyoruz burada ve idari tartışma yapmadığımız için de...

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Bu "kürdistan" ne oluyor, bana açıklar mısın?

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Söyleyeceğim efendim. Ben uzun zamandır anlatıyorum burada, eğer oturup dinlemiş olsaydınız o zaman bu soruyu sormazdınız.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Kürdistan neresi?

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Sizinle ayrıca konuşuruz, bunu anlatırım. Şimdi vakit fazla olmadığı için ben sadece tutanaklara geçmesi için söylüyorum.

Şimdi, Kürdistan coğrafyası ve Kürt...

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Yok, yok vakit yok da burada tutanaklara geçsin "kürdistan" diye bir yer olamaz, olamaz böyle bir şey!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın vekilim, lütfen karşılıklı değil.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Ya, o, sizin fikriniz, sizin fikriniz, evet.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Benim fikrim değil, Türkiye Cumhuriyeti devletinde “kürdistan” diye bir yer olamaz.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Sayın Başkan, böyle bir usul var mı ya!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Karakaş, lütfen.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Olamaz!

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Ya, bağırarak bir gerçeği ortadan kaldıramazsınız. Sizin kadar ben de bağırmayı biliyorum!

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Olamaz!

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - İnsan gibi konuşun!

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Sen insan gibi konuş!

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Ben konuşuyorum dinleyin o zaman, dinleyeceksiniz!

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Olamaz!

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Dinleyeceksiniz!

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Böyle bir söz olamaz!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Karakaş, lütfen.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Sana mı soracağım nasıl konuşacağımı!

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Bana soracaksın.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Hadi oradan, sen kimsin!

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Hayır.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Arkadaşlar...

MAHMUT DİNDAR (Van) - Sen istediğin kadar “Yok.” de, kürdistan vardır, var olacaktır.

AYYÜCE TÜRKİŞ TAŞ (Adana) - Anayasa’ya soracaksın, bize değil.

MAHMUT DİNDAR (Van) - Ben o Anayasa’yı sizden daha iyi biliyorum.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Kürdistan olamaz!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın vekilim, karşılıklı atışmayalım, söz aldığınızda ifade edin.

MAHMUT DİNDAR (Van) - İnsanlar yaşıyor, senin “Yok.” demenle yok olmuyor bir coğrafya.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Türkiye’de yaşayan herkes, Türkiye Cumhuriyeti devletinin sınırları içerisinde Türk’tür, kürdistan diye bir bölge olamaz, bunu da kimse iddia edemez, nokta; bitti.

MAHMUT DİNDAR (Van) - Senin “Yok.” demenle yok olmuyor o coğrafya.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Vekilim, lütfen, bunu uzatmayın, yazdırdınız, konuşmanızda da devam edin.

Sayın Oluç, buyurun, bitirin bir an önce.

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Tekrar başlamak zorundayım.

Tutanaklara girmesi için bunu söylüyorum. Anayasa’nın 3’üncü maddesiyle ilgili bir tartışmamız yok, bir idari tartışma yapmıyoruz, net olarak bunu söyleyeyim.

İkincisi, “kürdistan coğrafyası” ya da “Kürt coğrafyası” gibi kavramları kullanırken bizler, tarihsel, coğrafi, sosyolojik bir gerçeklikten yola çıkarak bunu kullanıyoruz ve kullanmaya devam edeceğiz, ilk defa kullanmıyoruz çünkü baktığımızda, birçok hak açısından, uluslararası sözleşmeler açısından da Türkiye’nin imzalamış olduğu ve kabul ettiği uluslararası sözleşmeler açısından da bu kavramları kullanma hakkımız olduğunu biliyoruz. Bakın, Birleşmiş Milletlerin yerel halkların haklarına dair ilkelerinde halkların tarihsel ve kültürel kimliklerini ifade etme özgürlüğü temel bir insan hakkı olarak tanımlanmıştır. “Kürt coğrafyası” gibi ifadeler halkların yaşadıkları bölgelerle olan tarihsel, sosyolojik bağlarını dile getirmektedir. Birleşmiş Milletlerin bu ilkelerini benimsemiş bir ülke olarak halkların kültürel ve tarihsel gerçekliklerini ifade etmesi açısından baktığımızda Anayasa’ya aykırı bir durum da yoktur. Dolayısıyla, bu tür kavramları kullanmamızın nedeni, dediğim gibi, tarihsel, coğrafi ve sosyolojik meseledir, bir idari yapı tartışması sürdürmüyoruz.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Biz de milletvekilleri olarak Anayasa’ya bağlılık yemini ettiğimiz için; tüm milletvekilleri Anayasa’ya bağlı kalarak konuşmamız gerektiği için uyarıyoruz.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A.- Kanun Teklifleri (Devam)

1.- 2025 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/278) ve 2023 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/277) ile Sayıştay tezkereleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

ç) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ahmet Erbaş...

AHMET ERBAŞ (Kütahya) - Sayın Başkanım, çok teşekkür ederim.

Değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, bir dönem kendimin de çalıştığı Bakanlık bürokratları; şimdiden Bakanlığımızın bütçesi hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Bakanım, konuşmama başlarken, Antalya'daki uçak yangınıyla ilgili hem Antalya'ya hem uçak içindeki yolcularımıza geçmiş olsun diyor ve çok kısa bir sürede de bu yangını kazasız belasız söndüren DHMİ yetkilerine de teşekkür ederim, sağ olsunlar.

Ben bir teşekkür de yine şahsınıza yapmak istiyorum: Yıllardır bitmeyen Gediz-Uşak yolu bitti, çok şükür. Şimdi, Kütahya'dan Gediz'e gelirken bir problemleri yerimiz vardı; Yunuslar bölgesi, oraya da yeni bir güzergâh yapıyorsunuz, yeni bir inme hattı yapıyorsunuz ki aklın yolu birdir, en çok kazanın olduğu yerd. Oraya da yeni bir çalışma başladı Karayolları; kendilerine çok teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, birinci dereceden deprem bölgesi olan Kütahya Milletvekiliyim. O yüzden de depremlerde en büyük sıkıntının ulaşım olduğunu, lojistik olduğunu en iyi bilenlerdensiniz ve bilenlerdeniz. Bir şehri ne kadar geliştirmeye çalışırsak çalışalım; sanayisinde, turizmde, kültüründe veya başka bir alanda, sonuçta kapı ulaşımına dayanıyor; ya bu kara yolu ya hava yolu ya demir yolu ya da deniz yoluyla. Bunların içinde de Kütahya kara yollarıyla ilgili bayağı bir yol katetti. Simav'la ilgili sıkıntımız şudur Sayın Bakanım: Şaphane-Simav arasında bir yol kaldı, az bir yolumuz kaldı. Yine Simav-Yeşildere-Balıköy arasındaki yolu eğer biz çift şerit hâline getirebilirsek, "Bursa yolu" diye kastettiğimiz... Aslında bu yolu "Dağardı yolu" diye biliniyor; ama "Dağardı" deyince, herhâlde "dağlarının arkası" diye dendi, bürokratlar da ön yargılı yaklaşıyor, artık ondan kaldırdık bu işi, "Bursa yolu" diyoruz. Yine, Simav-Sındırgı arasındaki Balıkesir yolunun da bir şekilde bitmesi lazım.

Sayın Bakanım, Çavdarhisar diye bir ilçemiz var, Aizanoi antik kentinin içinde bulunduğu bir şehirdir ve yalnızca bu sene 100 bin kişiye yakın misafirimiz oldu dışarıdan. Bu ilçemize giriş yok Sayın Bakanım yani güzel bir giriş yok. Herhâlde Türkiye'deki 926 ilçenin içinde en zor girilen ilçelerden biri Çavdarhisar ilçemize giriştir. Bu konuda yapacağımız bir kavşak ki bu kavşağın adı nedir, nasıl yaparsınız, onu siz daha iyi bilirsiniz ya "L kavşak" diyorlar ya döner kavşak ama bu ilçeye bir kavşak lazım. Bu yıl 300 bin turist bekliyoruz.

Sayın Bakanım, Gediz'i anlattık, Simav'ı anlattım, Tunçbilek'e gelmek istiyorum ve Tavşanlı ilçemize; Kütahya'nın en büyük ilçesi. Kuzey hattında bir çevre yolu projesi var. Bu proje kâğıt üstünde var ama uygulamadığınızı biliyoruz; inşallah, uygulamayacaksınız da çünkü yaklaşık 15 bin dönüm birinci sınıf tarım arazisinin içinden geçiyor. Daha önceki siyasi arkadaşların yoğun baskısıyla böyle bir güzergâh yapılmış ama biz siyasiler istedi diye efendim -yoksa biz siyasiler hep isteriz- siyasiler gün gelir Sağlık Bakanı olur, gün gelir Ulaştırma Bakanı olur, gün gelir Enerji Bakanı oluruz ama biz istedik diye lütfen, siyasiler istedi diye bürokratlarımız bizim her dediğimizi de Allah emri saymasınlar; üç gün sonra bizler gidiyoruz, o yolları yapanlar lanetle anılıyor çünkü bunun bir şekli, işte, şu anda şehir hastanesinde, ilimizin tam ortasında trafiğin kilitlendiği bir yerde kaldı. Buna benzer bir lanet de bundan sonraki yıllara sâri etmesin diye bu konudaki hassasiyetinize şimdiden çok teşekkür ederim.

Yine, Tunçbilek ile Domaniç arasındaki yolun 6,5 kilometresini bitirdiniz. İnşallah, Domaniç yolu bittiği zaman da çok güzel bir yol olacak. Buranın önümüzdeki yıl açılışını hep beraber yaparız, buraya da mutlaka bekliyorum. Dünyanın belki de en güzel tabiat orman manzaralarından birinin olduğu bir yer. Bu yol için de yaptığımız bütün çalışmalara çok teşekkür ediyorum.

Tunçbilek'te küçük bir, 800 metrelik, tam belediyemizin önünde çift gelişe, duble bir yola ihtiyacımız var. Bu ihalenin içine bunu da katarsanız, 8 bin nüfusu olan bir beldeden bahsediyorum ve Kütahya'nın beldesi olarak geçiyor -ama 6 ilçesinden büyük- burası da size minnettar olacaktır.

Sayın Bakanım, Kütahya'nın içinden bir çevre yolumuz geçiyor, belediye güzergâhının içinden bir çevre yolumuz geçiyor. İzmir hattımızda, orada bariyerleriniz yok, bir kısmını...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MAHMUT TANAL (Şanlıurfa) - Bir dakika daha verin Başkanım.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Erbaş, teşekkür ederim.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) - O zaman kayıtlara geçsin diye... Zamanı yine ayarlayamadım.

25 Kasım 1917 cennetmekân Başbuğ'umuzun doğum yıl dönümü, kendisine bir kere daha Allah rahmet eylesin diyor, saygıyla önünde eğiliyorum.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederiz, sağ olun.

Sayın Tamer Osmanağaoğlu, buyurun

TAMER OSMANAĞAOĞLU (İzmir) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Bakanlığımızın kıymetli bürokratları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Zaman zaman, Plan ve Bütçeye uğradığımda gördüğüm bir şeyi söylemek istiyorum. Sayın Bakanım, sizi tebrik ediyorum, Bakanlığınız ve size bağlı teşkilatlarınız, hepsi çok iyi çalışmış ki muhalefet de dâhil, birçok partinin temsilcisi size buradan teşekkür etti, ben de Türk ve

Türkiye Yüzyılı'nda yüz yıllık eserlere imza attığınız için size teşekkür ediyorum.

Türkistan bozkırlarından tarih sahnesine çıkan Türk milletini özetleyecek birkaç kelime söylemek gerekirse herhâlde bu kelimeler göç, yolculuk ve yol olurdu. Belki de bu sebeptendir yol kelimesini içeren onlarca deyim, atasözü ve özlü söz Türk milletini sadece istikametine götürmemiş Türk'e âdeta istikamet çizmiştir. "Bildiğimiz hak yoldan asla dönmeyiz." sözü ilkimiz olmuş; "Yol yürümekle aşınmaz." sözü ilerlemek ve muvaffakiyet elde etmek için itici gücümüz olmuş; "Önce yol arkadaşı, sonra yol." sözü ise yol yürümenin hikmetini ve anlamını kalplerimize nakşetmemize vesile olmuştur. Evet, yol demek, medeniyet demektir ama yol demek Türk milleti için aynı zamanda varoluşun olmazsa olmazı anlamına da gelmektedir, elbette bugün de değişen bir şey yoktur. Modern zamanın çelikten dişleri arasında yok olmamak için yolun önemi her zamankinden daha fazladır çünkü bugün dahi yol demek üretim, istihdam, ihracat, ekonomi ve güç demektir. Bu anlayışın Bakanlığımıza hâkim olduğunu görmenin takdiri hak ettiğini ifade etmek isterim. Geleneksel ve modern, hangi pencereden bakılırsa bakılsın, tıpkı tarihte olduğu gibi dağları aşmak, köprüleri geçmek, yolları bitirmek ve yeni ülkelere koşar adım yürümek bundan sonra da en önemli sorumlulukları arasındadır. Bu sorumluluğun bilinciyle hareket edilmesi hâlinde bugün itibarıyla Avrupa'nın 6'ncı, dünyanın 8'inci büyük tren işletmecisi olan ülkemizin daha üst basamaklara çıkmasında hiçbir engel yoktur. Geçtiğimiz aylarda fırlatılan TÜRKSAT 6A gibi uydularımızın sayısının daha da artmasının önümüzde hiçbir engeli yoktur.

Sayın Bakanım, seçim bölgem İzmir'de ve yurdumuzun dört bir yanında karşılaştığım şoför esnafımızın bazı beklentilerini de bilgilerinize sunmak istiyorum. Malumunuz kamyoncularımızın yirmi dört saat içinde toplam dokuz saatten ve devamlı olarak dört buçuk saatten fazla araç sürmeleri yasak, uygulamanın iyileştirilmesi ve ortaya çıkan bazı mağduriyetlerin giderilmesi için dört buçuk artı, dört buçuk saat olan uygulamanın dört artı dört, artı dört olarak düzenlenmesi kamyoncularımızın beklentileri arasında yer alsın da esas beklenti kara yolları üzerlerinde kullanabilecekleri güvenli dinlenme alanı sayısının artırılmasıdır.

Ayrıca İzmir Bayraklı Şehir Hastanesi bölgesindeki kavşak düzenlemesi için sizlere ayrıyeten teşekkür ediyorum. Yine, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün koordinasyonunda İzmir'de devam eden 15 projenin hızla bitirileceğinden şüphemiz yoktur. Toplam maliyeti 12 milyar 144 milyon TL olan ve bugüne kadar 7 milyar 147 milyon TL harcanan bu projenin İzmirli vatandaşlarımızın hizmetine girmesi için gerekli hassasiyeti gösteren Karayolları Genel Müdürlüğümüze de diğer kıymetli bürokratlarımıza da şükranlarımı sunuyorum.

Ayrıca, yol yapımı çalışmaları devam eden Belevi-Tire yolunun Tire'ye kadar ulaştırılması, Seferihisar-Özdere arası eksik kalan bölünmüş yol kesiminin tamamlanması, Bergama-Kozak çevre yolunun yapılması da hemşehrilerimizin talepleri arasındadır.

Diğer bir konu: Telefon ve internet hizmeti alanında çok büyük mesafeler katedildiği ortadadır. Ne var ki internet hizmeti alma konusunda İzmir'imizin bazı noktalarında sıkıntılar yaşandığı malumdur. Özellikle altyapı eksikliğinden kaynaklandığını bildiğimiz bu mağduriyetlerin giderilmesi için İzmir özelinde ilgi ve alakalarınızı esirgemeyeceğinize inanıyoruz. Söz konusu ilçe ve mahallelerimizin isimlerini daha önce şahsınıza da yazılı olarak bildirmiştim, arzu edilirse tekrar iletebilirim.

Sayın Bakanım, bu duygu ve düşüncelerimle, Türk Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesinin Türk milletine, devletine hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ömer Karakaş, buyurun.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Teşekkür ediyorum.

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

Öncelikle, bugün 25 Kasım; hayatının son üç yılında özel kalemi olarak görev yapmaktan şeref duyduğum rahmetli Başbuğ Alparslan Türkeş'in doğum günü. Bir kez daha mekânı cennet olsun diyorum.

Şimdi, ulaştırma ve altyapı sorunlarımızı çözmek ve vatandaşa daha iyi hizmet verebilmek için ayrılan bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, yap-işlet-devret modeliyle köprü ve otoyollar yaptınız. Yönetmelikte "Her yılbaşında yıllık ÜFE değerinde zam yapılır." maddesi var ama buna rağmen, bu yıl içerisinde ocak, mayıs ve ağustos aylarında 3 defa zam yaptınız. Osmangazi Köprüsü 2024 yılının başından itibaren yüzde 91, Çanakkale Köprüsü yüzde 98, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü yüzde 120, Yavuz Sultan Selim Köprüsü yüzde 100 zamlandı. Zam yaptınız çünkü müteahhitlerle yaptığınız anlaşmaların bütçeye yükü çok artmıştı; 5'li çeteyle yaptığınız anlaşmayı revize etmek yerine bu yükü vatandaşın üzerine yüklediniz.

Yakın zamanda yaptığınız bir açıklamada "Dünya otoyol ücretleri kilometre başına 5 sent. Türkiye'deki otoyollar ucuz." dediniz. Sayın Bakan, bizim vatandaşımız Avrupa'daki refah seviyesinde mi yaşıyor? Bizim vatandaşlarımız dolarla mı maaş alıyor? Dünyadaki geçiş ücreti fiyatlarını karşılaştırırken asgari ücretlinin 17 bin, emeklinin 12.500 lira maaş aldığını unutmamamız gerekir. Benim emeklimin, asgari ücretlimin, memurumun üzerine yüklenen bu yük çok ağır geliyor. Bugün, asgari ücretliye yılbaşından beri yüzde 49, emekliye ise yüzde 66 zam yaptınız. Sizler yaptığınız bütün zamları Avrupa'yla, dünyayla kıyaslıyorsunuz ama maaşları ve kişi başına düşen milli geliri kıyaslamıyorsunuz.

Bu arada, bu köprü ve otoyollardan vergi de alınmıyor; vergiyi bir tarafa bırakın, yap-işlet-devret modeliyle yapılan yerlerde kira borcunu bile tahsil etmiyorsunuz. Örneğin, İstanbul'da yapılan yeni havaalanının 2018, 2019 ve 2020 yıllarına ait kira borcunu 2042 ve 2043 yıllarına ertelediniz. Şimdi soruyorum: Bu borç size ait olsaydı borcunuzu yirmi beş yıl erteler miydiniz?

Şimdi, seçim bölgem Aydın'la ilgili de birkaç konuya değinmek istiyorum. Özellikle, Türkiye'de tren yolunun ilk yapıldığı yer Aydın'dır; yapıldığı gibi de kalmış durumda, üzerine çok bir şey de ilave edilmemiş. 2016 yılında projesi yapılan İzmir-Aydın demir yolu Çamlık Tüneli -bakın, 2016 yılında projesi yapıldı- bugünkü birim fiyatlarına göre toplamda 20 milyona mal oluyor, çok zor bir şey değil yani bu 20 milyon bütçeden ayrılır, bu tamamlanır. Yani, Aydın'da Çıldır Havalimanı var ama maalesef işletilmiyor, insanlar İzmir

Havaalanı'nı kullanıyor. Bu tünel yapılırsa İzmir Havaalanı'na Aydın'dan gidecek insanlar kırk-kırk beş dakikada ulaşım sağlamış olur. Gerçekten bu çok önemli. Bununla ilgili bu yılki bütçeden bir ödenek ayırarak... Lütfen, burada not alırsanız da sevinirim. Yani bakın, ben İYİ Parti, muhalefet Milletvekiliyim ama benim dışımda 7 milletvekili daha var; bu herkesin talebidir, Aydın'ın talebidir. Maalesef, iktidarınız Aydın'a hep üvey evlat muamelesi yapıyor. Lütfen, bir an önce bu tünelin bu yıl yapımına başlansın; çok değil 20 milyon, hiçbir şey değil. O yüzden, lütfen bunu not alın ve bunu bir an önce gerçekleştirelim.

Bir diğer konu: Denizli-İzmir arasında Aydın'ı da kapsayacak şekilde bir hızlı tren yapmak çok zor bir şey değil. Bu da faaliyete geçerse çok seviniriz.

Daha önceki arkadaşlar Çıldır Havalimanı'nı söyledi, aynı şeyi ben tekrar söylemeyeceğim ama son bir konu var: Aydın'ın Didim ilçesi vardır, turizm şehridir ve Aydın'a da uzak, her yere uzaktır. Havaalanı olarak Milas-Bodrum Havaalanı'nı kullanıyorlar. Orada yol bir saat on beş dakika, bir buçuk saate varıyor. Burada Akbük üzerinden bir yol var. Eğer bu yapılırsa bu yol bu ulaşımı çok kısaltacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Karakaş, selamlayalım.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - En azından o yol genişletilir, tali yol olarak biraz daha iyileştirilirse yol kısalacaktır.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Hakan Şeref Olgun, buyurun.

HAKAN ŞEREF OLGUN (Afyonkarahisar) - Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli milletvekilleri ve bürokratlar; sözlerime başlamadan önce hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün burada Afyonkarahisar halkının sesi olmak, onların haklı taleplerini duyurmak için söz almış bulunmaktayım zira dağıtılan bu kitapçıkta Afyonkarahisar'ı büyütle zor buluyorum. Birincisi, ne yazık ki yıllardır gündemden düşmeyen ve her seferinde sadece vaatlerle geçirilen Çay-Dinar kara yolu ve Dinar Opet Kavşağı. Afyonkarahisar Anadolu'nun kalbidir, bu topraklar hem coğrafi konumuyla hem de tarihî birikimiyle Türkiye'nin kavşak noktasıdır ancak Çay-Dinar kara yolu ve Dinar Kavşağı gibi hayatı bir güzergâhta yaşanan ihmallere bu kentin önemine gölge düşürüyor. Afyonkarahisar Çevre Yolu, Otogar Kavşağı da hakeza şu ana kadar herhangi bir işlem yapılan yer değil. Artık halkımız kazada ölen vatandaşlarımıza rahmet okuduğumuz, yaralılara geçmiş olsun dileklerini ilettiğimiz haberleri görmekten bıktı. Her kazanın ardından yetkililer çıkıp aynı şeyleri söylüyor "Yatırım planına alacağız, çalışmalara başlayacağız, önlemleri artıracacağız." Peki, soruyorum size: Kaç kazadan sonra bu vaatler gerçeğe dönüşecek? Daha kaç can kaybı, daha kaç gözyaşı gerekiyor? Projeyi hızlandırmak, gereken yatırımı yapmak ve insanlarımızın hayatını kurtarmak için hangi bahaneleriniz var? Yoksa bu yol da diğer vaatler gibi seçim dönemine kadar bekletilecek bir propaganda malzemesi mi olacak? Söz konusu yollar bir testtir, samimiyet testidir. Afyonkarahisar halkı bu testi geçemeyenleri sandıkta mutlaka değerlendirecektir. Sayın Bakana buradan sesleniyorum: Bu bir uyarıdır. Eğer bu projeyi rafta bırakmaya devam ederseniz bu ihmallerin her birinin hesabını sizden soracağız. Bugün bu kürsüden tarihî bir sorumluluğu hatırlatıyorum. Yolları yapmak, köprüleri inşa etmek devletin görevidir ama asıl mesele, bu yolların can almamasını sağlamaktır.

Diğer konu ise Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'dir. Dağıtmış olduğunuz kitapta da Afyonkarahisar'ın adını sadece burada gördük. Bu proje tam on yıldır tamamlanmayı bekliyor. 2013 yılında büyük bir tantanayla başlatıldı "2020'de tamamlanacak." dediler, olmadı; sonra hedefi 2023 yaptılar, yine olmadı; 2025 işaret edildi, yine olmadı; şimdi "Planlanan açılış 2028'de." diye tarih veriliyor. Her yetkili farklı bir tarih veriyor, sözler birbirini tutmuyor. AKP'nin bu konuda söylemi bol ancak icraat sıfır. Daha kaç yıl bekleyeceğiz? Bu proje, bitmeyen vaatlerinizin, seçim malzemesi yapmaktan öteye geçiremediğiniz yatırımların en somut örneği değil mi?

Sayın Bakan, size sesleniyorum: Bu kadar büyük bir projede on yıl boyunca sonuç alamamak planlama ve uygulama kapasitenizin ne kadar yetersiz olduğunu göstermiyor mu? Afyonkarahisar gibi stratejik bir şehirden geçen bu hattın tamamlanmasıyla sadece bölge halkı değil tüm Türkiye kazanacakken neden bu kadar ağır davranılıyor? Bu projenin yılan hikâyesine dönmesi sadece Afyonkarahisar için değil İzmir, Ankara ve hattın geçtiği tüm şehirler için büyük bir kayıptır. İlgili şehirlerin ekonomik, ticari ve turistik potansiyelini artıracak olan bu proje neden yıllardır sürüncemede? Bölge halkı hem ulaşım kolaylığı sağlayacak bir projeden mahrum kalıyor hem de bu bitmeyen çalışmalardan dolayı çevresel ve ekonomik zararlarla karşılaşılıyor. Yolların yarım bırakılması, şantiyelerin atıl vaziyette kalması hem yerel ekonomiye hem de halkın günlük yaşamına zarar veriyor.

Buradan açık ve net bir şekilde Sayın Ulaştırma Bakanımıza soruyor ve taahhütte bulunmasını talep ediyorum. Çay-Dinar kara yolu 2025 yılı yatırım programına alındı mı ve yapılacak mı? Onca cana mal olan Dinar Opet Kavşağı 2025 yılı yatırım programına alındı mı ve yapılacak mı? "Ankara-Afyonkarahisar Yüksek Hızlı Tren 2026'da bitecek." demişsiniz, 2027'ye ertelemiştir. "Afyon-İzmir Yüksek Hızlı Tren 2027'de bitecek." demişsiniz, 2028'e ertelemiştir. Sormak istiyorum ne zaman bitecek? Net bir şekilde taahhüt etmenizi talep ediyorum.

Ben de bazı vekiller gibi size teşekkür etmek istiyorum. Aksi takdirde bu gecikmenin ve ihmallerin hesabını her platformda sormaya devam edeceğiz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim Sayın Olgun.

Sayın Şamil Ayrim...

ŞAMİL AYRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Öncelikle uzun yıllar denizcilik sektöründe görev yaptığım, ulaştırma camiasında hizmet verdiğim Bakanlığın bu çalışmalarından dolayı Sayın Bakanın şahsında bütün 200 bine yakın çalışanını tebrik ediyorum. Gerçekten Ulaştırma Bakanlığımız son yirmi yılda çok önemli hizmetler yaptı. Bunları biraz önce bütün arkadaşlarımız, konuşmacı arkadaşlarımız rakamlarla ortaya koydular. Yine, Sayın

Bakanımızın sunumunda da net olarak nereden nereye geldiğimizi görüyoruz.

İşte, hava yolunun halkın yolu olduğu ve yolun medeniyet olduğu bilinciyle çalışan bir Bakanlığın, hayalleri gerçekleştiren bir Bakanlığın bütçesini görüyoruz, hayırlı uğurlu olsun diyorum.

Değerli arkadaşlarım, tabii, bildiğiniz gibi dünyada -COP29- iklim değişikliği denen ve bütün dünyayı etkileyen bir felaket var. Maalesef, bu felaketle varlıklı ülkeler fazla ilgilenmiyor. Daha çok fakir olan ülkeler, daha doğrusu gelişmekte olan ülkeler bununla ilgileniyor.

Geçen hafta Azerbaycan'da iki hafta süren bir toplantı oldu. Azerbaycan müthiş bir organizasyonla gelişmekte olan ülkelere "Gelişmiş olan ülkeler ne kadar pay aktarır?" diye çalışmalar yaptılar. Tabii, sonunda pek istenilen rakam olmadı, 300 milyon dolar gibi bir rakam ayırdılar.

Şimdi, burada Türkiye'nin, bizim 2053 yılında "sıfır karbon emisyonu" diye taahhüdümüz var ve Ulaştırma Bakanlığının bu konudaki çalışmalarını takdir ediyorum, tebrik ediyorum. Hem kara yollarında hem de ilk defa Marmaray projesinde 62 milyon ton karbon emisyonunu azaltmayı sağlamasını çok önemli buluyorum. Yine, 50 tane havaalanımızın karbon akreditasyonu sertifikasını almasını da önemli buluyorum.

Değerli arkadaşlarım, ben eski Kars, yeni Iğdırlıyım ama İstanbul Milletvekiliyim. Tabii, İstanbul'daki sorunlarımızı, trafik sorunumuzu, metro ve diğer sorunları arkadaşlarımız aktardılar ancak burada Iğdır'ımızın, Kars'ımızın da bazı sorunlarını aktarmak istiyorum.

Şimdi, Sayın Bakanımıza defalarca söylediğim gibi önemli bir proje var. İşte, Kars-Iğdır-Dilucu projesi Zengezur Koridoru'ndan Çin'e bağlayacak bu proje. Sizin sunumunuzda da bu projenin ihale edildiği söyleniyor ancak sizinle şifahi görüşmelerimizde bunun kredi anlaşmalarının önümüzdeki günlerde onaylanacağı söyleniyor.

MAHMUT TANAL (Şanlıurfa) - Şamil Bey, onu Güneydoğu'ya, Urfa'ya da bağlasınlar. Biz de Çin'e kadar gitmek istiyoruz.

ŞAMİL AYRIM (İstanbul) - Onu da hallederiz, merak etmeyin, o da geliyor, Kalkınma Yolu Projesi'yle o da oradan geliyor.

Dolayısıyla Sayın Bakanım, bunu çok önemsiyoruz. Kars'la ilgili de biliyorsunuz, Bakü-Tiflis-Kars demir yolunda lojistik merkez var. Bu lojistik merkezin de eksikliklerinin giderilmesi gerekir diye düşünüyorum. Aslında, bunları sonra sizinle gelip konuşacağız ama kayıtlara geçmesi açısından ifade ediyorum. Tabii, Iğdır ve Ardahan maalesef Kars'tan ayrıldıktan sonra kısa sürede il olma vasıflarına erişemediler, daha hâlâ eksikleri var. Keşke, benim şahsi kanaatim, birlikte olsaydık daha güçlü olurduk, hem siyaseten hem de projelerin daha hızlı yürütülmesi açısından. Onun için Sayın Bakanım, teşekkür ediyorum. Bakınız, çok önemli hizmetler yapıyorsunuz. Ben ömrümün yirmi altı senesini denizcilik sektörüne verdim ve denizcilik sektöründe gemi inşa mühendisi olarak hizmet verdim. O günün şartlarında ülkemizin en önemli gemilerini yapmak, tamir etmek fırsatı elimize geçti ama bugün geldiğimiz noktada gerçekten gemi sanayimiz, gemi inşa sanayimiz, sektörümüz çok önemli bir noktada ama sektörümüzün de şu anda sorunları olduğunu biliyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ŞAMİL AYRIM (İstanbul) - Özellikle -tutanaklara geçsin- son günlerde Sayın Bakanım, işçi bulma konusunda, istihdam konusunda ciddi eksiklikler olduğunu görüyoruz. Bu noktada yardımcı olmanızı rica ederim.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ayrım, teşekkür ederiz.

Sayın Sibel Yanıkömeroğlu...

AYŞE SİBEL YANIKÖMEROĞLU (İstanbul) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, saygıdeğer milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Geçenin de geçmeyenin de para ödediği dövizle ödeme garantili köprü ve otoyolların halkın sırtına yüklediği yük, kur farkı nedeniyle her geçen gün daha da ağırlaşmaktadır ancak bu durum küçük bir azınlığın işine gelmektedir. Bakanlığınız sayesinde, özellikle, geçiş garantileri verilen köprü ve otoyollar, müteahhitler için önemli bir gelir kapısı hâline gelmiştir. Bu durum, kamu kaynaklarının büyük bir kısmının belli sermaye gruplarına aktarılmasına yol açmıştır. Türkiye'nin dört bir yanındaki yap-işlet-devret projeleri "bütçeden 5 kuruş çıkmayarak" denilerek hayata geçirildi ancak denildiği gibi olmadı. Aksine, garantili köprü, otoyol, tünel ve havalimanlarının hazineye maliyeti, her yıl milyarlarca liraya ulaşmıştır. Son yirmi iki yılda sayıları artan kamu-özel iş birliği ve yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirilen projeler Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bütçesinde büyük bir yükür. Özellikle 2019'dan 2023'e kadar olan süreçte giderlerdeki artış dikkat çekicidir. Örneğin, 2019 yılında 5,1 milyar Türk lirası olan giderler 2023'te 57 milyar Türk lirasına ulaşarak kamu bütçesi üzerinde korkunç bir açık yaratmıştır; artış oranı yüzde 1.012'dir. Aynı dönemde ÜFE yüzde 541, TÜFE yüzde 322 artmıştır. Sayın Bakan, bu artış bize açıklamanızı bekliyoruz.

Yine, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2025-2027 döneminde cari transferler için bütçelenen ödenek 2025 için 95, 2026 için 114, 2027 için 119 milyar Türk lirası; üç yıl için toplam 328 milyar Türk lirasıdır. Sayın Bakan, maalesef ülkemizin sınırlı kaynaklarının son derece yanlış kullanıldığını bu bütçeden de görmekteyiz. Döviz kuru üzerinden verilen garantilerin bütçe için önümüzdeki yıllarda daha da büyüyen bir açık unsuru olacağı ortadadır. Bu projenin sözleşmeleri ticari sır bahanesiyle saklanmaktadır. Ayrıca, bütçeden karşılanan bazı ödemelerle ilgili önceki yıllarda Sayıştay raporlarında daha fazla ayrıntı vardı, artık maalesef onları da göremiyoruz.

Sayın Bakan, bütçede demir yolu ulaşımına baktığımızda 118 milyar Türk lirası ayrıldığı görülmektedir. Yirmi iki yıllık iktidarınızda bu konuda çok geride ve yetersiz kaldığınızı söylemek zorundayız. Keşke, uçak inmeyen havalimanları yapmak yerine daha fazla yüksek hızlı tren hattı yapmayı tercih etseydiniz. 2002'den bugüne kadar sadece 2.250 kilometre demir yolu hattı inşa edilmiş, oysaki cumhuriyetin ilk döneminde bile yaklaşık 3.500 kilometre demir yolu hattı yapılmıştır.

Ayrıca, Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı hâlâ tamamlanmamıştır; proje başlayalı beş yıl olmuş, daha yüzde 65 ilerleme kaydedilmiştir. Diğer yandan, Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'nin tamamlanma oranı yüzde 55; aynı şekilde, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Mersin-Adana-Antep, Yerköy-Kayseri, Karaman-Ulukışla hızlı tren projeleri de zamanında tamamlanamamıştır. Bu projeler ne durumda, ne zaman tamamlanacak, sizden duymak isteriz.

Geçtiğimiz yıl seçime yetişsin diye alalecele Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'nı açtınız; on dört ayda yağışlar nedeniyle 2 defa yol çöktü; hat kapatıldı, bakıma alındı. Buradan sormak isterim: İklim değişikliğine ve afetlere karşı çalışmalarınız nelerdir? Bunların olası etkilerine karşı kara yolu, demir yolu ve hava yolu ile altyapı ve iletişim hatları için ne gibi önlemler aldınız? Ne yazık ki İstanbul'da yakın süreçte bir deprem beklenmektedir; acaba İstanbul bu yönden depreme hazır mıdır, bilmiyoruz. Bunlar için ne kadarlık bir bütçe ayırdığınızı göremiyoruz; lütfen, bizi bu konuda bilgilendirin.

Sayın Bakan, son olarak bu konuda yüzlerce mesaj aldık, size de iletmek isterim: Meslektaşlarımız -inşaat mühendisleri- sizden kadro ve atama bekliyorlar. Karayolları Genel Müdürlüğüne eksik teknik personel için ek bütçe ayrılmasını ve yeterli sayıda atama yapılmasını talep ediyorlar.

Bütçenin hayırlı uğurlu olmasını dilerim.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Yanıkömeroğlu, teşekkür ederiz.

Sayın Seyit Torun, buyurun.

SEYİT TORUN (Ordu) - Teşekkürler Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, Bakan Yardımcılarımız, Bakanlığımızın değerli bürokratları, değerli basın mensupları; öncelikle saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Bölge Müdürlüğünüz döneminden Ordu'yu çok iyi biliyorsunuz, hatta karış karış biliyorsunuz ama şu anda hâlâ sizin döneminizde dahi başlamış, devam eden yollar bitirilemedi. Yani benim kendi ilçemde de Ulubey-Sarpdere Yolu otuz yıl önce yapıldı, üstü sürekli sathi kaplamalarıyla, şimdi, inanın, iki araç yan yana geçemiyor; yayanın geçmesi zaten ayrı bir sıkıntı ama gerçekten bu yolun artık bir an önce bitirilmesi gerekiyor. Kaldı ki Gököy'e de alternatif bir yol burası, "Dereyolu" olarak da tabir ediliyor.

2010 yılında Kabadüz-Çambaşı Yolu'nun yapımına başlandı. Sürekli ihaleler yenilendi, 35 kilometrelik yol maalesef etap etap tamamlandı ama orası ciddi bir turizm yolu, yaz-kış turizmi var, bir kayak tesisi var ve bir an önce bitirilmesi gerekiyor.

Tabii, Ünye-Akkuş-Niksar Yolu, geçen gün ben de ziyaret ettim. 2018 seçimlerinde bu gündeme geldi, makinalar getirildi, şu oldu, bu oldu ama baktım, sadece duvar yapım çalışmaları var, bazı yerlerde yol genişletme çalışmaları var ama beklenen çalışma hızı devam etmiyor. Biliyorsunuz, burası İç Anadolu'ya da açılan önemli bir yol, gerçekten çok kullanılan bir yol; özellikle ağır taşıtların, ağır vasıtalı taşıtların çok sık kullandığı bir yol, buranın da bir an önce tamamlanması ve süratle çalışılması gerekiyor.

Sayın Bakanım, bir de Fatsa yolu. Bakın, Karadeniz Otoyolu belli boyutta bitti ama yazın çile yoluna dönüşüyor burası. Burası Sarp'a kadar giden yol ve inanılmaz trafik kazaları var. Her gün can kaybıyla Fatsalı hemşehrilerimiz o güzergâhta karşı karşıya. Bir an önce bu yolun da bitirilmesi lazım. Her seferinde takvim veriliyor, "Aldık." deniliyor "Proje bitti." deniliyor ama şu ana kadar somut bir gelişme yok.

Tabii, bir de Kumru-Korgan yolu; yaklaşık 16 kilometrelik yolun 5-6 kilometresi çalışıldı fakat belli iyileştirme çalışmaları yapıldı, orayla ilgili de herhangi bir çalışma yok. Geçtiğimiz günlerde makinalar getirildi ama gördüm geçen gün, gene ne makina kalmış ne bir şey, anlaşılan orası da gecikecek.

Ulubey-Gürgentepe yolu bildiğiniz gibi etap etap devam ediyor ama çok kullanılan bir güzergâh. Orası da maalesef beklenen hızda değil; bir an önce o yolun da bitirilmesi gerekiyor.

Gürgentepe-Gököy yoluna henüz hiç başlanılmadı, kazma vurulmadı tabiri caizse. Bir an önce bu yolun da ihalesinin yapıp devreye alınması lazım. Burası da önemli bir turizm yolu, özellikle Ulugöl Tabiat Parkı'na ulaşım yolu. Kaldı ki Mesudiye'nin de alternatif yolu burası aynı zamanda. Buranın da bir an önce yapımına başlanması lazım.

Sayın Bakanım, çevre yolumuz bitmedi bildiğiniz gibi, tünellerin önemli bir kısmı bitti fakat sanki böyle Ordu'nun boğazına sarılmış gibi orada kaldı. Inanın, akşam saatlerinde, o güzergâhta hem can tehlikesi var hem de geçmek mümkün değil. Yani Belediyeler bazen bir genişletme yapıyor ama bunlar da yeterli değil ciddi anlamda sorun var, ödenek sıkıntısı olduğunu söylüyorlar; biz sürekli soruyoruz. Yani bir an önce buranın da ödeneğinin verilip artık şu Ordu'nun çevre yolunun bitmiş olmasını istiyoruz yani derler ya yüzdük yüzdük kuyruğuna geldik, çok az bir etabı kaldı; orası bitmediği için de maalesef trafik sorunu hâlâ devam ediyor. Bir de -oranın bitmesi- 2025 yılında şehir hastanesinin bitirilmesi düşünülüyor; o yol da çok önemli, eğer bitirilmediği takdirde gerçekten hastaların o hastaneye ulaşması, orada sağlık hizmeti alması da çok mümkün olmayacak. Bunu da belirtmek istiyorum.

Tabii, bastırduğunuz o bütçe kitapçığında da baktım, Samsun-Sarp Hızlı Tren Projesi'ni orada çizmişsiniz ama hangi aşamada bilmiyoruz. Buranın da bir an önce devreye alınması lazım. Hem o güzergâhın hafiflemesi, hem ulaşımın rahatlaması, hem de gerçekten özellikle Gürcistan ve diğer ülkelere ulaşımında çok ciddi bir rahatlık sağlayacak, hem bölge ekonomisine katkıda bulunacak, hem de Karadeniz insanının şehirler arasındaki ulaşımını da çok ciddi anlamda rahatlatmış olacak. Tekrar söylüyorum: Bölge Müdürlüğümüzü de yaptığımız için yıllar önce, o bölgeyi karış karış biliyorsunuz. Bunların bir an önce tamamlanmasını da sizden bekliyoruz.

Bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkürler.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Torun, teşekkür ederim.

Sayın Ali Gökçek, buyurun.

ALİ GÖKÇEK (İstanbul) - Teşekkürler Sayın Başkanım.

Değerli hazırun, AKP bir yap-işlet-devret modeli tutturmuş gidiyor. Akla mantığa aykırı bu modelin ne denli ağır bir yük oluşturduğunu artık görmeniz ve buna bir çözüm üretmeniz lazım. Araç garantili otoyollar, köprüler; yolcu garantili hava limanları, say say bitmiyor. Mesela, bir örnek vermek istiyorum: Zafer Havalimanı. Sayıştay raporuna göre, 2022 yılında Zafer Havalimanı'ndaki iç hat ve dış hat garanti yolcu sayısı nedeniyle işletici şirkete 135 milyon 737 bin lira ödeme yapmışız. Şu anda 2024 yılındayız ve buna bir çözüm üretmezsek 2044 yılına kadar daha da fazlasını ödeyeceğiz ne yazık ki. Esasen, bütün yap-işlet-devret modelleri AKP'nin bu milletin sırtına yüklediği bir kambur ama en ağır faturalardan biri Zafer Havalimanı herhâlde çünkü neden? Toplam nüfusu 2 milyon etmeyen bir bölgeye yıllık 1 milyondan fazla uçuş garantisi verdiğiniz için. Hesaplamada hata payı var yani hata payı 3 olur, 5 olur, 10 olur da yüzde 90-95 hata payı olur mu Sayın Bakanım? Bu, öngörüsüzlük, iş bilmezlik, beceriksizlik falan değil; bu, bayağı dolandırıcılık. Bu hesabı kim yaptıysa yapan arkadaş devleti uzun yıllar sürecek bir şekilde dolandırmak istemiş. Devlet Hava Meydanları İşletmeleri denetiminde de sormuştum, burada da sormak istiyorum: Bu fizibiliteyi yapan ve buna onay verenler kimler merak ediyorum. Eğer sizi de kandırdılarsa gereğini yaptınız mı? Yok, siz de kandırılmayıp bunu yaptıysanız vatandaşın paralarını bazı şirketlere devretmek sizi rahatsız etmiyor mu? Yalnızca havalimanları da değil, otoyollar, köprüler... Bir yandan her gün yeni bir vergi icat ediyorsunuz, bir yandan da köprülere, otoyollara, uçak inmeyen havalimanlarına milyonlar aktarıyorsunuz. Böyle olunca ne oluyor? Bakanlığın ana sorumluluk alanları olan ulaştırma ve altyapı giderek dünyanın gerisine gidiyor. Örneğin, geniş bant hizmeti.

Şimdi, son iki kalkınma planındaki hedeflere göz attığımızda "Mobil geniş bant abone yoğunluğunda 2023'te yüzde 100'e ulaşacağız." dediniz. Fiber geniş bant abone yoğunluğu için "2023'te yüzde 11,5 yapacağım." dediniz, yapamadınız. Güya 2023'te, hadi olmadı 2024'te 5G'ye geçecektik; 2024'ün bitmesine bir ay kaldı, şimdi "2025-2026 gibi geçeriz." diyorsunuz. Neden? Çünkü altyapıya, teknolojiye ayıracak para kalmadı hazinede. Gerçi 5G olsa bile yasakçı tutumunuzdan ötürü vatandaş internet sitelerine zaten erişemiyor. 1 milyona yakın sitenin yasaklı olduğu söyleniyor. Bu veriye de şeffaf bir şekilde ulaşamıyoruz çünkü bunu da paylaşmıyorsunuz kamuoyuyla.

Telefon, internet çekmeyen yerler... Herkes köyünü anlatıyor, fazla uzağa gitmeyelim, Ankara'da telefonun çekmediği yerler var ve siz bunu belki lüks olarak görüyor olabilirsiniz ama bu bir ihtiyaç. Öğrenciler yaşıtlarından geride kalıyorlar internet hizmetine erişemedikleri için. Yani ben burada size yaptığınız hizmetlerden ötürü teşekkür edemeyeceğim, kusura bakmayın; ülkede bir öğrenci internet erişimi olmadığı için yaşıtlarından geri kalıyorsa teşekkür etmek için daha çok zaman var demektir.

Bir de Sayın Bakanımız gitti ama gıyabında söyleyeyim: Nedense kendisini yerel yönetimlere rakip görüyor, Sabiha Gökçen Havalimanı metrosu gibi. Şimdi, bu ihale ilk verildiğinde 21/b'yle verildi, kime istediyseniz ona verdiniz; sonra hesaplar tutmadı, tabii, İstanbul'u Cumhuriyet Halk Partisi kazandı, bu sefer de ödemenin yöntemini, ödemenin şartlarını değiştirdiniz. Bize bıraksanız ihaleyle verip on beş-yirmi yılda krediyle ödeyeceğimiz metroyu on-on iki ay içerisinde bizden yani CHP'nin yönettiği Büyükşehir Belediyesi bütçesinden tahsil etmeye çalıştınız ve yaptınız da. Orada da bitmedi, sadece Sabiha Gökçen de değil, yine Başakşehir-Kayaşehir Hattı'nda da yaptınız, Bakırköy-Bahçelievler Hattı'nda da yaptınız. Gelecekte de devam edecek mi etmeyecek mi, bunu gerçekten Bakana burada sormak istiyordum, gitti, cevap verirse sevinirim, bürokratları illa ki not alıyordur.

Ezcümle, vatandaşın ulaşımında da altyapısında da eğitiminde de bir beis, engel varsa bu bizzat sizsiniz; bunun böyle devam etmeyeceğini söylüyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Gökçek, teşekkür ederim.

Şimdi, Hüseyin Yıldız, Mahmut Dindar, Sabahat Erdoğan Sarıtaş olarak devam edeceğiz ama Bakan Bey yok. İsterseniz beş dakika ara verelim, sonra devam edelim.

Birleşime beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 19.57

BEŞİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 20.05

BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)

BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)

SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)

KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - 19'uncu Birleşimin Beşinci Oturumunu açıyorum.

Kaldığımız yerden devam ediyoruz.

Sayın Hüseyin Yıldız, buyurun.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Sayın Başkanım, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bütçe sunumuna baktığımız zaman Sayın Bakanım, 58 tane havaalanı yapıldığını söyledi. Sayın Bakanım, 2002'de iktidara gelirken Türkiye Cumhuriyeti devletinin 26 tane havaalanı vardı ama maalesef şu an 58 tane havaalanı Türkiye Cumhuriyeti devletinin değil şirketlerin yeridir; yap-işlet-devret modeliyle bunların hepsini şirketlere devrettiniz. Yap-işlet-devret modeli... “Neden yol yapmıyorsunuz? Neden havaalanı yapmıyorsunuz?” demiyoruz, bunları kaç yaptınız, maliyeti ne, geri dönüşü nedir; biz bunların peşindeyiz. Yoksa havaalanlarına, otoyollara karşı değiliz. Otoyollara araba garantisi veriyorsunuz. İşte, Aydın'da, Aydın'la Denizli arasına bir otoyol yaptınız, geçen hafta geçtim, Aydın'dan Denizli'ye gittim, 385 lira para ödedik, 385 lira Türkiye'nin en pahalı yolu. Peki, araba garantisi verdiğiniz bu yoldan kim geçecek o parayla? İnanın ki Aydın'da oturan, Karacasu'da, Buharkent'te, Yenipazar'da, Nazilli'de oturan vatandaş Aydın'a gelirken o yolu asla kullanmaz, kullanmayacağı için de orada verdiğiniz arabanın sayısı hiç tutmaz. Yine, köprü geçişlerine araba garantisi veriyorsunuz, havaalanında yolcu garantisini veriyorsunuz Sayın Bakanım. Şimdi, bunlara baktığımız zaman dünyanın hiçbir yerinde yap-işlet-devret modelinde araba garantisi, yolcu garantisi ve “garantiler” diye bir şey yoktur. Sistem olarak hesaplanır, kaç yılda amorti ediyorsa o firma gelir, alır yapar. Bu, Almanya'da öyle, Avrupa'da da öyledir. Sadece Türkiye'de yap-işlet-devret modelidir, “yap-işlet soy devleti” diye bir sistem kurulmuş.

Sayın Bakanım, yine yaptığınız ihalelerde genellikle 21/b'de yapıyorsunuz. 5 tane firma çağırıyorsunuz, o 5 tane firma anlaşıyor, ciddi derecede maliyetleri yükseltiyor. Size bir örnek vereceğim: Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı Mansur Yavaş, ocak ayında Dikimevi ile NATO Yolu Metro ihalesi yapıldı ve orada 575 milyon 140 bin euro olarak ihale yapıldı ve seçim olmasına rağmen -mart ayında yerel seçim vardı- buna rağmen fiyatı yüksek gördü ve burayı iptal etti. Ne oldu sonra? Sekiz ay sonra tekrar bu ihale oldu kasım ayında kendiniz biliyorsunuz 389 milyon 173 bin euro para verildi. Yani 186 milyon euro yani 7,5 milyar TL kasada para kaldı. İşte, bizim istediğimiz bu. İş yapılmasın demiyoruz, ihale yapılmasın demiyoruz ama ihaleleri şeffaf hâlde, açık şekilde yaparsak o zaman Türkiye Cumhuriyeti'ni, biz her şeyden önce bu devleti soymamış oluruz. Şimdi, ben özellikle baktım bütçeye Karayolları yaklaşık 95 milyar lira garanti parası ödeyecek önümüzdeki sene, 2025 yılında 94 milyar garanti parası verecek. Yani ben geçsem de geçmesem de o parayı Hazine ödemek zorunda.

Değerli arkadaşlar, yine, Aydın bölgesinde Değerli Vekilim Bülent Tezcan burada gündeme getirmişti. Çıldır Havaalanı'nı, Mustafa Çıldır o yeri sivil havacılık için hibe etmiştir yer olarak ve rahmetli Menderes zamanında bizim havaalanı açılmıştı ve sonra bu iktidar ne yaptı biliyor musunuz arkadaşlar? O havaalanı pistini uzatmadı, götürdü o havaalanı yerini Türk Hava Yollarına kiraya verdi. Sayın Bakanım, şimdi ben burada size şunu söylüyorum: Geçen hafta çocuklarla görüştim “Biz mahkemeye verdik, o yeri tekrar geri istiyoruz çünkü biz burayı bağışlarken ‘Burası havaalanı olsun.’ diye bağışladık. Bu yüzden, biz mahkemeye gidip bu yeri tekrar geri almak istiyoruz.” diyorlar. Onun için, bunu bir değerlendirin, bir an önce bizim havaalanımızı açın.

Yine, Söke'de -Bülent Bey değişti- Novada bölgesi var, inanın ki orada her gün kaza oluyor Sayın Bakanım, her gün. Sorabilirsiniz, Trafik Şube Müdürlüğü hemen karşısında, sorabilirsiniz. Şimdi, siz yapmayacaksanız bunu bizim Büyükşehir Belediyesine devredin, samimi söylüyorum, bir yıl içerisinde orayı yapacağız. Özellikle, Bodrum'a giden, Didim'e giden, Kuşadası'na giden, Datça'ya giden bütün vatandaşlarımız oradan geçiyor. Özellikle, yazın -turizm bölgesi Didim, Kuşadası ve Bodrum- 5 kilometrelik yol tam bir buçuk saatte geçiliyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) - Düşünün, o bölgede turizm çok önemli.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Yıldız, teşekkür ediyorum.

Sayın Mahmut Dindar, buyurun.

MAHMUT DİNDAR (Van) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Ulaştırma ve altyapı alanında arkadaşlarımız birçok boyutuyla eşitsizliklere ve bölgesel ayrımcılığa değindiler. Ben de bazı önemli hususları kamuoyunun bilgisine ve sizlere sunmak istiyorum.

Ulaştırma alanında en önemli sorunlardan bir tanesi şehirler arası otobüs, tren, hatta uçak seferlerinde Kürtçe dilinin yok sayılmasıdır. Bu ülkede yaşayan milyonlarca yurttaşın ana dili olan Kürtçenin 21'inci yüzyılda hâlâ yok sayılması insan haklarına aykırı, antidemokratik bir durumdur. Bir halka saygı, onun diline ve kültürüne duyulan saygıyla ölçülebilir ama maalesef, ırkçı, ayrımcı ve asimilasyoncu iktidarlar bu ülkede bu utancı sürdürmeye devam ediyor. Türk Hava Yolları ve Anadolu Jet başta olmak üzere uçak seferlerinde Kürtçe anonsların

yapılması gerekiyor. Yine, şehirler arası otobüs ve tren seferlerinde duraklarda ve tesislerde Kürtçe anons bir temel ihtiyaçtır. Şehir içi ulaşımında da bu yıl gündeme gelen “Önce yaya!” “...”⁴ tartışmaları bu durumla ilgili olarak ne kadar kötü bir düzeyde olduğunuzu göstermektedir. Milyonlarca Kürdün ana dili olan Kürtçeden iki kelimeye tahammülünüz olmamıştır, bu durum açık bir insan hakkı ihlalidir. Ne yaparsanız yapın, Kürtler ve Kürtçe hep var olacaktır.

Değerli milletvekilleri, bölge illerinde artık halkın sabrını taşıma noktasına gelmiş olan ve açık bir faşist uygulamaya dönüşen bir sorun da keyfi yol kontrolleridir. Hakkâri’den Amed’e gelen bir taşıt bazen 10 arama noktasında bekletilmekte, kimlik kontrolü yapılmakta, oradaki kolluk isterse üst ve araç araması dahi yapmaktadır. Bu durum bir cezalandırmaya dönüşmüştür. Aynı zamanda, bu kadar kontrol var iken her türlü mülteci, kaçak, uyuşturucu ve benzeri madde geçişi olması da ilginçtir.

Hakkâri’de görev yapan Uzman Çavuş E.O.’nun Diyarbakır Kayapınar ilçesinde 63,5 kilo metamfetamin uyuşturucu maddesiyle yakalandığı bu hafta kamuoyuna yansıdı. Benzer bir şekilde mülteci kaçakçılığında da kolluk güçlerinin göz yumduğu, pay aldığı iddiaları dönem dönem kamuoyuna yansımaktadır. Halka yapılan denetim ve kontrollerden kolluk gücünün istisna tutulması çeteleşmelere yol açmaktadır.

Değerli milletvekilleri, söz konusu bölge illeri olunca AKP yatırım ve altyapı çalışmalarını geciktirmekte ve çoğu zaman bunları yerine getirmemektedir. Sadece seçim bölgem olan Van’da yapımı on yılı aşmış olan Van Çevre Yolu Projesi, Van Gevaş-Bahçesaray Yolu Projesi, Van-Şırnak Yolu Projesi bunlara birkaç örnektir. Van Havalimanı 1,5 milyonluk Van ve çevresinin ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Uçak bilet fiyatları fahiş oranda ve sefer sayısı çok yetersiz kalıyor. Van’dan Ankara’ya ve İstanbul’a olan sefer sayısı derhâl artırılmalıdır. Van-Tahran, Van-Erbil uçak seferleri başlatılmalıdır.

Tarihi, kültürel ve doğal güzellikleriyle Van’ın sınır ticaretini, turizmini ve üretim imkânlarını kısıtlayan ulaşım altyapısına son verilmelidir. Van’da Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğunda olan şehirler arası hatlarda alt ve üst geçitlerin, yolların yetersizliği hem yakıt ve zaman israfına yol açmakta hem de dönem dönem kazalara neden olmaktadır. Çok acil bir şekilde Van’da otogar kavşağına, eski karayolu kavşağına, üniversite kavşağına ve bu güzergâh üzerinde ihtiyaç duyulan başka noktalara geçitler inşa edilmelidir.

Sayın Bakan, sizin görev alanınızda olan başka bir konu da telefon altyapısıdır. Maalesef, 21’inci yüzyılda telefonu çekmeyen köylerimiz var; Van’ın Gevaş ilçesine bağlı Dövecik köyünde hiçbir hat çekmemektedir, Çatak’ta Konalga bölgesinde, Gevaş’ta Geliye Karkar bölgesinde, Bahçesaray’da Arnas Kaşıkçılar bölgesinde onlarca köyde telefon altyapısı yoktur ya da yetersizdir. Bu sorun birçok ilimizde mevcuttur ve çözüm beklemektedir.

Teşekkür ediyorum Bakanım.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Dindar, teşekkür ederim.

Sabahat Erdoğan Sarıtaş, buyurun.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Bugün 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü. Bu vesileyle, erkek devlet eliyle katledilen tüm kadınları saygıyla anıyorum. İktidara bağımlı hâle gelen yargının bu konudaki cezasızlık, iyi hâl ve ödül gibi ceza politikaları şiddeti durdurmaktan ziyade özendirilmekte ve katillere cesaret vermektedir. Biz kadınlar taraflı yargıya, erkek şiddetine ve ölüm siyasetine karşı her alanda “...”⁵ “Kadın, yaşam, özgürlük.” demeye devam edeceğiz.

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu adını en çok duyduğumuz ama toplumsal faydasının ne olduğu konusunda hiçbir veri bulunmayan Kurum, aksine, bu Kurumu ifade özgürlüğüne dönük baskılar, sansür ve harcamalarıyla biliyoruz sadece. Elbette ilk olarak bu yılın en büyük skandalıyla başlayalım. Eylül ayında kamuoyuna yansıyan haberlerde resmî kurumlarda kaydı olan 108 milyon yurttaşın kimlik numaralarından ev adreslerine kadar tüm kişisel verilerinin çalındığı ortaya çıktı yani buradaki herkes dâhil hepimizin tüm bilgileri çalınmış. Bu haberlerle ilgili önce Sayın Bakan konuştu ve iddiaları doğruladı. Sayın Uraloğlu sızıntının Sağlık Bakanlığı’ndan gerçekleştiğini itiraf ederek “Bu pandemi sürecindeki sağlık sisteminden kaynaklı bir sızıntıdır. Bazı bilgilerin, maalesef belli şekliyle elde edilmiş olduğu doğru. O süreçte o maalesef önlenemedi.” dedi. Daha sonra kamuyla ilgili farklı konulardan böyle bir sızıntının olmadığına dair değişik açıklamalar geldi ancak ne hikmetse, açıklama yapmayan tek kurum çalınan kişisel verileri korumakla yükümlü olan BTK oldu. Sadece bu mesele bile bu Kuruma neden güvenmememiz gerektiğini açıklıyor. Yani yurttaşların kişisel bilgilerini korumakla görevli olan bu Kurum o sırada muhalif siteyi yasaklamakla ve sosyal medya hesaplarını kapatmakla meşgulmüş meğer.

Peki, bu skandaldan önce ne olmuştu? Instagram adlı sosyal medya mecrasına Türkiye’den erişim engellenmişti Sayın Bakan bu sansür ve yasaklama konularına ilişkin birkaç açıklamada şöyle ifadeler kullanmıştı: “Biz aslında yasakçı bir zihniyet içerisinde değiliz.” Ne yazık ki evrensel raporlar sizi yalanlıyor Sayın Bakan, tam da yasakçı bir zihniyet içerisindeymişsiniz ki biz de yıllardır bununla mücadele edenlerdeniz. Bakın, Freedom House’un hazırladığı 2024 raporuna göre Türkiye, internet özgürlüğü konusunda “özgür olmayanlar” kategorisinde yer alıyor. Yani yatıp kalkıp “Bizi kısıkanyorlar.” dediğiniz ülkelerin çok uzağında, akşama kadar eleştirdiğiniz ülkelerin de hemen yanı başındaymışız.

Ve bu iktidarın en sevdiği konuya gelelim; çift maaş meselesi ya da nepotizm. Aslında çift iş kolunun ve çift maaş sisteminin mucidi AKP’dir desek yeridir. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu hâlihazırda Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi AŞ’nin de Yönetim Kurulu üyesidir. Bu durum, Başkanın çok yetenekli olduğundan değildir herhâlde. AKP’li eski Aile ve

⁴ Bu bölümde hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

⁵ Bu bölümde hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

Sosyal Politikalar Bakanı Fatma Betül Sayan Kaya'nın bir kardeşi BTK Genel Müdürüken Bahreyn Büyükelçiliğine atandı, bir diğer kardeşi de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcılığı ve Türk Telekom Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevini yürütüyor.

Gelelim bu Kurumun harcamalarına. Şöyle bir baktık da yasak ve sansür kurumuna dönen bu Kurumun harcamaları da pek iç açıcı değil. BTK düzenleyici ve denetleyici kurumlar arasında bütçeden en yüksek payı alan kurumlardan biri olarak dikkat çekiyor ancak ayrılan bu yüksek bütçenin kurumun faaliyetleri, etkinliği ve toplumsal etkileri bağlamında sorgulanması gereken önemli noktalar var. 2024 yılı için düzenleyici ve denetleyici kurumlara toplam 138 milyar 381 milyon lira ayrılmışken 2025 için bu rakam 68 milyar 362 milyon olarak görülüyor ancak BTK'nin payı bu süreçte artarak 25 milyar liradan 47 milyar liraya çıkıyor. Bu, BTK'ye yapılan yatırımların diğer kurumlara göre öncelendiğini gösterse de bu artışın gerekçeleri ve harcama detayları belirsiz.

Buradan Sayın Bakana birkaç soru da sormak istiyorum. Sayıştayın denetim raporunda bazı düzenleyici ve denetleyici kuruluşların gelir fazlalarının Bakanlığa aktarılmadığı tespit edildi, BTK de bu kurumlardan biri. BTK aktarması gereken gelirin 100 milyon TL'sini aktarmamış; nerede bu gelir, nereye kullanıldı? BTK'nin artan bütçesi hangi projelere veya altyapı çalışmalarına ayrılıyor? Bu bütçe artışının toplumsal faydası ölçülebiliyor mu?

Sizin verilerinize göre, 2024 yılında toplam kaç URL, "web" sitesi veya içerik erişime engellenmiştir?

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Erdoğan Sarıtaş, teşekkür ederim.

Turan Yaldır, buyurun.

TURAN YALDIR (Aksaray) - Kıymetli milletvekilleri, değerli bürokratlar; hepinize saygılar sunuyorum.

Sayın Bakanım, size Aksaraylı hemşehrilerimizin çokça selamlarını getirdim. Bu selamı, randevu talebimize dönüş yapmış olsaydınız yüz yüze iletmeyi çok isterdim, teferuatlarıyla birlikte de anlatmak isterdim esasında. Siz yirmi üç yıllık AK PARTİ hükümetlerinin 12'nci Ulaştırma Bakanısınız. Tıpkı sizin gibi, sizden önceki tüm Bakanlar da Aksaraylı hemşehrilerimize demir yolu sözü verdiler. Aksaray meydanının bir dili olsa da konuşsa; o meydan, her seçim dönemi demir yolu sözlerini işitti. Aksaraylı hemşehrilerimiz 23 yıllık sürede ne cumhurbaşkanlarından ne bakanlardan ne başbakanlardan ne sözler aldılar ki Sayın Bakanım, tıpkı geçen yıl sizin verdiğiniz sözler gibi diyebiliriz esasında. Sayın Bakanım, en son, geçtiğimiz yıl yine bu salonda bizzat şahsınıza Aksaray-Ulukişla Demir Yolu Projesi'nin akıbetini sordum, siz de "2024 yılının ilk çeyreğinde ihalesi tamamlanacak, ikinci çeyreğinde ise iş başlaması yapılacak." diye cevap verdiniz bizlere. Sizin vermiş olduğunuz sözü sizden önceki Bakanların vermiş olduğu söz gibi değerlendirmeyip inandık Sayın Bakan ve gelineen noktada, 2025 yılına sayılı günler kala ortada ne ihale var ne de herhangi bir şekilde işe başlama. Sayın Bakanım, size bir Aksaraylı olarak bir film sahnesinde yer alan sözlerle ifade etmek istiyorum: Demir yolu konusunda sakın bir daha Aksaraylılara söz vermeyin ve Aksaraylılara yalan söylemeyin. Neden, biliyor musunuz? Çünkü Aksaraylılar inanırlar; tıpkı, yirmi üç yıldır yapılan tüm seçimlerde verdiğiniz sözlerle inanıp AK PARTİ'ye rekor oylar verdikleri gibi, Aksaraylı hemşehrilerim bir kez daha demir yolu sözlerine inanarak gelecek seçimlerde de hükümetlerinize destek olabilirler.

Demir yolu sözünüzde durursanız eğer, Aksaray-Ulukişla arasında yapılacak olan sadece 86 kilometrelik bir demir yolu Sayın Bakanım yani Aksaray'ı Ulukişla-Çakmak İstasyonu'na bağlıyor. Aksaray'ı Mersin Limanı'na bağlayan bir hat istemiyoruz esasında, baştan başa 300 kilometrelik bir hattan da bahsetmiyoruz. Hâlihazırda Kayseri'den devam edip Mersin, Adana, İskenderun Limanı'na giden bir hat var, Ulukişla'dan geçiyor, bu hat da Aksaray Organize Sanayi'sine 86 kilometre mesafede Sayın Bakanım. Demir yolu yatırımıyla birlikte, Aksaray'da üretilen ürünlerin taşıma maliyetleri düşecek, Aksaray ilimiz, biraz önce bahsettiğim gibi, limanlara çok daha yakın bir şehir hâline gelecek, gerek ülkemizden gerekse yurt dışından sanayi yatırımlarının yoğunlaştığı bir sanayi şehri olacak. Demir yoluyla birlikte kurulacak olan fabrikalarda binlerce yeni iş alanları açılacak, Aksaray'da işsizlik son bulacak. Uzmanların her gün bas bas bağırdığı, beklenen Marmara depremiyle ilgili, İstanbul ve çevresinde bulunan 40 bine yakın sanayi tesisinin, deprem riski az olan Aksaray gibi Anadolu şehirlerine taşınması zorunluluğundan ve gerçeğinden yola çıkarak 86 kilometrelik bir demir yolu hattının sadece Aksaraylıya değil tüm ülkemize büyük faydalar sağlayacağı kanaatindeyim.

Son olarak, bizim geleneklerimizde ve kültürümüzde verilen sözün ne anlama geldiğini hepimiz çok iyi biliyoruz. Siz AK PARTİ olarak söz verdiniz, Aksaraylı hemşehrilerimiz inandı, sizlere oy verdi. Aksaraylılar sözünü tuttu ve yirmi üç yıldır gereğini fazlasıyla yerine getirdi; lütfen, verdiğiniz sözü hiçbir bahaneye sığınmadan sizler de yerine getirin diyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Yaldır, teşekkür ederim.

Sayın Hasan Toktaş...

HASAN TOKTAŞ (Bursa) - Sayın Başkan, Sayın Bakan ve kıymetli bürokratlar; Bursa Türkiye'nin nüfus olarak 4'üncü büyük kenti, ekonomik olarak da zaman zaman 2, bazen 3'üncü büyük kenti oluyor; toplam 3 milyon 300 bin nüfusu vardır Bursa'nın. Yine, Bursa'nın ekonomik anlamda da toplam dış ticaret hacmi 25 milyar dolar civarındadır; bunun 10 milyar doları ithalat, 15 milyar doları ise ihracattır. Yani Türkiye aslında Bursa modelinde olabilse, bunu başarabilse ihracatın ithalatı karşılama oranı 1,5 katı fazlasıyla olacak ve her ne kadar yakalanamamış olsa da 2023 hedefi olan 500 milyar dolar değil de yaklaşık 400-450 milyar dolar gibi bir ihracat rakamına ulaşacak.

Şimdi, böylesi önemli ve tarihî bir kent olan Bursa'nın maalesef demir yolu yoktur, maalesef hava yolu yoktur. "Demir yolu yoktur." derken 2011 yılında Bursa Hızlı Tren Hattı'nın temeli atıldı ve birçok milletvekilinin birçok vilayetle ilgili söylediği gibi, her seçim öncesi "Şu tarihte açılacak." "Bu tarihte açılacak." gibi, vatandaşımız âdeta aldatıldı; şu anda da ne zaman açılacağını maalesef bilmiyoruz ve Bursa hızlı treni aslında hızlı tren olma niteliğini yitirmiş, hızlandırılmış hatta çevrilmiştir. Az önce "Bursa'nın hava yolu yoktur." dedim; aslında var, Bursa'da yirmi beş yıldır Yenişehir Havalimanı var fakat Sabiha Gökçen Havalimanı'nın işletmecilerine mi peşkeş çekiliyor Yenişehir Havalimanı, bilmiyorum. 3 milyon 300 bin nüfusu olan, bu nüfusun önemli bir kısmı Kafkaslardan, Balkanlardan ve Anadolu'nun dört bir

yanından olan ve bütün buralara da ciddi anlamda seyahat kapasitesi bulunan Bursa'da Yenişehir Havalimanı'nın yıllık 2,5 milyon kapasitesi olmasına rağmen yılın ilk on ayında 165 bin yolcu kullanabilmiş burayı yani biz Sabiha Gökçen Havalimanı iyi çalışsın diye aslında Yenişehir Havalimanını yüzde 7,9 kapasiteyle çalıştırmaktayız. Bu konuda önemli tedbirler alacağınızı Bursa adına ümit etmekteyiz.

Yine, Bursa'nın önemli bir sorunu Sayın Bakanım ki siz Bursa'yı aslında yakinen bilen bir insansınız, Bursa'da da geçmişte kısa bir süre olsa da görev yaptığınızı biliyoruz. Düşünün, İstanbul'dan vatandaşımız çıkıyor, Ege'ye ulaşacak; köprüden çıktıktan sonra kırk dakikada Bursa'da oluyor, Bursa'ya geldikten sonra, Sayın Bakanım, Bursa şehir içi trafiği de aynı çevre yolu üzerinden sağlandığı için kırk dakikada geldiği Bursa'dan özellikle yazın vatandaşımız bir-bir buçuk saatte çıkamıyor. Bu konuda Ulaştırma Bakanlığı olarak Büyükşehir Belediyesiyle iş birliği de yapılabilir, bu konuda bizim de öngördüğümüz projeler var Sayın Bakanım ama siz bu konunun gerçekten Türkiye'deki önemli uzmanlarındansınız; özellikle Mudanya bağlantısında bir iki alternatif bağlantı yoluyla İstanbul'dan köprü çıkışından sonra kırk dakikada geline Bursa'dan bir-bir buçuk saatte çıkmanın önüne geçilerek ciddi anlamda ekonomiye katkı sağlanacağı kanaatindeyim.

Şimdi, burada bu sormuş olduğum sorulara ümit ederim ki geçen yılla aynı cevapları vermezsiniz çünkü şu yapmış olduğum konuşmada, geçen sene de -tam bir yıl önce- yine bu Plan ve Bütçe Komisyonunda, yine size aynı sorunlardan bahsetmiştim Sayın Bakanım; konuşma metnim aynı, değişen hiçbir şey yok. Bu konuda ümit ediyorum ki Bursa ve ülkemiz adına olumlu haberleri sizden alabileceğimizi düşünüyor, bütçenin hayırlı olması dileğiyle heyeti saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Ramazan Kaşlı, buyurun.

RAMAZAN KAŞLI (Aksaray) - Sayın Başkanım, Değerli Bakanım, Bakan Yardımcılarım, kıymetli milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokratlarımız ve basınımızın saygın temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin devletimize, milletimize ve Hükûmetimize hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, Aksaray tarım ve hayvancılıkta önemli bir yere sahip olmasının yanı sıra, son yıllarda gelişen organize sanayi bölgeleri ve artan ihracat rakamlarıyla sanayi kenti olarak da ülke ekonomimize katkı sağlamaktadır. Ancak hızla büyüyen nüfus ve buna bağlı olarak artan araç sayısı kara yolu ulaşımında önümüzdeki yıllarda şehrimizin en büyük sorunlarından biri hâline gelecektir. Aksaray'ımız Türkiye'nin batısını doğusuna, kuzeyini güneyine bağlayan kara yollarının kesişim noktasında bulunması hasebiyle İç Anadolu Bölgemizin en önemli kavşak noktasıdır. Örnek verecek olursak, İzmir'den yola çıkan bir araç Uşak-Afyon-Konya güzergâhından ilerleyerek Nevşehir, Kayseri, Sivas ve Malatya gibi doğu illerimize giderken Aksaray'dan geçmektedir. Bu araçlar özellikle Konya yolundan Aksaray'a girerken Mercedes fabrikası önünde bulunan geniş alandaki virajın ardından "Karasu göbeği" olarak bilinen kavşakta hem Konya'dan gelen araçlar hem de Ankara'dan Adana'ya giden araçlarla aynı anda trafik ışıklarında beklemek zorunda kalmaktadırlar. Bu durum, özellikle günün belirli saatlerinde yüzlerce araçlık uzun kuyrukların oluşmasına sebep olmaktadır. Özellikle, dün ve bugün İç Anadolu Bölgemizde yaşanan olumsuz hava koşulları Aksaray'daki bu geçiş noktasının önemini bir kez daha açıkça göstermiştir. Aksaray, Konya, Adana ve Nevşehir kara yolları yoğun kar yağışı ve tipi nedeniyle kapanmakta, temizleme çalışmalarının ardından açılan yollar çok geçmeden maalesef tekrar an itibarıyla trafiğe kapanmaktadır. Şehirler arası geçiş noktasında bahsettiğim bu bağlantı yolundaki kargaşa ve aksaklıklara bir de yağış eklendiğinde meydana gelen tablo çok daha vahim hâle gelmektedir. Bu noktada, şehirler arası ulaşımın aksamaması ve vatandaşlarımızın güvenliğinin sağlanabilmesi adına, bahsedilen kavşakların ve yolların yeniden projelendirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu düzenlemeler trafikteki yoğunluğu azaltarak hem şehir içi hem de şehirler arası ulaşımı daha hızlı ve verimli hâle getirecektir. Yıllardır çeşitli sebeplerle çalışmalarına başlanamayan bu kavşak, trafik akışını kesintisiz hâle getirecek şekilde alt geçit, üst geçit ve şehir girişinin orta yol olarak düzenlenmesi yapılarak şehrimizin giriş çıkışları yeniden projelendirilmelidir. Ayrıca, söz konusu alandaki bağlantı yolları da geçmişteki planlamalar göz önünde bulundurularak o güzergâhta bulunan esnafımızı mağdur etmeyecek şekilde güncellenmeli ve hayata geçirilmelidir. Bu çalışmalara bağlantılı olarak, Adana yolunun 5'inci kilometresinde Yeni Sanayi Sitemize trafik ışığıyla giriş yapılan kavşağın da alt veya üst geçit olarak projelendirilmesi gerektiğini belirtmek istiyorum. E90 Kara Yolu'nu trafik ışıklarıyla kesmeden hızlı ve güvenli bir şekilde trafik akışının sağlanabilmesi için Ankara-Adana yolunun alttan geçirilmesi, bu yolu kullanan tüm vatandaşlarımızın ve Aksaraylı hemşehrilerimizin ortak talebidir.

Sayın Bakanım, Cumhurbaşkanlığı istikrarı ve kararlılığıyla, çevre illerimizdeki alt ve üst geçitler, şehirlerimizi güzelleştiren viyadükler ve köprüler yenilenip inşa edilirken Ankara'dan Adana'ya veya Kayseri'den Konya'ya giden bir aracın Aksaray'da trafik ışığında beklemek zorunda kalması bu yolu kullanan her bir vatandaşımızın güvenliği ve konforu açısından çözülmesi gereken önemli bir meseledir.

Sözlerime son verirken Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesinin bir kez daha hayırlı olmasını temenni ediyor, tüm katılımcılara saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Gülcan Kış, buyurun lütfen.

GÜLCAN KIŞ (Mersin) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye'nin en önemli ticaret ve liman şehirlerinden biri olan Mersin'in ulaştırma ve altyapı yatırımlarında nasıl ihmal edildiğini, tamamlanamayan projelerin hem kentimize hem de ülkemize verdiği zararları size burada saatlerce anlatabilirim. Ekonomik ve stratejik potansiyeli ortada olan Mersin'in yıllardır göz ardı edilmesi AKP iktidarının muhalefeti nasıl cezalandırdığının en somut göstergesidir.

Sayın Bakan, Mersin'in kanayan yarası hâline gelen, halk arasında "çile yolu" olarak adlandırılan Çeşmeli-Taşucu Otoyol Projesi için temmuz ayında Mersin'e geldiniz, yerinde inceleme yaptınız, 42 kilometre olan bu çile yolunu 2027 yılında bitireceğinizi söylediniz. Ya, 42 kilometrelik yolu on yılda ancak AKP iktidarı bitirebilirdi (!) Sizi tebrik ediyorum (!)

Yoğun trafiği olan ve transit geçişte kullanılan, 2024 yılında günlük 109.732 taşıtın geçtiği, ne yazık ki ölümlü ve yaralanmalı kazaların bitmek tükenmek bilmediği D400 Kara Yolu can almaya devam ediyor. Sözleşmesi tasfiye edilmiş ve altı yılda bitirilemeyen bu iş tekrardan ihale edilmemiştir. D400 Kara Yolu'nda kaybedeceğimiz her canın sorumlusu AKP iktidardır.

Mersin Türkiye'nin en çok vergi veren illeri arasında ilk 6'da, ülke ekonomisine katkı payında ise ilk 10'da yer almasına rağmen 286 kilometrelik Hızlı Tren Projesi'nin on yılda bitirilememesi de AKP'nin Mersin'i nasıl cezalandırdığını anlatmaktadır. Mesela, Çin 1.318 kilometrelik hattı üç yılda, Rusya 679 kilometrelik hattı yedi yılda tamamladı. Sayın Bakan, 286 kilometrelik hattın on yılda tamamlanamamasını nasıl açıklayacaksınız?

Sayın Bakan, Cumhurbaşkanlığı yatırım programlarında yer alan, imar planlarına işlenen Mersin Ana Konteyner Limanı için Ömer Çelik yaptığı açıklamada Doğu Akdeniz Ana Konteyner Limanı olarak bahsetmiş ve Adana'ya alındığını söylemişti. Komisyon Başkanı Adil Karaismailoğlu'na sorduğumda, Doğu Akdeniz Ana Konteyner Limanı'nın Mersin'de olacağını ve planlara da bu şekilde işleneceğini belirtmişti; tutanakları da mevcuttur bende. Bu konu tam bir muammadır ve Mersin halkı adına sizden net bir açıklama bekliyoruz.

Gelelim Akdeniz Sahil Yolu Projesi'ne... Bu projeye 2003 yılında başladınız, AKP'yle yaşıt. Mersin ile Antalya arasında dört saatin altına düşürecek olan bu proje tam yirmi beş yıldır tamamlanmayı beklemektedir. Defalarca sorduk "Bu proje ne zaman bitirilecek?" diye, buradan bir kez daha soruyorum Sayın Bakan.

Yapımı Karayollarının sorumluluğunda olan, Mersin-Gözne yolu üzerinde bulunan Akbelen Katlı Kavşağı'nın ihalesi 2017 yılında yapılmış, hedeflenen ve açıklanan tarihlerde de tamamlanamamıştır. Mersin Büyükşehir Belediye Başkanımız Vahap Seçer ve bütün dinamikler defalarca gündeme getirmiş, çözümü için de tüm partililere çağrı yapmışlardır. Mersin Büyükşehir Belediyemiz kentteki olağan trafiği daha akıcı ve konforlu hâle getirmek için benzer yapıları ortalama seksen beş gün gibi kısa bir sürede tamamlarken Karayollarının uhdesinde bulunan kavşağa sekiz yıldır tek bir çivi bile çakılmamıştır. Mersin trafiği için hayati önem taşıyan Akbelen Katlı Kavşağı'nı ne zaman yapacaksınız?

Mersin'de uygulanan, ilçeler arası geçişte otoyol ücreti alınması vatandaşlarımızı mağdur etmektedir. Özellikle Tarsus'a günlük gidip gelmek zorunda kalan yurttaşlarımız her seferinde ücret ödemeye mecbur bırakılmaktadırlar. Tarsus OSB'de binlerce kişinin çalıştığı düşünülürse, ulaşımında yeterli giriş çıkış noktasının sağlanmadığı ve mevcut bağlantı yollarının da yetersizliği sorun oluşturmaktadır. Otoyol-Tarsus OSB-D400 bağlantısını gerçekleştirecek projeyi ne zaman hayata geçireceksiniz?

Sunumunuzda 150 yat kapasiteli Aydıncık Yat Limanı'nın altyapı çalışmalarını 2025 yılında tamamlayacağınızı söylediniz. Sayın Bakan, Yat Limanı Projesi deniz canlılarına zarar verdiği gibi turizmi de olumsuz yönde etkileyecektir. Mersin halkının tüm itirazlarına rağmen, yasalara aykırı bir şekilde ve ÇED raporu olmaksızın hayata geçireceğiniz bu projeyi Mersin halkı olarak asla kabul etmiyoruz.

On üç yılda tamamlanmayan ve tam 9 Bakan eskiterek tarihe geçen Çukurova Havalimanı'nı açmak nihayet size kısmet oldu Sayın Bakan. Ancak bu büyük başarınızın üzerinden daha birkaç ay geçmişken yapısal sorunların yanı sıra bir başka komediyle de karşı karşıyayız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Kış.

Sayın Akbulut...

GÜLCAN KIŞ (Mersin) - Havaalanlarında yapılan anonslarda hâlâ Adana isminin...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyoruz.

Sayın Kış...

GÜLCAN KIŞ (Mersin) - ...ve uçak içi destinasyonlarda bu 4 il ve 3 ilçe varken Mersin adı neden yok?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kış... Sayın Mersin Milletvekili...

GÜLCAN KIŞ (Mersin) - ...âdeta kimliksiz bir proje hâline getirilmiştir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Cumhuriyet Halk Partisi Mersin Milletvekili Sayın Gülcan Kış, çok önemli meseleler, farkındayım.

Sayın Akbulut bekliyor, İzzet Akbulut. Sonra Sayın Aygun bekliyor.

GÜLCAN KIŞ (Mersin) - Sayın Bakan, Mersin'i siz yok saydıkça Mersin her geçen gün güçlenerek yoluna devam edecektir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum. Sayın Akbulut, buyurun.

İZZET AKBULUT (Burdur) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, saygıdeğer bürokratlar; Burdur bir tarafı Antalya, bir tarafı Muğla, bir tarafı Denizli, bir tarafı Afyon, bir tarafı da Isparta olunca, malum, bir geçiş güzergâhı. Turizm, madencilik ve tarımsal anlamda da faaliyetleri olduğundan dolayı, geçiş güzergâhı olması sebebiyle birçok kazaya da ne yazık ki yol açan bir bölgede bulunmakta ama Sayın Bakan, çevresinde bu kadar büyük il olmasına rağmen ne yazık ki şehrin hiçbir giriş noktasında bir köprülü kavşağın olmayışı, bir alt geçidin bulunmayışı gibi birçok konu da hemşehrilerimiz tarafından Ulaştırma Bakanlığından beklenen hizmetler. Burdur-Fethiye kara yolu -bilmiyorum ama- herhâlde ölümlü trafik kazalarının en çok yaşandığı kara yollarından bir tanesidir; ne yazık ki daha geçen hafta, yine, 2 yurttaşımıza mezar olan bir yer ama ne yazık ki uzun yıllardır da hâlâ tamamlanamadı. En son kaza olan bölge, çok sık kaza alan bir bölge; çelik bariyerlerle kapatılması durumunda karşılıklı çarpışma sonucu olabilecek bir kazanın engellenebileceği apaçık ortadayken o çelik bariyerleri getirmekte ne yazık ki Bakanlığınız yine çok zorlandı. Bu anlamıyla Burdur sizden bu konuda yardım beklemekte.

Yine, aynı güzergâhta, Burdur-Fethiye yolu üzerinde, Kuruçay mevkinde çok kazalar yaşanıyor; yolun eğimiyle alakalı bir problem olduğu düşünülüyor. Yine, az önce bahsettiğim o Hacılar köyünün kavşak ve virajı sıklıkla kazaya sebebiyet veriyor ama Bakanlığın burayla alakalı ekstra bir çalışma yapıp yapmadığı konusunda tereddütler var.

Yine, aynı bölgede devam ederken Bademli ve Kağılcık köyleri kavşaklarında sürekli kaza olmakta. Yine, devam ederken, Fethiye yolu

üzerinde Çavdır, Bölmeşinar, Kozağaç ve Büyükalan kavşaklarında bir sürü kaza, ölümlü kaza olmasına rağmen hâlâ bir tedbir alınmamış durumda.

Tefenni ilçemiz ve Antalya Korkuteli'ni birbirine bağlayan bir yol var. Az önce bahsettiğim gibi, tarım sektörünün çok yoğun geliştiği bir bölge olduğu için sıklıkla kamyonların geçtiği bir bölge ama ne yazık ki o kadar dar ki -duble yol da değil- yani bırakın iki aracın yan yana geçmesini, siz Korkuteli'nden çıksanız, ben Tefenni'den çıksam neredeyse birbirimizle yaya olarak bile çarpışacağımız darlıkta görünüyor.

Yine, Antalya güzergâhına baktığımız zaman, Kurna Kavşağı'nda sürekli kazalar olmakta; Ağlasun Sapağı, Kuzköy Kavşağı yine aynı kaderi yaşamakta.

Yeşilova ilçemiz var Sayın Bakan, dünyaca ünlü, o "Türkiye'nin Maldivleri" dediğimiz Salda Gölü'nün olduğu ilçemiz, orada da turizm yoğunluğu yaşandığı için bir çevre yolu talebi var ama yıllardan beri yine karşılanmıyor. O Salda Gölü'ne gelmek için kamyonlar da aynı yolu kullanıyor, otobüsler de diğer araçlar da aynı yolu kullanıyor; bir çevre yolunun yapılmasına ihtiyaç var.

Yine, Bucak ilçemizden Kızılkaya ve Korkuteli yolunun tamamlandığıyla alakalı, Kızılkaya beldemiz ile Korkuteli arasındaki yolun tamamlandığıyla alakalı Ulaştırma Bakanlığının bir ilanı vardı ama daha tamamen tamamlanmadığıyla alakalı da birçok yurttaşımızdan şikâyet geliyor; orayı da kontrol ettirmenizi sizlerden rica ediyorum.

Yine, Bucaklı hemşehrilerimizin çok sık seslendirdiği Burdur-Antalya yolu güzergâhında Çubukbeli Tüneli var ve bu Çubukbeli Tüneli'nin de ne hikmetse -bu en çok söz verilen yıl- 2017 yılında yapımı tamamlanacaktı ama daha henüz bir çalışmanın başladığı da gözlemlenmiş değil Sayın Bakan.

Kıymetli Bakanım, yine, o meşhur yıl olan 2017; o yıl kim vardı Bakanlıkta bilmiyorum ama en çok söz o yıllarda verilmiş. Yine, hızlı trenin Burdur'a geleceğiyle alakalı bir müjde verilmişti, bütün billboardlara giydirilmişti, dönemin milletvekilleri boy boy fotoğraflarıyla paylaşmıştı ama 2024'ü bitiriyoruz, öyle bir hızlı tren geçmedi. Eskişehir-Kütahya- Afyonkarahisar-Isparta-Burdur-Antalya güzergâhı bekleniyor hızlı trende, bunun için de mevcut tren istasyonunun taşınması gerekiyor diye düşünüyoruz çünkü mevcut tren istasyonu taşınmadan böyle bir hattın oluşturulması mümkün değil. Mevcut tren istasyonu da şehir içinde 6 tane mahallenin tam ortasından geçiyor, birçok insanı, birçok yurttaş mağdur ediyor; 1. OSB'ye taşınmasıyla alakalı 2019'da yine bir sözü vardı Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünün, daha yerine getirilmiş değil.

Teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Aygun...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Teşekkür ederim Başkanım.

Öncelikle, "geçmiş olsun"la başlamak istiyorum. Malatya Doğanşehir'de 4,6 şiddetinde deprem oldu. Tüm hemşehrilerimize buradan geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum.

Evet, Türkiye'nin en çok vergi veren ili Tekirdağ. Yatırım konusunda çok adaletsiz ve cimri davrandığınızı belirterek sözlerime başlamak istiyorum Sayın Bakan. Ekim 2024 yılı verilerini size açıklıyorum: Tekirdağ 61 milyar lira vergi vermiş ve ilk 8'de Sayın Bakan ama hizmet alımında merkezî bütçeleri ise sonlarda. Bu ayıp herhâlde şu andaki iktidara yeter, yönetenlere. Ülkenin üvey evladı gibi diğer kentlerin yatırımlarını taşıyan hamal bir Tekirdağ var. İnşallah, bu adaletsiz yönetim bir an evvel biter, Tekirdağ hak etmiş olduğu yatırımları alır diye düşünüyorum.

Bakınız, Tekirdağ ülkemizin en çok göç alan illerinden bir tanesi diyoruz, inanılmaz artıyor popülasyon, bu nedenle havalimanı büyük önem taşıyor. Çorlu Atatürk Havalimanı yaptınız birden. Atatürk Havalimanı'nı kapattı, Tayyip Erdoğan Tekirdağ'a geldi "Size müjde, Çorlu'ya Atatürk Havalimanı yapıyoruz. Bundan sonra Türkiye'nin her yerine uçacaksınız." dedi. Ya, o gün bugündür, Sayın Bakan -bugünkü sunumunuzda da ifade ettiniz- 15 tane havalimanı yapmışsınız ama Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı'na uçak inmiyor. Bugünkü konuşmamızı siz de gördünüz. Oda başkanlarımız orada yolcu garantisi de verdiler ama maalesef mevcut olan tur şirketi uçmak istemiyor ama sizden bugün sözü aldı; inşallah, bunu çözeceğiz. Çünkü oda başkanlarımız yüzde 60'lık garantiyi sağlıyor.

Yine, bakınız, Tekirdağ Süleymanpaşa'dan Muratlı'ya giderken bir otogar yaptı Büyükşehir. Oradaki, İstiklal Mahallesi'ndeki vatandaşlarımıza otogar girişi için oraya bir göbek yapma izni vermedi Karayolları. Ya, bu kadar insafsızlık olur mu? Oradaki otogarın faaliyetini ve İstiklal Mahallesi'nde oturan, göçmen konutlarında oturan vatandaşlarımızın ulaşımını engelliyorsunuz. Bunun bir an evvel çözülmesi gerekiyor.

Yine "hızlı tren" dediniz; Bulgaristan ve Avrupa hattı tamam fakat Halkalı'dan Edirne'ye olan süreç daha bitmedi, ne zaman da biteceği muamma. Ama buradan da şunu ifade etmek gerekiyor: Çorlu-Süleymanpaşa'nın veya Muratlı-Süleymanpaşa'yla beraber diğer ilçelerin de hızlı tren bağlantılarını da gündeme almanızı bekliyoruz; inşallah, onlar da faydalanacak.

Yine, yat limanlarını ifade ettiniz bugünkü çarpıcı sunuşunuzda. Tekirdağ Yat Limanı'nı unutmuşsunuz, mendireği yıkılıyor Sayın Bakan. Maalesef, ihaleyi alan firma -siz de hatırlarsınız- geçen seneki bütçede aramışlardı, orasını plan tadiliyle kiraya vermişsiniz. Ulaştırma Bakanlığı ayrı, Millî Emlak ayrı derken Büyükşehir mahkemeyi kazandı ve Millî Emlaktan geri aldı yeri. Şimdi soruyoruz: Bu bizim yat limanı ne olacak? Mendireği yıkıldı diyoruz.

Yine, bakınız, size sordum yazılı olarak. Ya, Süleymanpaşa'dan Kınalı'ya kadar kavşaklar var. İnsaf diyoruz. Bu kavşaklar Süleymanpaşa Şeker Kamp, Şerefli Kavşağı, Çorlu Kavşağı, Marmaraereğlisi'nin Sultanköy kavşakları, ta Kınalı'ya kadar, Gümüşyaka da olmak üzere, ya, insaf diyoruz; vatandaş vatanına vergisini veriyor, saatlerce orada kavşaklarda kuyruk bekliyor; dal-çık yapmak bu kadar zor mu yine?

Aynı şekilde, Malkara'dan Kınalı'ya kadar otoban ne zaman bitecek, merak ediyoruz. Gökhan Diktaş da bir toplantıda dedi: "Ya, Malkara-Kınalı yolu yapılacak." Ya, hayal satmayı artık bırakın. En azından, mevcut olan o yola dal-çık yaparak vatandaşlarımızın ulaşımını sağlayın diyorum.

Yine, bakınız, ilçe ve ille aramızdaki kavşaklar problem dedik, çevre yollarında problem; ışıklandırma yok. Kavşaklarda, şehir içi kavşaklarında... Ki yapmış olduğunuz kavşaklarda, ya, insan bir ağaç diker. Siz bu kadar mı çevreye düşmansınız ya? Bir ağaç dikmek bu kadar zor mu? Işık dikmek zor mu? Karayolları ışıklandırma yapmadan oraya yol yapmış, bölünmüş yol yapmış. Bakınız, Süleymanpaşa-Hayrabolu yolu, vallahi, ben milletvekili değilken başladı, iki dönemdir milletvekiliyim, ağzımda tüy bitti anlatırken ama bir türlü Süleymanpaşa-Hayrabolu yolu bitmedi.

Yine, bakınız, Muratlı, Süleymanpaşa, Karıştıran'a kadar yol rezalet. Orada ölen yardımsever vatandaşlarımız vardı, Tekirdağ'a hizmet veren. İktidarın yapmadığını yapan vatandaşlarımız orada, kazada öldü; bu vebal hepinizin Sayın Bakan.

Yine, bakınız, geldiğiniz noktada, bugün, 5G'yi Tekirdağ'a koymuşsunuz. Ya, bugün Uçmakdere'den Şarköy Uçmakdere Muhtarımız arıyor, diyor ki: "Vekilim, bizim telefonlar çekmiyor, internet yok." Yani az önce güneydoğudaki vekil arkadaşımız söylüyor: Trakya'da, Tekirdağ'da cep telefonları yok, internet yok; siz neyi söylüyorsunuz!

Yine, bakınız, BALO vardı, hatırlarsınız, BALO Projemiz. Ya, ne oldu BALO Projesi? Hani Manisa'dan kalkacaktı, gemiyle geçecekti, Bandırma ve Tekirdağ'ın oradan Avrupa'ya gidecekti? Hayal sattınız. O Negmarın gemisi şu anda Ceyport'ta çürüyor, orada Tekirdağ'ın görüntüsünü bozuyor. BALO Projesi'ni gelip burada ballandırdınız, anlattınız; BALO balon çıktı, BALO balon oldu!

Yine, bakınız, Ergene ilçemizden otobana bağlantı yolu rezalet. Gelin ya, bir duble yol yapın, 1,8 kilometre yol; oradaki insanlar, ticaret yapan iş insanları rahat etsin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Kayışoğlu, buyurun.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, sunumumuzu dinledik sabah, sunumunuzda bahsettiklerinizi siz de bizden dinleyin şimdi. Şimdi, "Bursa Emek-Yüksek Hızlı Tren-Şehir Hastanesi Metrosu'nu 2026'da açacağız." dediniz. Yerel seçimden önce siz geldiniz Sayın Bakan, apar topar açtınız burayı, ilk durağını açtınız daha doğrusu, Şehir Hastanesine, Yüksek Hızlı Tren'e henüz ulaşamadı. Yolun Balat durağı ve Balat kısmına çıkış yok yani şöyle bir yol düşünün değerli arkadaşlar: Mudanya yolu gidiş-geliş, ortasında raylı sistem, raylı sistem bir tarafa çıkıyor, öbür tarafa çıkamıyor, çıkınca karşıya geçemiyorsunuz, sonradan bunu fark edip seçimden sonra düzeltildi. "2026'da tamamlayacağız." dediniz ama zaman uzun çünkü o aynı zamanda Şehir Hastanesine gidiyor ve Şehir Hastanesi gerçekten bütün şehirlerde olduğu gibi şehir dışında, insanların sağlığa erişimi için çok acil olduğunu belirtmek istiyorum. Zaten maliyetiyle ilgili de birçok tartışma yaşandı, ilk baştan "600 milyon" dedi, 1.600'e çıktı, iptal etti mahkeme, tekrar 2 milyona çıktı falan derken 2026'ya kadar Bursalılar yine bekleyecek, öyle görünüyor.

Bursa-Osmaneli Hızlı Treni'yle ilgili de 2012'den beri aynı masalı dinliyoruz. Herhâlde bu hızlı tren konusunda en çok mağdur olan şehir Bursa ve on yıldır yaklaşık bu sıralardan sürekli soruyorum, sürekli anlatıyorum; İlhami Vekil "Dilimde tüy bitti." dedi, benimkisinde daha fazla bitti. Binali Yıldırım 2012'de temel attı, "2016'da bitecek." dedi, bitmedi, gitti; Cahit Turhan geldi, "2021'de bitecek." dedi, bitmedi, gitti; Adil Karaismailoğlu geldi, "2023'te bitecek." dedi. Bunların hepsi benim önergelerime verilen cevaplar, o da bitirmeden gitti. Siz şimdi "2026" diyorsunuz, 2026'ya kadar, tabii, seçim olmazsa umarız bitiririz, yoksa bize nasip olacak, yine öyle görünüyor.

Havalimanı konusunda da yine Bursa 4'üncü büyükşehir ve 3'üncü büyük ekonomi, dünyanın her yerine ihracat yapıyor, ya Türkiye'nin dört bir yanından insanlar Bursa'da yaşıyor ama hiç kimse hava yolunu kullanamıyor yani birkaç ile sefer konuldu şimdi, uçak seferleri; ya hiçbiriniz Bursa'ya geldiğinde uçakla gelemiyorsunuz, trenle de gelemiyorsunuz, tek ulaşım aracınız var; araç. Bu konuda da Bursa çok mağdur. Bir de şöyle bir şey var: Biz havaalanına gitmek için İstanbul'a gidiyoruz. Sabahtan beri arkadaşlar Osmangazi Köprüsü için "555, 555" diyor ama ben geçiyorum herhâlde en çok oradan, 555 liraya geçmiyorum arkadaşlar, 750 liraya geçiyorum çünkü Osmangazi Köprüsü'ne uçarak gidemiyoruz. Yani Gemlik'ten gişelere girdiğimiz andan itibaren Osmangazi'den çıkarken 750 lira falan ödüyoruz, gidiş-dönüş 1.500, artı uçak parası. Bursalılar yine bu konuda çok mağdurlar. Ha, neyse yani yirmi beş yılın sonunda da Bursalılar bu değer verilmemeyi fark edip büyükşehirde de yerelde de bize verdiler Belediyeyi, sağ olsunlar. İnşallah biz güzel şeyler yapacağız ama genel iktidar sizde olduğu için bazı şeyleri yapamıyoruz tabii ki.

Şimdi, Bursa'ya verdiğiniz sözler ve projelerle ilgili birkaç şeyi de hatırlatmak ve soru kısmında değil ama burada sorarak cevabını isteyeceğim Sayın Bakan. Görükle Kavşağı, kamulaştırma ve uygulama projelerinin tamamlandığı söyleniyor. Bu ne aşamada? Hasanağa Bağlantı Yolu'yla ilgili bilgi istiyoruz. Hızlı Treni ve Emek Hattı'nı söylediniz. Çalı Yolu'yla ilgili etaplar konusunda bilgi istiyoruz. Yine, Ankara-İzmir ayrımı, Sivrihisar-Bursa Otoyolu'nun programa alınmasını bekliyoruz. Uludağ Üniversitesinden Görükle'ye raylı sistem projesi olacaktı yani öğrencilerin üniversiteye erişimi için bu projeye ilgili bilgi istiyoruz. Yine, liman bağlantısı konusunda Bursa-Gemlik Hattı'nda demir yolu projesiyle ilgili beklentimiz var ve bilgi istiyoruz. Bir de Sayın Bakan, Mudanya Belediyemizin yat limanı projeleri var. Onunla ilgili olarak da proje hazır, onu da sizlere takdim edebiliriz, Kumyaka'ya bir yat limanı hem deniz ulaşımı için hem de bölgenin turizmle ilgili beklentisini karşılaması için. O konuda da sizden destek bekliyoruz çünkü birkaç tane projemiz var -Mudanya Belediyesinin- bu konuda, sizden de destek bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum.

Hayırlı uğurlu olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Gergerlioğlu, buyurun lütfen.

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) - Sayın Bakan, hoş geldiniz.

Size bir soru önergesiyle “freeaess.online/panel” adlı bir sitedeki 2023 kimlik bilgilerinin paylaşılmasıyla ilgili bir soru sormuştum, siz de bana “Erişime engelledik o siteyi.” diye cevap verdiniz ama böyle olmuyor Sayın Bakan çünkü pıtrak gibi başka siteler çıkıyor. Bakın, mesela, şu sitede girseniz herkesin kimlik bilgileri var yani bu sitede giren birisi sizin de kimlik bilgilerinizi oradan alabilir. Şimdi, siz burada gerekenleri yapmadınız ve 85 milyonun kimlik bilgileri çalındı ve bunu önleyemeyen bir Bakan olarak koltukta oturuyorsunuz hâlâ. Aslında uluslararası bir çalışmayla bu meseleyi çözebildirdiniz yani tüm siteleri engelleyerek bir yere varılmıyor. Veri açıkları nedenleri nelerdir, önlemlerin nelerdir diye soruyorum. Engellenenler Telegram ve benzeri bazı sitelere gidiyor, orada faaliyet yapıyor yani böyle “web” sitesini erişime engellemekle bu işin çözümü yok, bunu siz de biliyorsunuz ama yapmıyorsunuz. Engellemek yerine işin kökenine niye inmiyorsunuz? Uluslararası soruşturma Interpol-Europol gibi temaslarınız niye yok diye size soruyorum. Yine, yargı önüne bu kişileri çıkarıyor musunuz diye soruyorum.

Şimdi, bakın, ayrıca, size TÜVTÜRK’le ilgili bir soru önergesiyle sormuştum. 2017-2024 arası yüzde 818 fiyat artışı olmuş. TÜVTÜRK çok iyi para kazanıyor ve kredi kartı komisyonunu vatandaştan talep ediyor. Biz bunun olmaması gerektiğini söylüyoruz. Öyle bir şey olabilir mi? Yani TÜVTÜRK kendi ödese devlete, vatandaştan talep ediyor. Buna milyonlarca insanın da itiraz etmesi lazım, itiraz ediyor ama siz dinlemiyorsunuz. Neden dinlemiyorsunuz? TÜVTÜRK, TÜV SÜD- Doğuş Holding-Akfen ortaklığı olduğu için mi itiraz etmiyorsunuz? Bir iltimas mı var burada? Yine, bir yılda 767 milyon vergisini silmişsiniz, beş yıllık bir iktidarla yirmi yıllık yetki vermişsiniz. Olacak işler midir diye size soruyorum.

Yine, Cumhurbaşkanına VPN’den “Hayırlı cumalar.” mesajı attıran bir Bakan olarak tarihe geçtiniz. Kendinizi nasıl hissediyorsunuz Sayın Bakan?

Akbank mağdurları bana çok başvurdu ve Akbank bu işin üstüne yattı. Akbank sitesindeki açıklardan dolayı binlerce kişi dolandırıldı. Bu konuda neden bu zemini engelleyemediniz? Bu hırsızlık zeminini sizin engellenmeniz gerekirdi. Gereken önlemler neden alınmadı diye size soruyorum Sayın Bakan. BASEL III Kriterlerine göre niye denetleme yapmadınız? Bu işin uluslararası standartları var ve yapmadınız.

PTT çalışanları özlük haklarını almak için bize başvuruyor. Ne zaman vereceksiniz?

AnadoluJet’i gönderip, herkesin şikâyet ettiği AJet’i getirip milyonlarca kişiyi neden kötü hizmet azabına soktunuz?

Yine, Bolu Tüneli’nde zamanında tuzlama yapmadığınız için geçtiğimiz gün büyük bir skandal yaşandı, 10 binlerce kişi orada yolda kaldı ve insanlar büyük mağduriyet yaşadı.

İlim Kocaeli’ye geliyor. Gebze-Darica Metro Hattı bitmedi, yıllardır sizden önceki her Bakana sordum “Ya, önümüzdeki yıl bitiyor Ömer Bey.” falan dediler ama artık bu iş çığırından çıktı. 2022’de bitmesi gerekiyordu, 2024’teyiz. “2026’da bitecek.” dediniz sabah. Ya, bakın, Gebze Darica’da artık bir özdeyiş oldu gençler arasında biliyor musunuz? Genç sevgililer diyor ki: “Aşkımız Gebze-Darica Metro Hattı gibi olsun, hiç bitmesin.” Ya, Sayın Bakan, gençlerin aşkı bitmesin ama Allah aşkına, şu Gebze-Darica Metro Hattı’nı bitirin ya! Allah aşkına yani dillere düştünüz.

Şimdi, Kocaeli’de yirmi yıldır ihtiyaç olan bir Derince Liman Otoyol Hattı var biliyorsunuz, bu proje tam bir skandal oldu. 2022’de bitmesi gerekiyordu biliyorsunuz, Danıştay iptal etti ihaleyi. Neden? Bir şirketin girişine izin vermemişsiniz ve Danıştay iptal etti. Yani yirmi yıldır yapılamayan iş yine yapılamadı, berbat bir hâlde, gelin görün Kocaeli’de tırlar nasıl o E5’te trafiğin içinde perişan ediyor ortalığı ve her gün kazalar oluyor.

Şimdi, bakın, EZE Şirkete bu iltimas neden, merak ediyorum. Ya, Gebze-Darica Metro Hattı EZE’de, Kocaeli Şehir Hastanesi Tramvay Hattı EZE’de. İkiisi de ya gecikerek bitti ya da bitmedi hâlen. Siz Kartepe-Körfez Metro Hattı’nı da EZE’ye verdiniz. Ya, bu EZE’nin torpili nereden diye soruyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Gergerlioğlu.

Sayın Tahtasız, bekliyor. Evet, Sayın Tahtasız, Çorum’la alakalı güzel bir konuşma bekliyoruz.

Buyurun. MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, değerli bürokratlar, kıymetli basın mensupları, Sayın Bakan; Eşimle “Çorum’a uçakla mı gidelim, yoksa hızlı trenle mi gidelim?” diye karar verirken hızlı trende karar kıldık. Ankara-Delice-Çorum-Samsun Hızlı Treni’nde yerimizi aldık ama bir kalabalık var. Neyse, trene bindik, Millî Savunma Bakanı Yaşar Güler’le karşılaştık. “Hayırdır, Bakanım, yolculuk nereye?” diye sorduğumda “2018 seçimleri öncesi söz vermiş olduğumuz Çorum Acemi Birliği askerlerimizin yemin töreni var, ona katılacağız.” deyince kalabalığın sebebini anladık. Biraz ileride, trende Sağlık Bakanı Sayın Memişoğlu oturuyor, yanına uğradım. “Hayırdır, Bakanım, Samsun’a mı yolculuk?” diye sorduğumda “Yok, 2018 seçimi öncesi söz verdiğimiz Hitit Üniversitesi güney kampüsünün Açılışını yapacağız. Dış hekimliği fakültesi, eczacılık fakültesi öğretim görevlilerimizle beraber tıp fakültesi öğrencilerimizin eğitim öğretim göreceği morfoloji binasının açılışını yapacağız, ilk dersi de ben vereceğim.” dedi, çok sevindik. Sonra, baktım, İçişleri Bakanı Ali Yerlikaya trende, selamlaştık, hâl hatır sorduk, Bakan “2013 yılında söz verdiğimiz Polis Moral Eğitim Merkezinin açılışını yapacağız, ilk dersi de ben vereceğim.” dedi. Gerçekten bu da çok olumluydu, bir kez daha sevindik. Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy da trendeki yerini almış, o da “10 Temmuzda Çorum’a geldiğimde söz verdiğim konuları tutacağım ve Çorum’a gidiyorum, yirmi iki yıldır unuttuğumuz Çorum’u yabancı ziyareti için turizm ve kültür turlarının cazibe noktası hâline getireceğiz. UNESCO mirası, yedi bin beş yüz yıllık tarihiyle ilk yazılı Kadeş Barış Antlaşması’nın imzalandığı Boğazkale’yi, Hattuşa’yı, Alacahöyük’ü, Ortaköy’ü, Şapınuva’yı, ülkemizde 3 tane bulunan Roma dönemine ait Örükaya Barajı’nı ve öğren yerlerimizi, İncesu Kanyonu gibi eşsiz değerleri tur işletmecileriyle gezeceğiz. Hititlerin üç bin yıl önce inşa ettiği -altı yıldır çürümeye terk ettiğimiz- Anadolu’nun ilk tarımsal sulama örneği Gölpınar Alacahöyük Hitit Barajı’nın açılışını yapacağız.” dedi; takdire şayandı. En büyük sürpriz ise Ulaştırma Bakanı

Abdulkadir Uraloğlu ve Cumhurbaşkanı kalabalık bir heyetle hızlı trende yerini almış olmasıydı. Çorum’a gelmesi büyük merak uyandırdı, ben de merak ettim, sordum. “Yirmi iki yıllık iktidarımızda Çorum’a söz verdiğimiz projelerin açılışını yapacağız, yeni temeller atacacağız. Çorum’a 19 açılış, 19 temel atma törenimiz var.” dediler. Her seçim öncesinde olduğu gibi, daha önceden temeli ve açılış yapılan projeler olmasın diye çok merak ettim, ama neymiş bu projeler? Çorum-Osmancık yolu, yalancı çoban hikâyesine dönen Kırkdilim Tüneli açılışı, Çorum-İskilip, İskilip-Tosya, İskilip-Oğuzlar sahil yolu, Çorum-Mecitözü yolu, Çorum-Ortaköy, Ortaköy-Yozgat, Ortaköy-Amasya yolu, Sungurlu-Boğazkale-Alaca ilçeleri arasındaki bağlantı yolu, Boğazkale-Hattuşa-Alacahöyük-Ortaköy-Şapınuva turizm yolunun açılışı. “Çorum’dan uzaya uydu göndereceğiz, tüm köylerde internet çekecek, artık onun törenini yapacağız.” dediler. “Anadolu’nun kalkınma projesi olan Samsun Limanı ile Mersin Limanı’nı Aksaray üzerinden Mersin’e bağlayacak projenin açılışı için Çorum’da olacağız.” dediler.

Sayın Bakan, sabah eşim “Kalk Mehmet, uyan, Plan ve Bütçe görüşmesi var, Bakana anlatacağın çok şey var.” deyince uyandım ve bunların hepsinin rüya olduğunu gördüm. Ama tekrar rüyaya uyanmamak üzere, Sayın Bakan, tüm olumsuzluklara rağmen Hititlerin başkenti Anadolu Kaplanı Çorum’un iş insanları ihracatta ülkenin 20’ncisi, bölgenin 1’incisi. Çorum’un artık vaatlerle oyalanmaya değil, haklı olan yatırımlara ihtiyacı var. Trenimiz hızlı olsun, vaatlerimiz daha hızlı; sözleriniz uçmasın, uçaklarımız uçsun. Bu şehir hak ettiğini almak için yıllardır bekliyor. Yedi bin beş yüz yıllık tarihiyle Hattilerin ülkesi, Hititlerin UNESCO mirası Hattuşaş’a, Alacahöyük, Ortaköy, Şapınova, İncesu Kanyonu gibi eşsiz değerlere ulaşımı kolaylaştırmak sadece sanayi, turizm şehri olan Çorum için değil, Türkiye’nin sanayi, kültür ve turizmi için de büyük bir öneme sahiptir. 96 yılında temelini attığınız, yüzde 22’si tamamlanan fakat 2002 yılında rafa kaldırdığınız Çorum Havaalanı inşaatımızda inekler otluyor.

“2024 yılında ihalesini yapacağız.” dediğiniz ve şu anda otuz yedi gün kalan bu kara treni -inşallah ihalesini de yapacaksınız- rüyamızda gördüğümüz uçak ve trenimizi de size hediye ediyorum, hatıra olarak saklarsınız. Çorum’un tüm sorunlarını inşallah sizin Bakanlığınızda gideririz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tahtasız, yerimize oturalım, böyle bir usul yok.

Böyle bir usul yok değerli arkadaşlar, böyle bir şey yok.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - O zaman, Mahmut Tanal istedi, ona vereyim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam, ona verin, konuşmanızı yaptınız; böyle bir şey yok.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Şu anda Gürün’de insanlar bekliyormuş, telefonda arkadaşlar dinliyor, bu konuda ilgi gösterirseniz memnum olurum Genel Müdürüm. BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyoruz.

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakanım...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Mehmet Bey, biz de Çorum’u kıskanmıştık doğru sanıp ama doğru değilmiş.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, daha çok fazla konuşmacımız var, devam edeceğiz.

Sayın Bakanım, bu Çorum hızlı tren işini biz de destekliyoruz, bir an önce temelinin atılmasını arzu ediyoruz.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Niye sadece Çorum’u destekliyorsunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Efendim?

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Bursa’yı desteklemiyor musunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hepsini destekliyoruz. Oradan Samsun’a gelecek ya, onu...

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Bursa gariban, Bursa’ya sahip çıkın!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hepsini destekliyoruz.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Bursahılar duysun!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hepsini yapacağız, hepsini yapacağız arkadaşlar, merak etmeyin.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Maketi niye koydurmadınız?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, böyle bir şey yok, yeter, tamam.

Sayın Coşar, buyurun lütfen.

ALİYE COŞAR (Antalya) - Sayın Bakan, Antalya tarımı, turizmi, sanayisi ve ticaretiyle genel bütçeye en çok katkı veren, en çok vergi veren illerin başında gelmektedir. Ancak bu kadar katkıya rağmen hak ettiği kamu yatırımlarını diğer Bakanlıklardan alamadığı gibi, Ulaştırma Bakanlığından da bir türlü alamamaktadır.

Antalya’nın doğusundaki kara yolu trafiği sorunu hâlen bir türlü çözülememiştir. D400 Kara Yolu’nda normal zamanlarda da trafik sıkışıklığı olmaktadır, yoğun turizm sezonunda da artan trafik nedeniyle bu yol yurttaşlarımız ve şehrimize gelen turistler için âdeta çileye dönmektedir. Antalya’mıza gelen yerli ve yabancı ziyaretçiler havalimanından Manavgat ve Alanya’ya yaklaşık dört saatte varmaktadır. Sunumunuzda bu otoyol projesine başlandığını söylediniz; ayrıca Kültür ve Turizm Bakanı Sayın Ersoy kasım ayında, eski Bakan Mevlüt Çavuşoğlu da “En geç mart ayında başlamış olacak.” demişti, biz de kime inanacağımızı şaşırdık. İhalesi 4 kez ertelenen, kamu-özel iş birliğiyle yapılacak olan Antalya-Alanya Otoyolu Projesi’nin ihalesi 2023 yılının Aralık ayında yapılabilir, sözleşmesi ise 2024 Ekim ayında imzalandı. Antalya gibi millî gelire büyük katkı sağlayan bir kentin otoyol projesini bile kamu-özel iş birliğiyle yapmaktasınız. Sayın Bakan, ancak projeye ilgili herhangi bir adım atılamamıştır. Zaruri olan bu otoyol projesi ne zaman başlayacak ve ne zaman bitecektir? “Antalya-Alanya Otoyol Projesi” dediğiniz proje Antalya’dan değil, Serik’ten başlıyor ve Alanya’da değil, Konaklı’da bitiyor. Antalya-Serik ve Konaklı-Alanya arasındaki trafik sorunu nasıl çözülecek? Bu projenin yarım yapılmasının nedeni nedir?

Kültür ve Turizm Bakanı sosyal medya hesabından, siz de geçtiğimiz günlerdeki Antalya’ya ziyaretinizde Antalya’da Kepezüstü,

Duraliler, Uncalı ve Sanayi kavşaklarının yapımıyla, Kumluca Çevre Yolu'nun modernize edileceğini belirtiyorsunuz. Antalya şehir içi trafiği için önemli olan Kepezüstü, Duraliler, Uncalı ve Sanayi kavşaklarının ne zaman yapılacağı ve bitirileceğine dair herhangi bir bilgilendirme yoktur. Sayın Bakan, tek bir soru: Ne zaman yapılacak?

Yine, sunumunuzda Antalya gibi turizm kentine ne yazık ki bir demir yolu projeniz yok. Hızlı tren projesinin Antalya'ya yapılması şarttır; bu hem ulaşımı kolaylaştıracak hem de maliyetleri azaltacaktır. "Antalya'ya dair dev projeler" diyorsunuz; biz bu projeleri göremedik, yapılan projeler hep başlamış, yıllardır bitirilememiştir.

Bitirilemeyen bir proje de Turizm Yolu'dur. Antalya'dan Manavgat-Kızılağaç'a kadar olması planlanan yolun ancak Serik Boğazkent'e kadar olan kısmı tamamlanmıştır. D400 Kara Yolu'nun yükünü de hafifletecek bu Turizm Yolu Projesi ne zaman tamamlanacaktır?

Konya Seydişehir'den Antalya'ya ulaşımı sağlayacak olan ve temeli 2016'da atılan Alacabel Tüneli bitmedi, 2019'da bitmesi gereken tüneli sekiz yıldır bitiremediniz. Manavgat ve Alanya'dan gidiş gelişlerde kışın kar nedeniyle kapanan yol, büyük sıkıntılara yol açmaktadır. Aynı şekilde, Antalya-Burdur arasında bulunan Çubukbeli Tüneli'nin yapımına 2018 yılında başlanmıştır. Dönemin Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu 2019'da biteceğini, dönemin Valisinin 2020 yılında tamamlanacağını söylemesine rağmen hâlen tamamlanamamıştır.

Gazipaşa Yat Limanı'nın inşaat çalışmalarına başladınız, oradaki balıkçıları hiç düşünmediniz ve balıkçı barınağı için de yer göstermediniz. Orada balıkçılar teknelerini çaya demirlemek zorunda kalmışlardır. Hafta sonu fırtına nedeniyle birçoğu da zarar görmüştür. Geçimini balıkçılıktan sağlayan vatandaşlarımızın daha fazla mağdur olmaması için, Sayın Bakan, bu konuda balıkçılarımıza yer gösterilmesi bir zorunluluktur.

Sayın Bakan, Antalya'nın tüm bu sorunları çözüm bekliyor.

Teşekkür ediyorum.

Saygılarımla.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Halıcı, buyurun lütfen.

HİKMET YALIM HALICI (Isparta) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, bürokratlar ve basın mensupları; sunumunuzu dikkatle dinledim Sayın Bakan, maalesef, Isparta'nın yine adının olmadığını gördüm ve bundan da büyük bir üzüntü duydum Ispartalılar adına. Kara yolu taşımacılığının yük payını azaltıp demir yoluna ağırlık vermekten bahsettiniz, içinde Isparta yoktu. "28 ilde 50 proje" dediniz, Isparta yoktu içinde. Yine, hızlı trenlerden bahsettiniz, Isparta 2014 yılından beri hızlı tren projesini bekliyor. Şimdi şöyle anlatayım: Bakın, bir zamanların doğal güzellikleriyle meşhur Dereboğazı Yolu, Isparta-Antalya Yolu artık ulusal basında en tehlikeli yollardan biri olarak anılmaya başladı. Özellikle yağış olan zamanlarda günde 3-4 tane ölümlü ve yaralanmalı kaza olduğunu görüyoruz ve Ispartalılara 2002 yılından beri, 2002 seçimlerinden beri AK PARTİ'nin il başkanları, milletvekilleri, milletvekili adayları hep bu yolları söz verdi. Sadece bunu mu? Hayır, bir tarafta da Isparta-Konya Yolu var, hem Konya'ya hem de doğuya açılan kapımız bizim. Şimdi, şöyle bir baktım "Ne kadar bütçe ayrılmış?" diye, maalesef, 2024 yılı bütçesinde yanlış görmediysem 10 bin lira para ayrılmış Dereboğazı Yolu için. Bu şu demek: Bu yol yine yapılmayacak demek. Peki, Ispartalıların suçu günahı neydi? Orhan Bey burada değil, biraz önce dedi ki: "Oy veren, vermeyen ayırt ediyoruz." Isparta her dönem iktidarınızı çok kuvvetli bir şekilde destekledi ama yirmi iki yıldır bu yolun, bu yolların bitirilmesini bekliyor.

Şimdi, dediğim gibi, 2004'te, 2008'de, 2015-2020 arası, en son 2023'te bitirileceği söylendi, her seçim malzeme olarak kullanıldı, şimdi de 2027 yılında bitireceğinizi söylüyorsunuz. Sayın Bakan, hiçbir insanın canı Dereboğazı Yolu'nun maliyetinden ucuz değil. Dolayısıyla bu kadar ölümlü kaza olan bir yola bir an önce el atmanızı beklemekteyiz ve yine eski günlerdeki gibi doğal güzellikleriyle bu yolun anılmasını istiyoruz.

Diğer bir tarafta Konya yolumuz var. 31 Mart seçimlerine iki gün kala yolun ihalesi yapıldı, arkasından ihalenin iptal olduğunu öğrendik. Isparta Milletvekilleriyle görüştüm, "Teknik şartnamede bir problem var, yolu tekrar ihale edeceğiz." dediler. Evet, ihalesi yapıldı, bütçe de fena değil gibi gözüküyor. Bugünün işi değil, çok geç kaldı fakat yapılanı olumlu görüyoruz, oranın bir an önce bitirilmesini bekliyoruz. Eğirdir'den Yalvaç'a, Gelendost'tan Şarkikaraağaç'a, Konya'ya kadar uzanan bir yoldan bahsediyoruz. Bu yolumuzun bir an önce bitirilmesini bekliyoruz.

Diğer bir yol da -biraz önce Burdur milletvekili arkadaşımız da konuştu- Isparta-Burdur Dostluk Yolu. Bu yolda da belli bir ilerleme kaydedildi, Dereboğazı Yolu kadar sahipsiz kalmadı fakat bu yolun da bir an önce bitirilmesi gerekiyor. Biz Batı Akdeniz'de 3 iliz, Isparta, Burdur, Antalya turizm konusunda, ekonomik konularda, meyvecilikte, tarımda entegrasyonumuz bu yollarla oluyor. Antalya bizim bölgemizin dinamosu ve en büyük kenti. Isparta'nın buraya duble yoldan bağlanması Isparta ekonomisi açısından hayati öneme sahip. O yüzden Isparta'da bugün sokağa çıkıp sorsanız "3 problem nedir?" diye, herkes 1'inci olarak Dereboğazı Yolu'nu size söyleyecektir Sayın Bakan.

Şimdi, biraz önce bir muhtar arkadaşımız mesaj attı, Konya-Antalya Yolu Isparta Yalvaç Bağkonak çıkışında devamlı ölümlü ve maddi hasarlı kazalar oluyormuş. "Acil bir alt geçide ihtiyacımız var çünkü buradaki tarım araçları ve hayvanlar mecbur duble yola çıkmak zorunda kalıyor." diyor. Buradan bu yolun yapılması konusunda sizden ilgi bekliyorlar.

Yine, taşeron işçileri biliyorsunuz, bana da mesaj atılar "Üç yıl önce verdikleri sözler var. Tutmayacaklarsa açıkça söylesinler, eğer tutulacaksa niye bu kadar beklendi? Bir an önce biz de kadroya geçirilelim." diyorlar. Biz de bu haklı mücadelelerinde onların yanındayız. Son olarak da şunu söylemek istiyorum: Orhan Bey yine burada değil kendisi ama dedi ki: "İzlanda ve Danimarka'ya göre çok daha ucuz internet veriyoruz." Evet, dolar kuru değişmediği için böyle gözüküyor ama İzlanda'da 280 megabit, Türkiye'de 43 megabit internet sağlanıyor dolayısıyla burada bir yalan ya da aldatmaca yok, verilen hizmet arasında çok büyük fark var, 5 kat fark var, bunu da özellikle

belirtmek istiyorum.

Bütçenin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Gürer, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, en yoğun emek sömürsünün yaşandığı Bakanlığın başındasınız. Yazın sıcakta, kışın karda, yağmurda, soğukta çok zor şartlarda çalışan taşerondaki işçi kardeşlerimizin hakları bir türlü verilmiyor. Karayollarında 14 binin üzerinde kadro bekleyen işçimiz var. PTT’de 17 bin, Devlet Demiryollarında 6 bin, Devlet Hava Meydanları İşletmesinde 6 bin işçi taşeronda kaldı ve bunlara söz de verildi yani “Sizlere kadro vereceğiz.” denildi, kadro verilmedi. Bunlar kul hakkına da gidiyor. Niye bunların hakları verilmiyor ve verilen sözler neden tutulmuyor? Ciddi anlamda da talepleri var. Bu artık bir değerlendirilsin ve bu arkadaşlar taşeronda değil kadroda çalışsın. Asıl işi yapan asıl kadroya da alınsın ve hak ettikleri ücret de verilsin. Çok zor şartlarda emek veren, bugün sunumunu yaptığınız o güzellikleri sizin ifadenizle yaratan emekçilerin de sahiplenmesi gerektiğini düşünüyorum.

Sayın Bakan, yirmi iki yıl oldu Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarda ve Niğde’nin de havaalanının temeli atıldığı gibi duruyor, bizim bekçi emekli oldu. Binali Bey geldiğinde söz verdi “Sizi 2022 seçimlerinden sonra uçuracağız.” dedi, bir türlü uçuramadı. Bakanlar geldi, söz verdi. Arazimiz var, boş duruyor, Niğde hâlâ havaalanı bekliyor. Niğde’nin havaalanı 2025 bütçesinde yine gündeme alınmamış. Seçimden seçime 50 bin, 100 bin lira konuyordu, şimdi ona da gördüğüm kadarıyla bütçe ayrılmamış.

Ayrıca, Niğde, merkez yüksek hızlı tren projelerinde yer almıyor. Geçmişte Niğde’den 5 tane tren geçirdi; bir motorlu tren vardı... Bazen arkadaşlar yüksek hızlı treni çok bilmiyorlar herhâlde, hep hızlı trenden bahsediyorlar. Esasında yüksek hızlı tren istenen. Niğde yüksek hızlı tren projelerinde merkez olarak yer almıyor. Adana-Niğde arasında da yayla trenimiz vardı. Şu trenimiz olsun, koyun ki Adanalılar, Niğdeliler her hafta sonu geliş gidişleriyle Niğde’ye bir hareket katarlardı.

Altunhisar-Ankara-Adana yolunun duble yol yapılması bir beklenti. Bu yolda kaza da çok oluyor. Bu yolun da bir an önce yapılmasını talep ediyoruz.

Niğde-Ankara yolu İstanbul gelişinde “Pozantı Kavşağı” yazıyor, sonra da “Kayseri-Konya-Adana” diye belirtiliyor. Yolun adı Niğde-Ankara Kara yolu ama Niğde’ye İstanbul’dan gelirken hiçbir tabelada yer almıyor, yalnızca bez afişlere yazılmış. Neden Niğde’nin adı oralarda yok veya “Niğde Kavşağı” değil de niye Pozantı Kavşağı?

Bunun yanı sıra, Niğde-Ankara yolu gidiş-geliş ücretsiz 840 lira oldu Sayın Bakan. Bir de burada satış yapanlar bir simidi tereyağlı diyerek 25 liradan satıyorlar. Yani, havaalanını anladık da karayolunda da 25 lira olur mu bir simit? Bunlara kim bakıyor, kim değerlendiriyor?

Bir de “akıllı yol” diyorlar, yolda telefon çekmiyor. Yani bu telefonun çekmediği yer ne kadar akıllı, onu da ben anlayamadım.

Onun yanı sıra, akaryakıt ve üstyapıyla ilgili o yoldaki eksiklikler bitirilmedi. Geliş-gidiş ücreti artırılıyor ama bu konuda nedense üstyapı tamamlanmıyor.

Keza, Gölcük-Çiftlik arasında da otobana bağlanan yol dâhil duble yol olması talep ediliyor.

İnternet ve cep telefonu çoğu köyümüzde yok. Köye gittiğimiz zaman telefonda çekmiyor, internet hizmeti de verilmiyor.

Bir de Sayın Bakan, bu kişisel veriler çalındı. Bu yönde mağduriyetler de oluşuyor. Yasada herhâlde bir boşluk var. Bu çalınma sonucu vatandaşın uğradığı zararı devlet karşılasın ya da devlet gerekli önlemleri alarak bu verilerin çalınmasını veya da kullanılmasını önleyecek bir yazılım ya da program ya da düzenlemeye gitsin. Doğal olarak bunun da yarattığı bir sıkıntı var, toplum bundan da kaygılı.

Ayrıca, şu da söyleniyor: Ya, TÜVTÜRK’teki amaç, eğer siz yapamıyorsanız -3’lü ortaklık, 2’si de yabancı- niye bir tekel oluşturuluyor? Rekabete açın, başkaları da bu işi yapsın, ya birlikte soysunlar ya da rekabet olsun ya da siz geri alın, kamuya gelsin. 2 bin liraya yakın para veriyorsunuz, on dakikalık bir iş, bununla ilgili de bir değerlendirme yaparsanız memnun oluruz.

Ulaştırma ile ilgili söyleyecek sözümüz çok çünkü hepimizi doğrudan ilgilendiriyor. Yapılan yolun parasını verip geçiyoruz, onun için de “Niye o yoldan geçtin?” denilmesi yerine o yoldaki fiyat düşürülsün istiyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Suiçmez, buyurun.

SİBEL SUİÇMEZ (Trabzon) - Sayın Başkan, Sayın Bakan; size ve şahsınızda tüm bürokratlara ve ayrıca gece gündüz, yaz kış demeden her alanda çalışan Bakanlığınızın emekçilerine sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Sayın Bakan, genelde Türkiye’de yanlış bir algı oluştu. Trabzonlu Bakan sayısı, bürokrat sayısı çok olduğu zaman sanki bütün yatırımlar Trabzon’a akıyor gibi herkes konuşuyor ama aslında arada ters bir orantı var. Hep söylüyorum, Trabzonlu Bakan çok ama Trabzon’a bakan yok. Hatta, geçen seneki bütçe görüşmesinde size de “Umarım Trabzon’a bakan olursunuz.” diye söylemiştim. Dolayısıyla, Trabzonlu Bakanlar çok ama Trabzon halkı, yıllardır sabırla beklediği projeler, verilen sözler ve tutulmayan vaatler karşısında ne yazık ki ciddi bir hayal kırıklığı yaşıyor. Trabzon’daki her yatırımın, vadedilen her yatırımın otuz yıl, yirmi yıl, on beş yıllık bir hayalî geçmişi var, hâlâ da gerçekleşmiş değildir. Bugün herkes kara tren türküsüyle size seslendi, ben size “Tren gelir, hoş gelir; ley, ley, limi limi ley/Odaları boş gelir; lim, lim güzel gel bize.” türküsüyle seslenmek istiyorum. Sesim kötü olduğu için söylemedim. Dolayısıyla, şimdi baktığımız zaman Trabzon gerçeğine şunu söyleyebilirim: Bir kere tarihî İpek Yolu’nu değiştirdiniz de bizim mi haberimiz yok? Trabzon-Erzincan demir yolu otuz yıllık bir hayalimizdi ama geçen, fizibilite çalışmaları daha önceden yapılmış olmalarına rağmen AKP Rize Milletvekili bunun Erzurum-Rize olacağını, İyidere olacağını ifade etti. Ben basından bunu sordum, ben size Erzincan-Trabzon demir yolunu soruyorum;

siz, Samsun-Sarp yolu üzerinden cevap veriyorsunuz. Gerçekten, buradaki gerçek durum nedir? Buradaki tarihi İpek Yolu'nu değiştirip, Rize üzerinden bir güzergâh mı kurmaya çalışıyorsunuz? Demir yolu projesi nereden geçecektir? Sayın Bakanım, verdiğiniz sözler nerede kalmıştır?

Bir başka proje, yatırım projesi. Bunu da on üç yıl önce vadettiniz, her seçimde tekrar tekrar dile getiriyorsunuz ama kadük hâlde bıraktınız çünkü bunun yapılmamasının nedeninin de o tarihi İpek Yolu'nu başka yerden geçirmek olduğunu anlamış olduk artık. Bütçede buna ilişkin herhangi bir yatırımınız yok. Buna bir şey yapmayı düşünüyor musunuz, yatırım planlamanız içerisinde mi? Güney Çevre Yolu tam 1997 yılında ihale edilmiş, birçok ilin çevre yolu yapılmış, oysa siz, Mersin-Akçaabat yolunu Kanuni Bulvarı'na bağlamak suretiyle bir entegre proje hâlinde sunuyorsunuz, sanki Güney Çevre Yolu'nu yapıyormuş gibi halka sunuyorsunuz. Allah'tan genel seçimler oldu da 2023'te temel atma töreni ve başlamasını yaptınız Sayın Bakanım. Şimdi, Kanuni Bulvarı'nın Değirmendere bölümündeki yolda problem var; orada insanlar paralarını alamamış, orada bir durağanlık var. Niye buradaki çalışmalar devam etmiyor? Bunu açıklarsanız memnun oluruz.

Gelelim, hafif raylı sisteme. Büyükşehir Belediye Başkanı hafif raylı sistemin yapılacağını söyledi ama sunumunuzda bununla ilgili en ufak bir kelime göremedim, yine bir hayal satma projesi içerisinde misiniz? Bunu anlayamadım.

Sayın Bakanım, Yomra-Özdil-Yağmurdere yolunu neden yapmıyorsunuz? 2024 yatırım programında 200 milyon yatırım ayırmıştınız ancak herhangi bir çalışma yapılmamış. Orada gerçekten infial var, bu konuya bir an evvel el atmanız gerekmektedir.

Sayın Bakanım, biz anladık ki Trabzonlular olarak Sayın Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan döneminde Trabzon'a yatırım yok. Dolayısıyla Trabzonlular artık yatırımın kendi memleketlerine nasıl geleceğini anladılar. Bir dahaki Cumhurbaşkanı seçiminde ne yapacaklarını çok iyi biliyorlar. Bu vesileyle bir kez daha size bunu hatırlatıyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kaya...

AYKUT KAYA (Antalya) - Sayın Bakanım, ihalesini 2023 yılında yaptığınız Antalya-Alanya Otoyol Projesi'ne neden başlamadınız? Antalya-Alanya Otoyolu'nu neden Serik-Konaklı arasında bıraktınız? Bütçeniz mi yetmedi? Siz Antalya-Serik ve Konaklı-Alanya arasındaki yoğunluktan bihaber mısınız? Nasıl fizibilite yapıyorsunuz? Neden Antalya'dan Gazipaşa'ya kadar kesintisiz bir yol düşünmediniz? Gazipaşa'mızı neden dışlıyorsunuz? Gazipaşa'mız Antalya'mızın, Türkiye'mizin bir ilçesi değil midir? Bu yolun geçiş güzergâhıyla ilgili muhtarlarımızı, vatandaşlarımızı dinlediniz mi? Onlara bilgi verdiniz mi? Onların hakkını koruyarak kimseyi mağdur etmeden bir çözüm buldunuz mu?

Ayrıca, alternatif turizm yolunun havalimanından Kızılağaç bölgesine kadar eksikliklerinin de bir an önce tamamlanması gerekiyor. Boğazkent ve Gündoğdu arasında yapılmayan 18 kilometrelik yolun ve Manavgat-Sorgun bölgesine bir köprü yapılarak Kızılağaç'a bu alternatif turizm yolunun bağlanması konusunda bir planlamanız var mıdır? Yapılırsa D400 karayolu yüzde 15 hafifleyecektir. "Antalya-Gazipaşa arasında raylı sistem projeniz var mı?" diye sormuştum. "Hayır." demişsiniz. 2 tane havalimanımız var; bunları birbirine bağlamamız lazım, turizmde daha rekabetçi hâle gelebilmek için ulaşım çeşitliliğini ve konforunu arttırmamız gerekiyor. Raylı sistem yapılırsa yüzde 20 trafik azalacaktır. Yıllardır yapımı devam eden Alacabel ve Çubukbeli Tünelleri ve bağlantı yollarına ne oldu Sayın Bakanım? Gazipaşa-Anamur arasında 20 küsur senedir devam eden yol inşaatınız ne zaman bitecek? Demre-Finike arasında virajlardan oluşan yolun genişletilmesi ve tüneller yapılması gerekmektedir. Bu yolda birçok ölümcül kaza meydana gelmektedir. Elmalı-Akçay-Gömbe-Kaş yolu ölüm yolu olarak biliniyor. Yine, buna ilaveten, Elmalı-Eskihisar-Göğübeli yollarının genişletilmesi çalışmalarına başlayacak mısınız? Başlayacaksanız ne zaman? Yine, Finike Arif Mahallesi Çatallar mevkisinden Kaş'a, Kasaba'ya ve birçok mahalleye giden yolun dar ve bozuk olması nedeniyle Yeşilköy, Yazır, Yazırbeli, Ernez, Dağbağ, Karadağ, Dirgenler, Kasaba ve Yozgat Mahallelerinde yaşayan vatandaşlarımız büyük mağduriyet yaşamaktadır. Bu konuda bir planlamanız var mıdır? Manavgat ilçemizin Taşağıl Mahallesi'nde Beyşehir'den gelip D400'e bağlanan yol vatandaşlarımız için büyük tehlike arz etmektedir, sık sık ölümcül kazalar meydana gelmektedir. Yan yolların bir an önce bitirilmesi büyük bir önem arz etmektedir. Sizin sorumluluk alanınızda olan 15 kilometrelik Batı Çevre Yolu üzerinde 3 kavşağın köprülülük kavşak yapılması gerekmektedir. Bu kavşaklar Korkuteli yol ayrımı kavşağı, Efeler-Sanayi Kavşağı ve Duraliler Kavşağı'dır.

İkincisi, 37 kilometrelik Kuzey Çevre Yolu'nun sadece 18 kilometrelik kısmını bitirmiş durumdasınız. 2016 yılında EXPO'ya yetiştirecektiniz, sekiz dokuz sene geçti, ne oldu bu yola Sayın Bakanım? Bir de hiç açılmayan 15 kilometrelik Kuzey Batı Çevre Yolu var. Bu yola daha başlamadınız. Yapmayı düşünüyor musunuz? Ayrıca, Hürriyet Caddesi üzerindeki yeni Sanayi Kavşağı, Uncalı Kavşağı'na da köprülülük kavşak yapılması gerekmektedir. Sizin sorumluluğunuzda olan bu kavşaklarla ilgili planlamalarınız var mıdır?

Sayın Bakanım, sizden önceki Bakanlar, iktidar temsilcileri "Antalya'ya hızlı treni 2023 yılına kadar 3 koldan getireceğiz." diye söz vermişlerdi. Sizin sözünüz nedir, merak ediyoruz. Yerine getirilemeyen vaatlerde hızlı trenlerden daha hızlısınız. Antalya Limanı'mızın bir demir yolu bağlantısının olmaması düşündürücüdür. Burdur'dan Antalya Limanı'mıza konvansiyonel bir demir yolu hattının gelmesi hem lojistik maliyetini azaltacaktır hem de trafik yoğunluğunu azaltacaktır. Ayrıca, Antalya Limanı'ndaki derinlik 9 metredir. Büyük gemilerin yanaşması için en az 13,5 metre olması gerekmektedir. Bu da ithalat ve ihracatımıza önemli katkıda bulunacaktır. Gazipaşa Havalimanı'mızın modernize edilmesi, büyütülmesi Gazipaşa'mız ve Alanya'mız için hayati önem taşımaktadır. Ayrıca, Gazipaşalı balıkçılarımıza ve Kemerli balıkçılarımıza yer göstermenizi istiyoruz sizden.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Tanal, buyurun.

MAHMUT TANAL (Şanlıurfa) - Teşekkür ederim.

Değerli Başkanım, değerli milletvekilleri, değerli Bakanım, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla, hürmetle selamlıyorum.

Değerli Bakanım, Şanlıurfa ilinin 13 tane ilçesi var. Viranşehir, Hilvan, Siverek ve bu ilçelerin içerisinde çevre yolu yok. O anlamda büyük ölümlü trafik kazaları meydana geliyor.

İkinci bir husus: Yani siz, Ulaştırma Bakanlığı olarak 2 tane gemiyi Şanlıurfa'ya hediye etmişsiniz veya bağışladınız mı sattınız mı bilemiyorum. Ancak bir tane geminin şu anda Fırat'ta atıl vaziyette kullanılmıyor, bekliyor, çürümeye terk edilmiş durumda. 100 milyon civarında bir servettir o, yazık günah. Bunu geçmişte Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesine vermişsiniz, eğer onu çalıştırmıyorlarsa - çalıştırmıyorlar görebildiğimiz kadarıyla- Şanlıurfaspor'a hediye edin, Şanlıurfaspor'a bağışlayın veya hatta da kendiniz çalıştırın o hatta, en azından hiç olmazsa turizme bir canlılık gelmiş olur. Yani hakikaten o bir milli servettir, yazıktır, günahdır.

Şimdi, Şanlıurfa'yla ilgili Akçakale tren istasyonumuz var. Akçakale tren istasyonumuz hakikaten ekonomik anlamda büyük bir kazanç getirirken bu tren, Akçakale'ye kadar gelen tren çalışmıyor, şu anda o yol kapalı. Neden çalışmıyor? Efendim, siyasi ve coğrafik nedenlerden dolayı. Bu siyasi ve coğrafik nedenler denilen şey; Suriye'deki hadiselerden dolayı. Şimdi, orada şu anda gününbirlik olarak Akçakale'den Tel Abyad'a sürekli 500 kişi gidiyor hatta oralarda PTT şubesi de var yani çalıştırılan personellerimiz de var, bildiğimiz kadarıyla, bize verilen bilgiler doğrultusunda. Bu tren istasyonunu, tren hattını ne olur bir an önce işletmeye açmanızı istirham ediyorum.

Aynı zamanda, Akçakale ilçemizde 4 tane PTT şubesi olduğu hâlde 2 tanesi çalışıyor, 2 tanesi kapalı; onun kirasına yazık. Orada personel yoksa personel atayın. O anlamda, insanlarımız gerçekten mağdur.

Şanlıurfa'da GAP Havalimanı diyoruz, oraya esasen kargoyla ilgili büyük uçakların iniş yapması gerekirken onu aldınız, Gaziantep'e verdiniz. Orada büyük depolarımız var, o depolar yine çürümeye yüz tutulmuş durumda. Oraya yine kargo uçuşlarının yapılmasında fayda var. İstanbul'da, Ankara'da, İzmir'de ve diğer illerimizde -büyükşehir bunlar da- tüm ilçelere Havaş'ın servisleri olduğu hâlde, Şanlıurfa'nın hiçbir ilçesine Havaş gitmiyor.

Şimdi, burada tramvay ve hafif raylı sistemle ilgili... En azından Şanlıurfa'dan havaalanına kadar veya oradan Hilvan, Siverek'e kadar, diğer taraftan Viranşehir, Ceylanpınar'a kadar, Harran ve Akçakale'ye kadar, aynı güzergâhtan Suruç, Birecik, Halfeti'ne kadar bu şekilde tramvay veya hafif raylı demir hatlarının döşenmesinde fayda var. Şimdi, bununla ilgili, sizin geçmişte vaatleriniz var mı? Var. Yani burada "Yapacağız." demişsiniz ama sizin sunmuş olduğunuz bu kitapçıkta "Bunun etüt ve yapım işlerini planladık." diyorsunuz ama burada daha önceki konuşmalarınızda "Biz bunu 2024'te tamamlayacağız." diyorsunuz. Şimdi, bunu yapmaktansa siz, gayet açık ve net bir vaziyette Bakü-Tiflis-Kars hattına Güneydoğu'yu da bağlayın, hiç olmazsa oradan -bahsettiniz- Çin'e kadar, Pekin'e kadar Güneydoğu'nun da hatları bağlanmış olsun. Yani akıllıca, mantıklı bir sorun.

Gelelim, hava yoluyla ilgili... Şanlıurfa, Türkiye'de 8'inci büyükşehir. 8'inci büyükşehir olduğu hâlde -biraz önce değerli Trabzon Milletvekilimiz konuştu ama- bakın, Şanlıurfa Diyarbakır'dan büyük, Gaziantep'ten büyük, Van'dan büyük hatta, Trabzon'un da 3 katı. 5 ile direkt uçuş olduğu hâlde Şanlıurfa'dan 2 ile var. İşte, İzmir'e yeni Pegasus konuldu, 3 il oldu. Şimdi, Gaziantep'in nüfusu bizden küçük, direkt Kıbrıs'a var, direkt Berlin'e var. Neden Şanlıurfa'nın direkt Kıbrıs'a... Hadi buranın, Gaziantep'in Berlin'e var da Şanlıurfa'ya Hamburg ile Münih'e yapın, olacak şey mi bu? Şimdi, burada, aynı şekilde Diyarbakır'ın Kıbrıs'a direkt uçuşu var yani Şanlıurfa'nın nüfusu bu bahsettiğimiz şehirlerin hepsinin üstünde, bazı şehirlerin 1,5 katı, bazı şehirlerin 2 katı, bazı şehirlerin 3 katı kadar nüfusu var, bir o kadar da Kıbrıs'ta öğrenci var, Almanya'da çalışan insanlarımız var. Bu anlamda Şanlıurfa'ya bir üvey evlat muamelesi yapıyor.

Son sözler, uçağın birinin adını Göbeklitepe uçağı koyun, sizden rica ediyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MAHMUT TANAL (Şanlıurfa) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Söz sırası Sayın Süllü'de.

Değerli arkadaşlar, Sayın Süllü'den sonra soru soracak olan milletvekillerimiz, lütfen, sisteme giriş yapsınlar, öncelik sırasına göre söz vereceğim.

İNAN AKGÜN ALP (Kars) - Başkanım, biz kaldık zaten, konuşmayan 2 kişi kaldık.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Süllü, buyurun.

JALE NUR SÜLLÜ (Eskişehir) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, uzun yıllardır Bakanlığınızın görmezden geldiği Eskişehir'in Vekili olarak sorumluluk alanınızdaki sorunları size anlatmak istiyorum: Şehrin mevcut çevre yolu güzergâhında 100 bini geçkin kişinin çalıştığı Organize Sanayi Bölgesi, galericiler, mobilyacılar, toptancılar, tornacılar, oto tamirciler ve TEKSAN Sanayi Sitesi, fuar merkezi, kongre merkezi, şehir hastanesi ve şehrin en kalabalık mahallelerinin de yer alması nedeniyle ulaşım çile hâline dönüşmekte, kazalar yaşanmakta, sıklıkla trafik tıkanmaktadır. Tüccar ve sanayiciler, nakliyeciler ile vatandaşlarımız zaman kaybı, yüksek yakıt giderleri gibi mağduriyetler yaşamakta, salınan egzoz gazları önemsedığınız hava kirliliğine yol açarak halk sağlığını ve çevreyi tehdit etmektedir. Çözüm olarak şehirde gündem olan kuzey ve güney çevre yolları talebi soru önergelerime verdiğiniz yanıt, kuzey çevre yolu projemiz olmadığı, güney çevre yolunun ise proje aşamasında olduğuna yönelikti. Anadolu'nun Batı'ya açılan kapısı olmasıyla yoğun tır ve kamyon trafiğinde pik saatlerde kısıtlama çözümü önerilse de valilikten toplanma noktası sorunuyla uygulanamayacağı açıklaması yapıldı. Acilen çevre yolu sorununuzun çözülmesi gerekiyor.

Bir diğer sorun da ölüm yolu olarak adlandırılan Eskişehir ile Alpu-Mihalıççık ve Seyitgazi-Kırka ile Mihalgazi'nin Sarıcakaya ilçe bağlantı yollarımızdır. 2020 yılında soru önergeme verdiğiniz yanıtta 2022 sonunda biteceği söylenen 40 kilometrecik yol hâlen tamamlanmamış olup tehlike arz eder durumdadır. Mihalıççık ilçemiz yolunun ise projesi olmadığı soru önergeme yanıtı olarak verilmiştir. Sıklıkla kazalar yaşanan Seyitgazi-Kırka yolu tam bir ölüm yoludur. Daha geçen hafta yaşanan şehirler arası otobüs kazasında 1'i ölü, kimi ağır 41 yaralı vardır. Ayrıca, Kırka dünyanın en zengin kaynaklarına sahip Eti Bor Madeni tesislerinin bulunduğu yoğun servis ulaşımı olan

bir yoldur.

Sayın Bakan, Eskişehir'i yok saymaktan vazgeçerek yol taleplerimizi lütfen dikkate alın. Yok sayılma demir yollarında da geçerli. Direkt Eskişehir tren seferleri ve kontenjanları azaltıldı. Eskişehirli tren bileti bulmakta zorlanıyor. Tren saatleri İstanbul, Ankara'ya göre ayarlanıyor Ankara'dan Eskişehir'e dönebileceği son YHT, Eskişehirli tren saati 19.30. Mutlaka bir akşam seferi, gece seferi eklenmeli, kontenjan ve seferlerde yaşanan mağduriyetlere son verilmelidir.

2013'te temeli atılan Ankara-İzmir yüksek hızlı treninin bin seksen günde bitirileceği vadedilmesine karşın on dokuz yılda hâlâ tamamlanamamış olmasının yanı sıra güzergâhının da demir yollarının kesişim noktası il sınırimızdan geçmesine karşın istasyonlar arasında Eskişehir'in olmaması kamuoyunda hayal kırıklığı yaratmıştır.

Bir hayal kırıklığımız da Brüksel, Lyon, umre, charter seferleri yapılan havalimanımıza tarifeli seferlerin ısrarla konulmamasıdır

Yerel yönetimlerimizin çalışmalarıyla bir turizm şehri olan, sanayi ve ticareti gelişkin, 3 üniversitesi, 100 bine yakın öğrenci potansiyeliyle yıllardır uçuş taleplerimizi dile getiriyoruz. Güney, Karadeniz, Doğu ve Güneydoğu illerine tarifeli sefer taleplerimizi lütfen dikkate alın.

Bir diğer konu da 2020 yılında Cumhurbaşkanı kararıyla Ankara'da TÜRASAŞ'ın bölge müdürlüğü hâline getirilmesiyle kadrolaşma, ihalelerde ciddi usulsüzlükler, hırsızlık, taşeron firmalar ve haksız kazançlarla anılır hâle gelen TULOMSAŞ. Mesai saatlerinin çıkışında işçilerin üzeri aranırken taşeron şirketlerin kamyonlarca, tonlarca kablo ve cer parçalarını hurdaymış gibi dışarı çıkarmasına uzun süre göz yumuldu. Hırsızlık ve usulsüz ihaleler yoluyla kurumu zarara uğratan asli sorumlulara ne oldu Sayın Bakan? Üzerinden on ay geçti, Bölge Müdürü güya görevden alındı, duyduk ki Genel Müdürlükte danışman olmuş. Ya Bölge Müdür Yardımcıları? Hep aynı müfettişlerin gönderildiği soruşturmaları yürüten müfettişler hakkında ne adımlar atacaksınız? Soru önergelerime tatminkâr cevaplar alamadığım için buradan soruyorum: Kamuoyunda gündeme gelişinin üzerinden on ay geçti, tüm bu yanlış işleri yapanlar hesap verecek mi Sayın Bakan?

Ayrıca, EUROCONTROL tarafından karşılanan havacılık tazminatı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, böylece, soru kısmına geldik, sonra Sayın Bakana cevap için hak vereceğim.

İNAN AKGÜN ALP (Kars) - Sayın Başkan, 2 kişi kaldık, istirham ediyorum... Saat birden beri bekliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, değerli arkadaşlarım...

Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, çok fazla soru talebi var, az olunca süreyi uzun kullanıyorduk, on beş dakikamız var ve 30, belki 30'dan da fazla soru sorma talebi var. Dolayısıyla, otuz saniyeyle ilgili... Sayın Bakanın selamlama ve diğer illere selam gönderme işini... (CHP sıralarından "Otuz saniye mi?" sesleri)

ALİ KARAOBA (Uşak) - Otuz saniye mi? Hiç sormayalım!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, geçen hafta da yaptık. (CHP sıralarından gürültüler)

Değerli arkadaşlar, o zaman on beşe gelince keseceğim.

Bir saniye... Müsaade edin değerli arkadaşlarım.

Selamlama kısmını, ben topluca selamlıyorum: Sayın Bakanım, hoş geldiniz efendim. İllere selam göndermeyi bırakıyoruz, lütfen, doğrudan sorulara girelim. Yorum yapmayalım, sorularımızı soralım.

Hepinizin adına da teşekkür ediyorum.

Şimdi, önce Komisyon üyelerinden, sonra da Komisyon üyesi olmayan sayın milletvekillerinden devam edeceğiz.

Sayın Güneş, buyurun lütfen.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Sayın Bakanım, Eşme-Ulubey-Uşak yolumuzun ve Uşak Çevre Yolu'muzun 2025 yılında bitirilmesini; Eşme-Güney, Ulubey-Güney yolumuzun BSK'ye çevrilmesini de talep etmekteyiz.

Ayrıyeten de Uşak Havaalanı'nın uçuşlara açılmasını talep etmekteyiz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ederim.

Sayın Altınsoy...

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Sayın Bakanım, Samsun Limanı'nı Mersin Limanı'na bağlayacak Aksaray-Ulukışla-Yenice hızlı tren hattı yapımıyla ülkemizin kuzey-güney koridorunun yolcu ve yük talebi karşılanacaktır. Sorum şu: Bakanlığımız projesi tamamlanarak yatırım programına alınan Aksaray-Ulukışla-Yenice hızlı tren hattı yapım ihalesi ne zaman olacaktır? İhale tarihi belli midir?

İkinci sorum: Aksaray-Ortaköy bağlantı kara yolunu ne zaman tamamlamayı düşünüyorsunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Necmettin Erkan...

NECMETTİN ERKAN (Kırşehir) - Sayın Bakanım, talimatlarınızla çevre yolu çalışmamız başladı. Çalışmaların kısa sürede tamamlanabilmesi için sizden ödenek desteği bekliyor, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Gülsoy...

SEYDİ GÜLSOY (Osmaniye) - Sayın Bakanım, Osmaniye-Kadirli arasındaki bölünmüş yola ne zaman başlayacağız? Osmaniye-Düziçi arasındaki yol çalışmaları ne zaman başlayacak? Osmaniye-Bahçe-Nurdağı arasındaki yolu ne zaman tamamlayacağız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Mustafa Erdem...

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Sayın Bakan, işlerinde çok başarılı olan hava trafik kontrolörlerimizin hak ettikleri özlük haklarını vermeyi düşünüyor musunuz? Bir de Devlet Hava Meydanlarında aynı yerde aynı işi yapan elektrik ve makine motor personeline düşük, elektronik personeline yüksek oranda tazminat verilmektedir. Bu haksızlığı gideren mahkeme kararını uygulamayı düşünüyor musunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ocaklı...

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Sayın Bakan, soru çok net: Taşeron işçilere söz verdiniz, kadro verecek misiniz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Akay...

CEVDET AKAY (Karabük) - 2023 yılında 321 milyon, 2024 Haziran itibarıyla 226 milyon taşınmaz satışı gelirsiniz var. Hangi taşınmazları ne kadara sattınız? 2025'te de 401 milyonluk arsa satışı planlıyorsunuz. Nereyi satacaksınız?

Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Yapım Dairesi Başkanlığında dış proje kredisi olarak 3 milyar 394 milyon kullanacaksınız, planlıyorsunuz. Nereden, nasıl, hangi koşullarla, nereye kullanacaksınız?

Hızlı tren hat uzunluğunun 2025'te 356 kilometre artması planlanıyor. Hangi hızlı tren hatları yapılacak?

Son olarak da demir yolu ulaşımında Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünde dış proje kredisi olarak 69 milyar 850 milyon kredi kullanmayı planlıyorsunuz. Nereden, hangi iş için kullanacaksınız?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Açıkkapı...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Sayın Bakanım, Baskil bölünmüş yoluyla ilgili daha önce konuyu size ilettiğimiz.; burası ne zaman başlayacak?

Kuzey Çevre Yolu'muzla ilgili ne durumdayız? Bu konuda yardımlarınızı bekliyoruz, burada ne aşamadayız?

Bir de Sayın Bakanım, Palu ilçemizin tarihi köprüsüyle ilgili bir restorasyon talebimiz var. Bu konuda da yardımlarınızı bekliyoruz Sayın Bakanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sayyigıt...

GÜLCAN KAÇMAZ SAYYIĞİT (Van) - Geçen yıl Van Çevre Yolu için 2024 yılını işaret etmiştiniz. Van Çevre Yolu'nun kesin açılış tarihi nedir? Van Ferit Melen Havaalanı'nda yeni pist yapımı hangi aşamada? Pistin evlerin yakınına yapıldığı, birçok ailenin mağdur olduğu doğru mudur? Yurttaşların şikâyetleriyle ilgili bir adım atılacak mıdır? Gevaş ve Bahcesaray arasında 9 kilometre uzunluğunda iki yeni tünel yapılacağı kamuoyuna yansımıştı. Bununla ilgili herhangi bir çalışmanız var mı? Van Gölü Ekspresi'nin varış noktasının Van olması amacıyla herhangi bir çalışma yürütüyor musunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkes Taş...

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, sizin de bildiğiniz üzere Saimbeyli-Feke yolunda 6 Nisan 2023 tarihinde acı bir kaza olmuştu. Yoldan kopan büyük bir kaya 4 öğretmenimizin vefat etmesine sebep olmuştu. O zaman Bakanlığınızdan gelindiğinde de bu yolun yapılıp tamamlanacağını söylemişsiniz ama hâlâ onunla ilgili bir gelişme yok. Acaba, bu yolun yapılması ve bitirilmesiyle ilgili bilgi alabilir miyiz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Erdem...

ORHAN ERDEM (Konya) - Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Konya Çevre Yolu'nun devam eden kısmının açılması ve diğer kısmın ihale edilmesi, Alacabel Tüneli, Akşehir-Yalvaç-Antalya yolu devam eden yolun "Yalvaç Beli" dediğimiz kısmının tünelle geçişi konusunda bir çalışma var mı? Kadınhanı-Kurthasanlı-Polatlı yolunun yatırıma alınması, Antalya-Akşehir-Yunak-Ankara yolundaki kalan 33 kilometrelik kısmın yatırıma alınmasını rica ederiz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, bu Ankara-Çorum-Samsun Hızlı Tren Projesi, bu iş yılan hikâyesine dönmüş durumda. Yani ben 2015'te ilk kez milletvekili oldum, o günden beri dile getiriyoruz, her seçimde konuşuluyor. Konuşmanızda Ankara-Çorum arasının yapım işlerinin başlayacağını söylediniz tabii ama bunun tamamının bitirilmesi çok büyük önem taşıyor. Sorum şu: Bu iş ne zaman başlayacak, ne zaman bitecek? Yani bu Çorum için, Kırıkkale için, Amasya için, Samsun için olduğu kadar Karadeniz'in tamamı için, sizin memleketiniz için de çok önemli bir proje. Dolayısıyla, biz bu işin bir an evvel başlayıp bitirilmesini sizden talep ediyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Türel...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, İzmir Alsancak Limanı, konteyner trafiğinde 390 bin TEU yani elleçleme kapasitesiyle Akdeniz ve Karadeniz'deki önemli limanların çok altında bir kapasiteye sahip. Yunanistan'ın Pire Limanı 4 milyon 462 bin TEU, Barcelona-İspanya 3 milyon 516 bin TEU gibi rakamlara sahipken bu konuda ne yapılması planlanıyor buradaki elleçleme kapasitesini artırmak için? İkinci soru, Karayolları Genel Müdürlüğünde kadrolu olarak çalışanlarla aynı işi yapan fakat taşeron olarak çalışan 25 bin işçi kadro bekliyor. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı...

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakanım, hava trafik kontrolörleri ve seyrüsefer personeli, ödenmesi gereken ücretler yönünden sizden haber bekliyor. Ülkemizde çalışan hava kontrol çalışanları, EUROCONTROL üyeleri arasında en düşük ücreti alanlar. Hava trafik kontrolörlerinin bu yaz yaptığı inisiyatif almadan çalışma faaliyetleri neticesinde ekim ayında özlük haklarında iyileştirme yapılacağı söylenmişti. Bu konuda ne zaman gelişme olacak? Sizden haber bekleniyor Sayın Bakanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, süreyi biraz daha dikkatli kullanalım.

Sayın Sümer, buyurun lütfen.

ORHAN SÜMER (Adana) - Teşekkür ederim Başkanım.

Adana Kozan ilçemizde Feke, Saimbeyli, Tufanbeyli ve Kayseri ilimize bağlayan, "baraj köprüsü" olarak nitelendirilen köprünün giriş ve çıkışları ne yazık ki çok eski ve dar. Her sene onlarca can kaybı yaşanan kazalar meydana geliyor. Geçen gün de 18 yaşında bir gencimiz öldü. Defalarca dile getirmemize rağmen bu alanla ilgili bir adım atılmadı. Sizlere sesimizi duyurabilmek için, bir köprü geçişinin yeniden düzenlenmesi talebimiz için kaç kişinin ölmesi gerekmektedir? Ayrıca, Çukurova Havalimanı'yla ilgili size defalarca yazılı soru önergesi verdim. Yolcu uçuş garantisi sayısı kaçtır? Gelen ve giden yolcu üzerinden ödeme farkı nedir? Yapılan etapların maliyetleri ne kadardır? İşletmeciyeye yapılacak maksimum ödeme tutarı ne kadardır? Ödemeler kaç sene devam edecektir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Gergerlioğlu...

ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU (Kocaeli) - Her gün sabah akşam Gölcük-İzmit Körfezi, İzmit yolu felç durumda. On beş dakikalık yol bir buçuk saate çıkıyor. Ne zaman çile bitecek? Cengiz Topel Havaalanı çalışmıyor. 2023 geliri 1 milyon 442 bin, gideri 89 milyon 67 bin; geliriyle Fiat Egea bile alamazsınız. Cengiz Topel skandalı ne zaman bitecek? Limanlarda İsrail siyonizminin gemileri cirit atıyor. Bunun hesabını ne zaman vereceksiniz? Özel halk otobüslerinde Gebze-İzmit'e 56 lirayken trenlerde neden 95 lira, tren niye daha pahalı?

TÜVTÜRK'ün kredi kartı komisyonunu vatandaştan alması hakkındaki sorumuza "O zaman vatandaş nakit ödesin." cevabını niye verdiniz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın George Arslan...

GEORGE ASLAN (Mardin) - Sayın Bakan, birinci sorum, öğrencilerin bulunduğu evlerde internet ücretsiz hâle getirilecek midir?

İkinci sorum, 2016 yılında kayyum atanan Diyarbakır Büyükşehir Belediyesine son sekiz yılda kent içi hafif raylı sistem projesi için ne kadarlık bir ödeme yapılmıştır?

Üçüncüsü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğüyle sözleşmesi biten AnkaraAir'le ihalesiz sözleşme yaptığı bilgisi doğru mudur?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ulaş Karasu...

ULAŞ KARASU (Sivas) - Sivas'ın Zara ve Suşehri ilçeleri arasında bulunan Geminbeli Tüneli'nin 2013 yılında inşasına başladınız, 2018 yılında bitirmeyi düşünüyordunuz; yıl oldu 2024, hâlâ bitirilemedi. Ne zaman bitirmeyi düşünüyorsunuz?

Ayrıca, 18 Kasım 2024 tarihinde aldığınız ani bir kararla, nakliyecilere bildirilen, taşımacılık ve lojistik sektörü için önem taşıyan, kuru yük ve yolcu taşımacılığı yapan şirketlerin kapasitelerini, daha önce altı yüz otuz gün olan süreyi doksan güne düşürdünüz. Bu kararı almaktaki amacınız nedir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Dindar...

MAHMUT DİNDAR (Van) - Teşekkürler Sayın Bakan.

Bakanlığınızı ilgilendiren çalışma konularında yıllardır kadro bekleyen binlerce işçinin kadroya geçmesi için bir çalışmanız var mıdır?

Bakanlığın öğrencilerin ucuza seyahat edebilmeleri için herhangi bir çalışması var mıdır?

Ayrıyeten, Sayın Bakanım, Van'daki trafik yükünü azaltacak eski Emniyet ve Kinyas Kartal Bulvarı'na alt geçit yapmayı düşünüyor musunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Suiçmez...

SİBEL SUİÇMEZ (Trabzon) - Çakırgöl'de kayak merkezi ve tesisi yapma planlaması var mıdır?

Kanuni Bulvarı'nı ne zaman bitirmeyi planlıyorsunuz?

Yalnızca-Pelitli arasındaki yolu niçin yapmıyorsunuz? İki dönem önceki bakan temelini atmıştı, yapmaktan mı vazgeçtiniz?

Akçaabat-Düzköy yolunu niçin 21/b'yle ihale ettiniz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Karakaş...

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Sayın Bakan -konuşmamda da söyledim- İzmir-Aydın demir yolu Çamlık Tüneli projesi bu yılki programınızda var mıdır veya ne zaman yapmayı düşünüyorsunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tahtasız...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sayın Bakan, Ankara-Delice-Çorum-Samsun hızlı tren hattı bu yıl yapılacak mı? Çorum'a hızlı tren ne zaman gelecek?

2002 yılında rafa kaldırdığınız, yüzde 22'si tamamlanan havalimanımız yapılacak mı?

Yılan hikâyesine dönen Kırkdilim Tüneli ne zaman açılacak?

Çorum-Osmancık-İskilip-Mecitözü-Ortaköy yolu ve İskilip-Tosya yolu ne zaman bitecek?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Karaoba...

ALİ KARAOBA (Uşak) - Sayın Bakan, Uşak Havalimanı'nda 130 çalışan var, uçuşlar olmuyor, bir tane bile uçuş yok; diğer arkadaşlar kendi illerine fazla uçuş istiyor ama bizde bir tane bile yok. Bir an önce uçuşa açılmasını istiyoruz.

Uşak çevre yolunun bir an önce tamamlanmasını... Uşak çevre yolu haricinde Uşak-Eşme, Ulubey-Güney ve Uşak-Sivas yolları ne zaman bitecek?

Ve en önemlisi de Kızılhisar köyü hemzemin geçidinin bir an önce açılmasını istiyoruz. Bakın, hemzemin geçidi kapatıldı ve yapılan alt geçit bu; hiçbir iş makinası geçemiyor. Lütfen bunu not alın, tekrar değerlendirin. 3 bin kişi bu konuda rezil oluyor.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Talih Özcan...

TALİH ÖZCAN (Düzce) - Sayın Bakan, Ereğli-Akçakoca-Melen arası sahil yolunun 5,5 kilometrelik kısmı tamamlanamadı; büyük trafik kazaları meydana geliyor, ölümler meydana geliyor. 5,5 kilometrelik sahil yolunu ne zaman tamamlayacaksınız?

Yine, Düzce-Akçakoca yolunda yaz sezonunda trafik çok yoğun oluyor. Bu yolu yenileyebilir misiniz?

Düzce-Yığılca yolunun tamamlanmasını istiyoruz. Yığılca-Alaplı yolunun tamamlanmasını istiyoruz. Düzce-Abant yolunun tamamlanmasını istiyoruz. Ankara-İstanbul arasındaki hızlı treninin Düzce ve Bolu'dan geçmesini talep ediyoruz. Düzcelilerin talebi budur.

Biz deprem geçirdik, bu akşam burada gerekli konuşmayı yapmak istedik fakat Başkan bize izin vermedi. Düzce'nin problemleri var. Bu konuda ilgilenirseniz biz seviniriz, mutlu oluruz. Bugüne kadar başarıyla yaptıklarınızı da takip ediyoruz, tebrik ediyoruz ama Düzce deprem geçirmiştir, lütfen sahip çıkın.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Süllü...

JALE NUR SÜLLÜ (Eskişehir) - Sayın Bakan, 2005'te yapılan düzenlemeyle DHMİ çalışanları arasında iş barışının bozulduğu açıktır. Havacılık tazminatı konusunda somut bir çalışma yürütülmekte midir, yürütülüyorsa ayrıntıları nedir? DHMİ Genel Müdürlüğü'nün kesinleşmiş yargı kararı olmasına karşın bugüne kadar ilgili karara uygun düzenlemeleri yapmamanızın gerekçesi nedir? Türkiye, hava sahası kullanım birim ücretini EUROCONTROL prensiplerine uygun olarak euroya sabitleme hakkını kullanmış mıdır, kullanmadıysa gerekçesi nedir? EUROCONTROL üyeliğimizden bu yana tahakkuk eden, tahsil edilen ve silinen alacak miktarları yıllara göre nedir? Ülkemizin millî maliyetinin diğer üye ülkelerden düşük olmasının nedeni nedir? Bu farktan doğan mali kayıp nedir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, az milletvekilimiz kaldı, çok az süremiz kaldı; lütfen, itinalı kullanalım.

Sayın Alp...

İNAN AKGÜN ALP (Kars) - Sayın Bakan, Kars'ın Akyaka ilçesinin sınır köylerinde internet altyapısının yapılmasını talep ediyoruz. Doğu Ekspresi gece geç saatlerde Kars'a varmaya başladı, turistlerin bir günü kayboluyor. Bunun saatlerinin gündüze gelecek şekilde ayarlanmasını talep ediyoruz. İzmir'e uçak seferimiz yoktur, Kars-İzmir arasına uçak seferi konulmasını ve Ankara uçak sayısının bir sefer artırılmasını talep ediyoruz. Ayrıca, Sayın Bakanım, Digor ilçemizin girişinde trafik ışığı ve döner kavşak yoktur; Türkiye'deki tek ilçe Digor'dur. Digor'daki bu eksiklerin tamamlanmasını talep ediyoruz. Selim ilçemizde tren vardır, ray vardır, istasyon vardır, çok da güzel bir istasyon binası vardır ama tren burada durmamaktadır. Selim ilçesinde trenin durmasını talep ediyoruz. Bir de Sayın Bakanım, Sarıkamış'ta bir sorun var. Trene binen yolcularımız elektronik bilet almak zorunda kalıyorlar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sarı...

SERKAN SARI (Balıkesir) - Sayın Bakanım, Balıkesir Merkez Havalimanı'na altı yıldan beri 178 personel çalışmış olmasına rağmen bir tane tarifeli uçak inmiş değil; gidip durbünle bakıyoruz, kontrol ediyoruz, göremiyoruz; sizi de davet ediyorum, belki siz görürsünüz. Balıkesir halkının bölgede gördüğü tek uçak anca bu kâğıttan yapmış olduğumuz uçak olabilir diye düşünüyorum. Gideri gelirinin 160 katı olan bir havaalanından bahsediyoruz. Planlaması, programlaması yapılmadan açılmış olan bu havaalanının acilen çalışmasını, eğer çalıştırılmayacaksa, yürütülemiyorsa da bırakın, Balıkesir Büyükşehir Belediyesine devredin, en azından orada bir fuar, kongre merkezi yapalım, kamunun, toplumun kullanımına kazandıralım. Ayrıyeten, Bandırma ve Bursa arasındaki demir yolumuz, yüksek standartlı demir yolu projesi 2024'te bitecekti; oraya geldiğinizde "2025" dediniz, buraya geldiğinizde "2028" diyorsunuz; ne yazık ki o günden bugüne bir yol katedilemedi. Balıkesir Kuzeybatı Çevre Yolu'nun seçim öncesinde gelip açılışını yaptınız; yarıda bırakıp, çekip gittiniz. Şu anda kalan yarisinin inşaatına...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kaya...

AYKUT KAYA (Antalya) - Gazipaşa ve Kemer Balıkçılar Barınağı'ndaki balıkçılarımızın ve fiber tekne sahiplerinin yerlerinden çıkmaları istenmektedir. Sayın Bakanım, lütfen bu vatandaşlarımıza sahip çıkın, alternatif bir yer gösterin; çok büyük mağduriyet yaşıyorlar. Manavgat ilçemize bağlı Taşağıl Mahallesi'nde bulunan PTT Müdürlüğü kapatılmış durumda ve üç dört senedir atıl hâlde bırakılmıştır. Civar köylerdeki emeklilerimiz, mahalle sakinleri buraya gelerek maaşlarının çekmekteydi. Bu PTT Müdürlüğünün tekrar Taşağıl Mahallemizde açılmasını talep ediyoruz. Yine, Akseki ilçemize bağlı Cevizli Mahallesi'nde beş gün hizmet veren PTT şubesinin -iki güne düşürülmüştür- tekrar beş gün hizmet vermesi için bir çalışmanız olacak mı? Ayrıca, Manavgat ilçemizin Side Mahallesi'ndeki PTT şubesi de zarar ediyor gerekçesiyle kapatılmıştır. Side Mahallemizdeki PTT şubesini tekrar, yeniden açmak için bir çalışmanız var mıdır?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Güzelmansur...

MEHMET GÜZELMANSUR (Hatay) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, deprem ili Hatay'ın Vekiliyim. Depremde Hatay'ın en çok can kaybı vermesinin, yardımların, kurtarma personelinin geç gelmesinin bir nedeni de yirmi yıl boyunca iktidarın Hatay'a alternatif yollar yapmamasıydı. Belen'de biten otoyolun Belen-Antakya arası ne zaman bitirilecek? Diğer önemli bir yolumuz var, Serinyol-Madenli yolu; Antakya-Arsuz arası mesafeyi kilometre ve süre olarak yarı yarıya düşürecek bir yol. Bu yolu yapacak mısınız? Sayın Bakan, Hassa Otoyol ve Demir Yolu Projesi'ni ne zaman bitireceksiniz? Sayın Bakan, İskenderun'a kadar gelen demir yolunu neden Antakya ve Samandağ'a kadar uzatmıyorsunuz? Samandağ çevre yolu, Antakya-Altınözü yolu neden yapılmıyor, neden bitirilmiyor? Sayın Bakan, Antakya Çevre Yolu'nun adı artık "çilekeş yolu" oldu, sürekli trafik tıkalı ve hâlâ trafik yoğunluğu devam ediyor. Genişletmeyi düşünüyor musunuz? Sayın Bakan, Hatay'ın uçuşları çok yetersiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyoruz.

Değerli milletvekilleri, böylece soru kısmını tamamladık. Yalnızca şuna dikkatinizi çekmek istiyorum: Bazı milletvekillerimiz, diğer milletvekilleri söz hakkı kullanabilsin diye çok hassas davrandılar, bazı arkadaşlarımız da süreyi sonuna kadar kullanıp... Değerli arkadaşlar, burada ben herkese adaletli davranmak zorundayım yoksa ben burada mikrofonunuzu keserim ama bir milletvekilinin de konuşuyorken doğrudan mikrofonunu kapatmak açıkçası bu Komisyonun ağırlığına, mehabetine yakışan bir şey olmadığı için yapmıyorum ama lütfen, çok fazla talep olunca da sizden istirhamım, süreye uyalım ki bütün arkadaşlarımızın sorularını kayıtlara yansıtalım. Herkesin ilinde sorunları var, herkesin söylemek istediği şeyler var, olabildiğince fazla milletvekilinin görüşleri kayıtlara girmiş olsun.

Sayın Bakanım, böylece soru kısmı tamamladık. Sizlere otuz dakika vereceğim. Lütfen süreyi itinalı kullanalım. Süreyi uzatmak istemiyoruz sonrasında çünkü oylamalar kısmı var. Bayağı büyük bir Bakanlık olduğu için oylamalar epey zaman alacak, geri kalanını yazılı istiyoruz sizden, yedi günlük süremiz var.

Buyurun Sayın Bakanım.

Süreniz otuz dakika.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Değerli Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; tam 11'inci saat, buradayız. Baştan verdiğiniz süre otuz dakikaydı, eğer müdahale olmasa ben tam süremde bitirmiş olacaktım ama onun haricinde bütün Komisyon üyelerini hiçbir ayırım yapmaksızın tek tek dinledim ve not aldım; ben kendim dinledim ve not aldım, mümkün olduğu kadar da göz teması kurarak not aldım. Benimle beraber 102 arkadaşım da burada, benim kaçırdığım bir şey varsa onlar da not aldı ama çok da kaçırdığımı düşünmüyorum.

Şimdi...

ALİ GÖKÇEK (İstanbul) - Ben konuşurken yoktunuz Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Vallahi, insani bir ihtiyaç için çıkmışumdır, o kadardır.

Şimdi, burada kaç sayfa olduğunu bilmiyorum, arkadaşlarımızın hazırladığı notlar var ama sadece benim not aldığım 23 sayfa.

Şimdi, müsaade ederseniz, genel konular var. Genel konularda...

SERKAN SARI (Balıkesir) - Demek ki çok eksiklikler var.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ağabey, kimseyi ben kesmedim ya, hiç kimseyi kesmedim, gerçekten ya... "Yalancısınız." dediniz, kesmedim. Ya, müsaade edin... "Yalancısınız." dediniz, kesmedim.

Şimdi, burada ben genel konular hakkında bazı açıklamalarda bulunayım, sonrasında da pratik olarak cevaplamayı düşündüğüm soruları kırmızıyla işaretledim, onları da pratik olarak cevaplamaya çalışayım süremin yettiği kadar.

Tabii, burada, öncelikle, şu internet hızları noktasında belli eleştiriler var, belli tespitler var. İnternet hızı noktasında bizim bir fiber altyapımız var. Bu fiber altyapımız bazı caddelere kadar, bazı sokaklara kadar ve bazı evlere kadar gidebiliyor. Artı, yine, bizim internet kullanıcılarımızın da -ev içi tesisatlarını ayrı tutuyorum- belli paket hızlarında talepleri var. Bundan dolayı, şu andaki tespit edilen uluslararası kriterlere göre, bir anlamda istenilen yerde olmadığımızla ilgili iddialar var. Burada elbette bizim yapmamız gerekenler var ve TELEKOM'un imtiyaz hakkı sürecinde daha çok para yerine daha çok yatırımı şart koyarak bunları inşallah telafi edeceğiz ama burada unutmayalım, mevcut altyapı daha yüksek kapasitede olduğu hâlde yeterince talep olmadığı için tam anlamıyla da kullanılmayabiliyor.

Şimdi, şu internette açmışken sosyal medyadan devam edeyim müsaade ederseniz. Bakın, Avrupa Birliği, Facebook, YouTube, Twitter, TikTok ve Instagram gibi büyük sosyal medya platformları kullanıcılarının güvenliğini sağlamak için, yasa dışı içeriklerin yayılmasını önlemek anlamında ciddi kurallar getirdi ve getirmeye de hazırlanıyor. Yine, Fransa, Hollanda, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği

kurumlarında TikTok'un kamu personellerince veya iş kapsamında sağlanan cihazlarda kullanılması yasaklanılmıştır. Yine, Avustralya örneğine baktığımızda, 16 yaş altındaki çocukların kullanmaması noktasında bir yaklaşım var; Brezilya da aynı şekilde. Yine, ABD'de Biden yönetimi, Nisan 2024 tarihinde TikTok'un Amerika merkezli bir şirket tarafından satın alınmaması hâlinde hizmetine son verileceği noktasında bir yaklaşım gösterdi. Şimdi, ben size şunu söylüyorum: Bakın, ben 58 yaşındayım, benim 3 kızım var, 2 kız torunum var, hepimizin etrafında da bir dünya insan var. Ya, Allah rızası için ya, şu sosyal medyada biz gerçekten yasakçı bir zihniyette değiliz ama herkesin de gerçekten haddini bilmesi lazım. Yani oraya koyulan her şeye biz susacak mıyız? Yani seslenmeyelim mi? Bütün millî ve manevî değerlerimize hakaret edilen ve hiçbir disiplini olmayan bir mecraya hiç müdahale etmeyelim mi? Ama ben size şunu söyleyeyim: Sosyal medya platformları sağlayıcılarından kesinlikle çok daha özgürlükçü bir yaklaşımımız var, bunu özellikle söylemek isterim.

Bir başka konu... Yap-işlet-devret projeleri, kamu-özel iş birliği projeleri noktasında eleştiriler var. Ben inşaat mühendisiyim, hesap yapmasını bilirim. Geniş bir zaman diliminde bu konuda her türlü hesabı yaparak da Komisyon üyelerini bilgilendirebilirim diye düşünüyorum ama müsaade ederseniz birkaç cümle sadece burada söylemek isterim. Bir kere, biz, bir yatırımı üç yöntemle yaparız: Bir, kamu kaynağından yaparız, tamamen millî bütçeden yaparız; iki, dış kredi temin ederek yaparız; üç, kamu-özel iş birliği ya da yap-işlet-devret projeleriyle yaparız. Bizim bütçemizde ne var, bakarız. Ondan sonra, yine, bizim bütçemiz, ülkemizin kredibilitesi nedir, ona bakarız, kredi alabilme şartlarına bakarız ve sonrasında da bu işin yap-işlet-devret modeliyle yapılabilirliğine bakarız. Yap-işlet-devret modeli aynı zamanda bir finansman ve yapım modelidir, ikisinin beraber olduğu modeldir. Burada şunu kaçırmamamız gerekir: Biz, burada, eğer birinci, ikinci alternatiflerde imkân bulamamışsak üçüncü alternatifte giderek yap-işlet-devret modeline gidiyoruz. Burada, yapım, işletme ve bakımdan ari bir şekilde teslim edilmesi bu projenin, sözleşmenin olmazsa olmazlarından bir tanesidir. Bakın, biz yirmi iki yıllık AK PARTİ hükümetlerimizde -o günün cari fiyatlarıyla söylüyorum- 51 milyar 585 milyon dolarlık yap-işlet-devret projesi yapmışız, irili ufaklı 74 tane; 4 sektörde 74 tane projeyi hayata geçirmişiz. Bu projeleri bugün yapacak olsak 83 milyar 508 milyon dolar olacaktı bunun bedeli. Gerçekten biz parayı her zaman bulabiliriz ama her işi her zaman yapamayız. Bakın, burada, keşke muhalefetimiz de destekleseydi de bu projeleri, biz daha fazla yapabileseydik diye... Ben canıgönülden bunun doğru olduğuna inanıyorum.

Osmangazi Köprüsü'ne biraz odaklandık. Bakın, orada yedi yıl yapım süresi var ve teslim süresi de yapım süresinin sonrasındadır. Eğer bir firma olağanüstü bir çaba sarf edip yirmi dört saat çalışmışsa oradaki kısa süre de bunun bonusudur. Bakın, orada 40 bin garanti verdik, şu anda yüzde 171. Bu seneki yığılımlı ortalamayı söylüyorum; yüzde 171 yani 68 binlere gelmiş durumdayız ve neyi baypas ettik biz? 98 kilometre İzmit Körfezi'ni baypas ettik. Ağabey, gerçekten orada harcanacak olan akaryakıt, orada harcanacak olan zaman, orada kaybedilecek olan canlıların hiçbir şeyle ölçülmesi söz konusu değil. Bakın, eğer, biz, yine, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden 3 dolar... 3 dolar çift yönlü geçiştir, 1,5 dolar tek yönlü geçiştir ve güncel fiyatı 2,14 dolardır ve buna karşılık olması gereken ücret 74,98 liradır, olan ücret de 70 liradır; çok net olarak rakamlar bunlardır. Bakın, eğer bu yap-işlet-devret projelerini biz yapmasaydık, Beğendik (Botan) Köprüsü'nü yapamazdık; biz Bitlis Çayı Viyadüğü'nü yapamazdık, Nissibi, Ağın Köprüsü, Eğiste Hadimi Viyadüğü, 15 Temmuz Adana Köprüsü'nü yapamazdık. Yine, Çerkeş Tüneli, Çayırhan Tüneli ve viyadüklerini, Amasya'daki Şehzadeler Viyadüğü'nü, Antalya'daki Phaselis Tüneli'ni, Kuskunkıran Tüneli'ni, en son açtığımız Aşık Şenlik Tüneli'ni ve Güzeldere Tüneli'ni de biz gerçekten yapmamış olacaktık. Onun için, bunları yapabilmenin imkânını biz bu şekilde biz sağlamış olduk. Dolayısıyla...

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakanım, o tünel 1.300 metre; 2.200 metreyi kısalttınız, bir işe yaramayan tünel.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bakın, bugün, Avrasya Tüneli'nden günlük 80 bin araç geçiyor.

CAVİT ARI (Antalya) - 2.200 metre için 1.300 metrelik tünel yapıldı; israf.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ya, müsaade ederseniz, ben on saat sizi dinledim, gerçekten...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ari, değerli arkadaşlar, lütfen, bir saniye...

CAVİT ARI (Antalya) - Yani çok önemli bir şey yapmış gibi... Bakan Beyi de yanıltıyorlar.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Avrasya Tüneli'nden günlük 80 bin araç geçiyor. Bakın, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden 200 bin, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden 240 bin, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden ise büyük bir yoğunluğu ağır taşıt olmak üzere 150 bin araç geçiyor. Marmaray'dan günde 300 seferle 650 bin insanı taşıyoruz. Ya, bir an gözümüzü kapatalım, şu son yaptıklarımızın olmadığını düşünelim, 2 tane köprüyle mi biz İstanbul trafiğini rahatlatacaktık? Bırakın İstanbul'u, Türkiye ve Balkanlar gerçekten felç olurdu. Onun için, bu anlamda biz doğru işler yaptığımızı düşünüyoruz ve bunları da inşallah yapmaya devam edeceğiz. Tabii, şunu söylemek isterim: Burada bazı söyledığımız tarihler noktasında biraz öteye geçtiğimizi, biraz geç kaldığımızı söylediniz; doğrudur, bir kısmında böyle ama şunu unutmamamız lazım: Bakın, biz bir pandemi süreci yaşadık, biz bir deprem yaşadık, çok büyük bir deprem yaşadık. Bunlar elbette bizim çalışmalarımızı etkilemiştir yani etkilememiş olması asla mümkün değil ama biz buna sığınmıyoruz, bir söz vermişsek belki biraz geç kalmış olabiliriz ama kesinlikle sözümüzün arkasındayız, sözümüzü de Allah'ın izniyle tutacağız. Eğer bir insan ödeme amaçlı bir borç alırsa, Allahutaala, onu yapmayı, o borcu ödemeyi nasip edermiş. Bizim de niyetimiz budur; Allahutaala, inşallah bu verdiğimiz sözleri tutmayı bize nasip edecektir.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Ama sözlerinizi her sene güncelliyorsunuz Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Şimdi sorulara geçeyim.

Tersun Dağı tünelinin projesini bitirdik. İmkân bulduk mu, inşallah bunun yapımına biz başlayacağız.

Yine, yap-işlet-devret projeleriyle vardı; onları konuştum, müsaadenizle geçeyim.

"Bizim Haydarpaşa ve Sirkeci'de ne olacak?" Haydarpaşa ve Sirkeci'de -Turizm Bakanımıza sordunuz mu bilmiyorum ama- gerçekten İstanbul'a ve ülkemize yakışacak birer proje hayata geçirilecek. Bu anlamda, burada, eğer bir rant varsa bu, ülkemizin rantı olacaktır, çok net bir şekilde kimseye de peşkeş çekilmiş değildir.

“Havaalanı hedefi 61’di, 60’a düşürdünüz.” diye bir soru oldu yine Sayın Karasu tarafından. Burada 61’inci havaalanı projemizde vardır ama şu an için aciliyeti olduğunu düşünmüyoruz.

Yine, AJet’le ilgili bu anlamda eleştiriler var. Elbette haklı eleştirilerin gereğini yapmak durumundayız. Aksadığı zamanda şöyle bir tespit yapalım: Bakın, Rusya-Ukrayna savaşından kuzeyimizdeki hava koridoru kapalı ve Filistin’deki zulümden dolayı güneyimizdeki hava koridorunun önemli bir bölümü kapalı ve rötaların olduğu tam temmuz ayında da Avrupa Kupası Futbol Turnuvası var ve buranın da arkaya şişmesinden dolayı kaynaklanan problemler var. Elbette yapılanmasından kaynaklanan problemler de vardı ama bunları çözdük ve bakın, şu anda güncel bir rötar problemi yoktur. Önümüzdeki süreçte de inşallah olmamış olacak.

Yine “Çukurova Havalimanı’nı niye tarım arazisine yaptınız?” şeklinde bir eleştiri vardı. Yani biz günde binlerce insanın tepesinden Şakirpaşa’da egzoz gazlarını salıyoruz, ona kimse itiraz etmiyor ama burada ancak havacılık kriterlerini sağladığımız bir yere niye havalimanı yaptık, bunu da sizlerin takdirine sunuyorum.

Siber güvenlik noktasında sunumumda bahsetmiştim yani Avrupa’da ve dünyada çok çok iyi bir noktadayız. Bu anlamda, verilerin depolanması için de -Sayın Oluç’un bir sorusuydu- yeterince kapasitemiz var ve bunu da en etkin bir şekilde kullanmaya devam edeceğiz.

Instagram yasağına nereden baktığımızı konuştuk.

Şanlıurfa-Mardin demir yolu hattının işletilmesi noktasında, özellikle Akçakale, Suruç, bu bölümlerde yerinde gerekli tespitleri yaptık. Mevcut hattı inşallah yakın zamanda işletmeye açacağız ama benim bahsettiğim 2028 hedefi, bu kalkınma yoluna bağlanacak olan Gaziantep’ten ileriye hızlı tren hattını kastetmiştim.

Yine, motorlu kuryelerin durumuyla ilgili... Tabii, pandemiyle beraber çok ciddi bir artış oldu ve burada bir düzenleme zorunluluğu hem güvenlik anlamında hem de onları koruma anlamında bir düzenleme gerekiyor. Kesinlikle, bu süreci İçişleri Bakanlığımızla, BTK’yle yürütüyoruz. Bu kuryelerimizi hem koruma hem de kendi güvenliğimizi... Bakın, bunlar bizim evlerimize kargo getiriyorlar, kendi güvenliğimizi sağlamamız için onlara sorumluluk getireceğiz ve bunu da inşallah çözmüş olacağız. Motorcu dostu bariyer; 186 kilometreye ulaştık, çok olumlu sonuçlar alıyoruz ve inşallah, devam da ettireceğiz.

Yine, kadınların iş âlemine katılmaları noktasında; cumartesi günü, inşallah, 40 uluslararası tır sürücüsü kadın sürücümüzle bir araya gelerek onları da dinlemiş olacağız.

Lojistik merkez bağlantılarının üretim merkezlerine bağlanması gerçekten çok kıymetli bir yaklaşım, Sayın İsmail Faruk Aksu Bey’in gündeme getirdiği. Bunu sonuna kadar destekliyoruz ve yakın takip ediyoruz.

Kara yolunda olan ağırlığın demir yoluna kaydırılması; bu, artık, kesinlikle Bakanlığımızın ve Hükümetimizin bir politikasıdır. Bu noktada bundan sonra üzerinde daha şiddetle duracağız.

“5G geçişinde yerliliğin dikkate alınması gerek.” dedi İsmail Bey. Ya, bir taraftan, evet, yerliliği de zorlayalım ama bir taraftan trendi de kaçırılmıyordur. Onun için onu optimize etme çalışması noktasındayız.

Tabii, burada Sayın Mehmet Atmaca’nın söylediği, bu, trafik kazalarında ölümler... Dünyada 100 milyon taşıt/kilometre başına ölen insan sayısıdır. Nasıl ölçerseniz ölçün en doğru ölçüm budur. Bu da Türkiye’de yüzde 77 azaltılarak sadece 1,29’a düşmüş durumdadır.

Yine, esasında bizim Ticaret Bakanımız gerekli açıklamalarda bulundu İsrail’le ticaret noktasında ama Filistin Ekonomi Bakanının özellikle paylaştığı bilgiyi tavsiye ederim. 624 kodu İsrail’e ihracattır, 625 kodu da Filistin’e ihracattır. Bizim, 624 kodlu hiçbir ürüne izin vermediğimizi söylemek isterim.

“Ovit Tüneli gerekli miydi?” Ovit Tüneli bizim kuzey-güney akslarımızda, kara yollarında 18’inci aksımızdır. Sadece bir Ovit Tüneli olarak düşünmeyin, onun devamında Kırık Tüneli, Dallıkavak Tüneli var. Mardin’e kadar uzanan bir hatla ilgili çalışmalara devam ediyoruz.

Yine, güncel rakamı söyleyeyim: Bin kişiye Türkiye’de 184 otomobil düşüyor, 167’den buraya çıktı. Elbette 500 rakamları beklenen rakamlardır.

Yine, kombine yük taşımacılığı noktasında Sayın Erdem’in bir yaklaşımı vardı. Kesinlikle doğru, biz de bu noktada daha fazla şey yapma gayreti içerisindeyiz.

Konya Çevre Yolu’nun 2’nci etabı yaklaşık 30 kilometre, Aksaray yolu ile Afyonkarahisar arasındaki 30 kilometreyi inşallah önümüzdeki ay hizmete açacağız. Devamının ihalesini de konuşuyorum imkân buldukça, onu da inşallah yapmış olacağız.

“Karaman-Ulukışla’nın ihalesi ne durumda?” Karaman-Ulukışla’yla ilgili bir proje revizyonu, proje tavan artırımı gerekiyordu; bunu sağladık. Hedefimiz Karaman-Ulukışla-Yenice’ye kadar tamamının ihalesini bu sene sonuna kadar yapabilmektir.

Alacabel Tüneli; delgisini 2025 yılında bitireceğiz, tünelin kendisine de inşallah 2026’da hizmete açacağız diye düşünüyorum; Sertavul Tüneli’ni muhtemelen 2027 yılında. “Aksaray, Yalvaç, Şarkikaraağaç ne zaman?” Bunun projesi hazır, imkân buldukça yine bunu da gündemimize alıyoruz.

TÜRKSAT uydü ücretleri, Anadolu kanalları noktasında bir talep var. Bunu değerlendirelim, ne yapabiliriz, onlara gerçekten sahip çıkmamız gerekir.

Yine, Sayın Gülcan Kaçmaz’ın söylediği, özellikle kadınların istihdamı noktasında... PTT’de yüzde 37,72’ymiş kadın istihdamı ama genel anlamda da Bakanlığımızda yüzde 27 veya 28’ler civarında. Bu konudaki her türlü eleştiri ya da talebe açığız, kesinlikle biz de bunu destekliyoruz.

Yine, sosyal medya yaklaşımlarında kamuoyu algısının ve iletişiminin doğru yönetilmesi noktasında Sayın Temurci’nin bir yaklaşımı vardı. Evet, bunu daha profesyonel yönetmeliyiz. Kamuoyunu daha doğru ve objektif... Esasında objektif bilgilendiriyoruz da ama yeterince iletişimi de sağlamış değiliz. Bu noktada biraz daha elbette gayret edelim, kesinlikle doğru bir yaklaşım.

Malatya Çevre Yolu'nda -Vekilim burada mı- rötarı môtarı kaldırdık, orada hızlıca devam ediyoruz. 12 kilometrelik kesimi önümüzdeki günlerde inşallah açacağız, geri kalan 15 kilometrede de son hızla devam ediyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - İnşallah.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ama Malatya Çevre Yolu... Esasında şu anda sizin Malatya şehir içi yolu dediğiniz geçmişte bizim çevre yolumuzdu. Şimdi, 2'ncisini yapıyoruz, yine bu da yakından takibimizdedir. Uçak seferleri konusunda, bir 4 tane daha sefer inşallah koyacağız oraya.

Beylerderesi Viyadüğü'nün alternatif projesi bitme aşamasında, bittiğinde yatırım programına almayı planlıyoruz.

Yolların aydınlatılması konusu -birkaç vekilimiz bunu söyledi- Karayollarının görevi değildir, ya büyükşehridir ya oradaki belediyeindir ya da dağıtım firmasıdır. Karayolları sadece özel yapıları yani tünelleri, viyadükleri, köprüleri ve kritik kavşak noktalarını aydınlatır, onun haricinde bir aydınlatma yapmıyoruz.

Yine, Sayın Bakırhoğlu "İzmir-Ankara hızlı treninin bitimiyle ilgili tarihler noktasında bir çelişki var." dedi. Evet, sunumumuzda 2027 ve 2028 gözüküyor, bu, bizim sözleşmeye göre olandır ama iddiamız ve hedefimiz daha önce söylediğimiz gibi; Afyon'a kadar 2026'da, tamamını da 2027'de bitirmek bizim hedeflerimiz arasındadır.

HGS meselesi noktasında Sayın Ocaklı'dan gerekli bilgileri alalım dedik. 17 bin liralık bir cezanın bakiyesi olduğu hâlde uygulanmış olması; eğer gerçekten böyle bir şey yapılmışsa, ben çok net söylüyorum, canlarına okuruz; hiç kimse kusura bakmasın. HGS noktasında da bütün yap-işlet-devret otoyollarında da bunu biz yine hayata geçirmeyi planlıyoruz.

"Samsun-Sarp Demiryolu Projesi'nde ne aşama aşamadayız?" Kılavuz plan çalışmalarını bir noktaya getirdik. Bundan sonra, artık, detay projeler aşamasında projesini yatırım programına alarak inşallah başlayacağız. Burada şunu da söylemiş olayım: Hani, özellikle Samsun'dan Sarp'a kadar aldığınız zaman... Sırtınızı denize dönüp de baktığınız vadi en doğru vadidir hem kara yolunda hem demir yolunda. Nereden bakıyoruz? Kendi ilçemizden bakıyoruz. Nereden bakıyoruz? Kendi ilimizden bakıyoruz. Eyvallah, herkes bu anlamda daha iyisini istiyor ama biz bu projeyi hayata geçirdiğimiz zaman, gerçekten bütün Karadeniz sahilindeki hem yolculuğu hem de yükü almış olacağız.

"Ayder yolu pahalı." dedi sayın milletvekilimiz, şu anda gördüğüm kadarıyla burada değil. Nesi pahalı, bize derse, ben bir inşaat mühendisi olarak bunu çok net bir şekilde irdeleme sözünü veriyorum.

Rize lojistik; 2025'in sonu, 2026 gibi inşallah bitirmiş olacağız.

Antalya merkezdeki kavşakların ihalesini yaptık, sözde kalmayacak, iki yılda bitireceğiz. Niye iki yılda bitireceğiz? Çalışma sezonu, daha doğrusu çalışma sezonu olduğu zaman yani turizm sezonu haricinde çalışacağımız için birinci yılda altyapısını, ikinci yılda da üst yapısını yazın çalışmamak şartıyla inşallah bitirmiş olacağız.

AYKUT KAYA (Antalya) - Kaç tanesini yapacaksınız Bakanım?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 4 tanesinin ihalesini yaptık.

AYKUT KAYA (Antalya) - 5 tane yapmanız lazım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - "Antalya-Alanya Otoyolu'nun çevre yolu ayağı eksik." diye bazı vekillerimizin eleştirisi var. Antalya-Alanya Otoyolu'nu fizibil kılabilmek için mevcut çevre yoluna bağlantı yapacak şekilde, orayı tamamlamak şartıyla yine Alanya Çevre Yolu'na bağlantı yapabilecek şekilde projenin boyunu kısaltarak ancak fizibil hâle getirdik ama bağlantıları da bu 2 çevre yoluyla inşallah yapmış olacağız.

Ödemiş-Kiraz yolunu, Belevi-Tire yolunu... Ödemiş-Kiraz'ı 2025'te, Belevi'de başladığımız işi yine 2025'te, devamındaki 7 kilometreyi de inşallah 2026'da bitirmiş olacağız.

Bergama Çevre Yolunu'nu biz bitirdik esasında. Hani, "Niye bitmedi?" diye bir soru vardı, bitmiş durumda.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - "2026" diye geçiyor Sayın Bakanım şeyde.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - O şöyle: O, devamıyla ilgili eksik kalan işlerdir Sayın Vekilim. Yoksa şu anda açıktır trafiğe, 10 kilometrelik çevre yolu şu anda açıktır.

Google algoritmalarının değiştirilmesiyle ilgili Google Türkiye'yle bu konuyu takip ediyoruz. Gerekirse Rekabet Kurumuyla da bu konunun üzerine gideceğiz.

Yine "2053 net sıfır emisyon, fosil yakıtlar hâlâ satılıyor." Dünyada böyle, bir anda bir geçiş söz konusu değil ama elektrikli taşıtları... Bakın, 24 bin adet şarj soketini devreye geçirdik, ülkemizin her tarafında var bunlar.

Polatlı otobüs kazasında... Yani siz bir sürücü düşünün, yaklaşık 150 kilometre öncesinden orta refüje giriyor, her iki tarafta otokorkuluk olan yerden ilerliyor ve gelip maalesef bir köprü ayağına vuruyor. Ne diyeyim? Hani burada her türlü kameraların da otobüslere koyulması noktasında inşallah bir düzenleme yaparak onu da hayata geçireceğiz.

Kahta-Siverek... Siverek'te, inşallah, -Sayın Resul Kurt Vekilimin söylediği- cumartesi günü Cumhurbaşkanımızın videokonferans katılımıyla inşallah hayata geçireceğiz 10 kilometrelik varyant kesimini.

Yine, Antalya-Alanya yoluyla ilgili Sayın Arı'nın rakamları çok paylaşmadığımızla ilgili bazı eleştirileri oldu.

CAVİT ARI (Antalya) - Sorduğumuz sorulara verilen cevaplar ortada Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Şimdi, ben müsaade ederseniz, bakın, burada cevaplayayım.

Her türlü Sayıştay denetimine açıktır, hiçbir gizlisi saklısı yoktur bunların ama şunu da söyleyeyim ben müsaadenizle: Size gelen soru önergelerinin hiçbir tanesini ben görmeden size gelmez, orada bir yanlışlık da varsa eksiklik de varsa o benim eksikliğimdir ama vermeyiz

gereken cevapları vermeye çalışıyoruz.

Bucak-Kızılkaya-Korkuteli'nde kalan 9 kilometrelik kesimdir ama ana bölümünü bitirdiğimizi söyleyebilirim. Yine, metro projelerindeki kesintiler noktasında; bunu ana şeyde, genel konularda bahsedecektim, şöyle bahsedeyim: Bakın, şehir içi metrolarındaki bütün yetkiler büyükşehir ya da ilgili il belediyesinin sorumluluğundadır. Proje onaylama yetkisi Bakanlığımızdadır, o yetkiyi biz kullanırız. Eğer ilgili belediye bunun Bakanlık tarafından yapılmasını isterse, Cumhurbaşkanımız uygun görürse biz bunu yaparız. Bir dünya örneği var ve bunları "Belediyeler bize geçti." dediniz ve kesmeye başladınız, özellikle CHP'li belediyeler.

CAVİT ARI (Antalya) - Hızlı bir şekilde tahsil ettiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ağabey, 2019 Ocak ayında Ankara Büyükşehir Belediyesi bizde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi bizde ve bu yönetmeliği biz o zaman çıkardık. Yani "Oralar CHP'ye geçecek de biz şimdiden ön alalım." mı dedik yani bu nasıl yaklaşım? Ve Ankara-İzmir...

CAVİT ARI (Antalya) - Uygulamaya 2019 Mayıs'ta girdiniz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 2019'un başında girdik.

Ankara-İzmir...

CAVİT ARI (Antalya) - 2019 Mayıs ayında getirdiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, lütfen...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - "Ankara-İzmir hızlı trenindeki 624 kilometre ne oldu da değişti?" Dikkatinize teşekkür ediyorum. Ankara-İzmir arası 624'tür, benim bahsettiğim 505 kilometre Polatlı'dan itibaren olmalıdır, yoksa süre üç buçuk saattir, bunda bir değişiklik yoktur.

CAVİT ARI (Antalya) - Bir yılda 120 kilometre kısaltmışsınız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Kısalma yok. Ben açıklıyorum, bunu da sizin insafınıza bırakıyorum.

Van Çevre Yolu'nda bazı zemin problemlerinden dolayı istediğimiz hızda ilerleyemedik ama bundan sonra ilerleyeceğiz. O problemleri genel anlamda çözdüğümüzü söyleyebilirim.

Ulaşımında modlar arasında denge noktasında gayret ediyoruz. Demir yoluna inşallah daha fazla yük yükleyeceğiz.

Aliğa-İzmir yolunda bitmeyen bir şey yok. Eğer bu anlamda varsa onu sayın vekilimizden özelinde alalım ve onun gereğine bakmış olalım.

Yine, Gazipaşa istasyonu OHT lojistik merkezleri için bir kanun esasında...

ÖMER ÖZMEN (Aydın) - Hep Antalya ya!

SERKAN SARI (Balıkesir) - Başka şehir yok mu Bakanım ya? Balıkesir için bir şey yok mu?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben devam ediyorum müsaade ederseniz, devam ediyorum.

ÖMER ÖZMEN (Aydın) - Antalya dışında bir şey yok mu?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, sükuneti tesis edelim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - TOKİ'nin bağlantı yollarında Karayollarına verilen görevi Karayolları TOKİ'nin hiçbir konutundan sonraya bırakmadı, ona devam ediyoruz.

Yine, Mersin Milletvekilimiz Sayın Ekmen'in "Kimseye ulaşamıyorum." Geçen hafta Altyapı Yatırımları Genel Müdürümüzle mesajlaşmış ve iletişim sağlanmış.

Hava trafik kontrolörleriyle ilgili kanunu Meclise gönderdik. Bundan sonrası sizin takdirinizdedir. Hava sahamızdaki geçiş ücretleriyle ilgili zaman zaman düzenlemeler yapıyoruz.

"Ankara-Aydın hızlı tren gerekli değil mi?" "Aydın-Güllük demir yolu hattının ne zaman yapacaksınız?" Bunların projeleri var, imkân buldukça bunlara da inşallah sırayı getireceğiz.

Yine "Sivas'ın ötesine gitmediniz." diye bir eleştiri var. Vallahi, şu, bizim hava limanlarını nereye yaptık, bölünmüş yolları nereye yaptık; onların haritası size takdim ettiğimiz sunumlarda var, Allah rızası için onlara bakın, orada da eksiklerimiz varsa o eksiklikleri bize söyleyin.

Van-Şırnak yolu... Bakın, Güzeldere Tüneli'ni daha birkaç gün önce açmış olduk. Yüksekova-Hakkâri arasındaki tüneller de devam ediyor. Bir tanesinin açılışını, inşallah, yıl sonu olmadan gerçekleştirmiş olacağız.

Ahmet Erbaş Vekilimizin söylediği, Tavşanlı çevre yolu, tarım arazisinden geçmemesi... Bu noktaya çalışıyoruz. Elbette, bunlar değişmez şeyler değildir.

Kamyon sürücülerinin "dört buçuk-dört buçuk" yerine, "dört-dört-dört" şeklinde olması; buna çalışıyoruz, hani olabilir diye düşünüyoruz.

Yine "Otoyol müteahhitlerinden vergi alınmıyor." Yani bunlardan vergi alınmıyor ama özel bir bilgi varsa ben onu bilmek isterim.

Seyit Torun Vekilimiz, Ordu'yla ilgili projelerden bahsetti, ezbere biliyoruz gerçekten, bunları da Ordu'yu ihmal etmeyerek desteklemeye devam edeceğiz.

Yine, şöyle devam ediyorum: BTK bütçesiyle ilgili bir eleştiri vardı. BTK bütçesi; o gördüğünüz rakamlar hazineye verilecek olan

rakamlardır yani hazineden alınan bir şey yok çünkü BTK kendi gelirleriyle kendi ihtiyacını görüyor, artanını da hazineye vermiş oluyor.

Doğu Akdeniz limanları; biz hem Adana hem Mersin’de liman projelerini bitireceğiz, ondan sonra özel sektörden buraya yatırımcı arayacağız. Dolayısıyla her ikisi de bizim için kıymetli, hiçbirinden vazgeçmiş değiliz.

Aydıncık yat limanında ÇED raporu yok.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, süre doldu. İlave üç dakika süre vereceğim, lütfen toparlayın, geri kalanını yazılı gönderin.

Buyurun.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Sayın Bakan, Aydın’la ilgili hiçbir şey söylemediniz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Tek tek cevaplıyor hepsini ya.

CAVİT ARI (Antalya) - Ankara’yla ilgili de söylemediniz Sayın Bakan.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Ya, Aydın üvey evlat mı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Karakaş, mikrofonu açtım.

Sayın Bakan, buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yine, metroda Balat durağıyla ilgili bir eleştiri vardı. Metronun Balat durağını açtık.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Antalya’dan başka yer yok mu? Aydın var kardeşim, üvey evlat mı Aydın ya!

JALE NUR SÜLLÜ (Eskişehir) - Eskişehir var.

CAVİT ARI (Antalya) - Ankara var.

CEVDET AKAY (Karabük) - Karabük var.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, lütfen sükûneti tesis edelim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yine, Isparta demir yolu projemiz bitti. İmkânlara göre hem Isparta hem Burdur yüksek hızlı trenle Antalya istikametinde inşallah tanıştırılacaktır.

Fethi Gürer Vekilim, sunumunu yaptığınız güzellikleri emekçiler yaptı, Allah razı olsun Sayın Vekilim; o güzellikler ülkemizin güzellikleri.

Yine “Demir yolu projesi ne aşamada?” diye Sayın Vekilim, hemşehrim Sibel Suiçmez söylemişti, anlattım onu. Hafif raylı sistem projesinin Trabzon için ihalesini yaptık, süreci devam ettiriyoruz.

Akçakale demir yolu çalışmıyor, açılacak; bundan bahsetmiştim.

Yine, “BTK hattını güneydoğuya bağlayın.” diye Sayın Tanal Vekilimizin... Evet, kalkınma yolu koridoruyla biz BTK hattını güneydoğuya inşallah sağlamış olacağız.

TÜRASAS’ta hırsızlık, yolsuzlukla ilgili Sayın Süllü’nün bir söylemi vardı. Orada maalesef bazı parçalar çalındı, hem savcılığa suç duyurusunda bulunuldu hem de bizim idari soruşturmamız devam ediyor.

Aksaray Ulukışla’dan bahsettim. Ortaköy yolunda Aksaray’da biraz geç kaldık, telafi edeceğiz onu inşallah.

Palu Tarihi Köprüsü’nün restorasyonunu yaparız, hani çok problem olduğunu düşünmüyorum.

Konya Çevre Yolu’nun devamının ihalesini yapacağız.

Ankara-Samsun hızlı tren hattı -Sayın Usta’nın da söylediği- orada dış kredi ve milli bütçe noktasında bir sıkıntımız oldu. Onu çözüp Çorum’a kadar, inşallah, bu senenin sonuna kadar, -biraz geciktüğimizin farkındayım- önümüzdeki sene de Samsun’a kadar inşallah ihalesini yapmış olacağız.

Geminbeli Tüneli 2025’te bitiyor.

Çakırgöl Kayak Merkeziyle ilgili; hani Turizm Bakanlığımızın takibinde, biz yolunu yaptık.

Kırkdilim 2025’te bitiyor.

Uşak Havalimanı uçuşlara açıktır. Talep olması durumunda uçuşlar yapılabilecektir.

Melenağzı’nın 5,5 kilometre yolunda bir proje çalışıyoruz. Bunu netleştirebilirsek başlayalım diye düşünüyoruz.

Yine, Balıkesir Merkez Havalimanı da uçuşları açıktır. Oradaki hava operatörleri eğer talep ederlerse biz hemen seferlerini başlatabiliriz.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Başkanım, siz organize edeceksiniz bunları.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben aşağı yukarı bütün soruları da cevaplamış oldum.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Kaynak lazımsa gösterelim; sarayın uçakları. Balıkesir’e de bir hizmet yapın.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Sayın Bakan, Aydın’ı konuşalım, Aydın, Aydın!

SERKAN SARI (Balıkesir) - Hava yolu şirketlerine mi bıraktınız havaalanının yönetimini?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sarı, lütfen...

SERKAN SARI (Balıkesir) - Hava yolu şirketleri karar verseydi imalatına o zaman.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım, burada bakın, otuz üç dakikada...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, gerisini yazılı gönderin bize efendim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Ama şunu söyleyeyim müsaadenizle...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Gerçekten, bakın, otuz üç dakika verdiniz.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Yarım saati Antalya...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Karakaş, lütfen dinleyelim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Otuz üç dakika nefes almadan sizin söylediğiniz şeyleri ben burada cevaplamaya çalıştım.

ÖMER KARAKAŞ (Aydın) - Aydın'la ilgili tek bir şey...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yazılı verecek size de.

(Gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Böyle devam edersek bir manası yok değerli arkadaşlar.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım, eksik kalanı tamamlayacağız.

Beni dinlediğiniz için, sabrınız için teşekkür ediyorum.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Çözüm bekliyoruz, mazeret değil.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Ağabey ya, bırakın ya, bir son sözü söyleyeyim ya. Bırakın, Allah rızası için ya!

SERKAN SARI (Balıkesir) - Cevap alamadım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Ya bırakın ya, söyledik işte ya! Son sözü söyleyeyim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Toparlayın Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Yani son sözümüz, sabrınız için teşekkür ediyorum. Sayın Başkan...

SERKAN SARI (Balıkesir) - Balıkesir Havalimanı'na uçuş başlatacak mısınız? Çözüm yok, bir şey söylemedi. Balıkesir niye çizili? Bütün belediyeleri kaybettiniz diye mi döndünüz sırtınızı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sarı, lütfen....

SERKAN SARI (Balıkesir) - Olur mu bu ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, arkadaşlar sözlü dinlemek istemiyor, yazılı cevap verin lütfen.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Balıkesir üvey evlat mı? Balıkesir'in hakkı hukuku yok mu? Ben de Balıkesir Milletvekili olarak soruyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Başkanım, tekrar, sabrınız için ben teşekkür ediyorum. Bütün heyetim adına sizlere saygılarımı sunuyorum. Biz durmadan, yorulmadan ülkemize hizmet etmeye devam edeceğiz.

Hayırlı akşamlar diliyorum.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakan, Keçiören-Havalimanı yolundan bahsetmediniz; verilen sözler var.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Bakanım, sağ olun.

Değerli milletvekilleri, böylece gündemimizdeki kurum bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları üzerindeki müzakereler tamamlanmıştır.

Şimdi oylamalara geçiyoruz.

Sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutuyorum.

Ulaştırma Bakanlığının bütçesini okutuyorum.

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi okundu)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, Divana 8 adet önerge ulaşmıştır, okutup işleme alacağım.

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

Yıl : 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Tarım Programı (39)	15.38	01	06.07	1.000.000.000

Rahmi Aşkın Türelî

İzmir

Mustafa Erdem

Antalya

Cevdet Akay

Karabük

Tahsin Ocaklı

Rize

Veli Ağbaba

Malatya

Cavit Arı

Antalya

(Gürültüler)

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

Sayın milletvekilleri, böyle bir usulümüz yok. Milletvekilleri önerge oylayacaklar, lütfen, açıklama yapmak istiyorlar.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Değerli arkadaşlar, hiçbir yeri gözden çıkarmadık, hepsi bizim ilimiz.

Değerli arkadaşlar, sükûneti tesis edelim lütfen.

Sayın Türelî, buyurun lütfen.

RAHMÎ AŞKIN TÜRELÎ (İzmir) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; balıkçılık ve su ürünleri kaynaklarının korunması ve sürdürülebilirliği, balıkçı barınakları ve kıyı yapıları altyapısının yenilenmesi, yeni balıkçı barınaklarının yapılması ve mevcut balıkçı barınaklarında onarımın yürütülmesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak sizin sorumluluğunuzda. Burada bütçenin ilgili tertibi 44 milyon lira. Bunu yetersiz görüyoruz, 1 milyar lira artırılması için söz konusu önergeyi veriyoruz. Önergemize destek bekliyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler...

RAHMÎ AŞKIN TÜRELÎ (İzmir) - Destekleyin İzmir Milletvekilleri.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Balıkları öldürdünüz hep, balık mı kaldı?

RAHMÎ AŞKIN TÜRELÎ (İzmir) - Balık çiftlikleri...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, bir müsaade, şu oylamayı bir yapayım ya; gidin, balığı sonra konuşun İzmir’de. Hakikaten, değerli arkadaşlar, önergelere geçtim; konuşacak olan varsa buyurun, İzmir Mebusları içeride, balıkları kurtarın siz, ben şu önergeleri bitireyim.

Önerge kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	120.000.000.000

Gülcan Kaçmaz Sayyığıt

Van

Hakkı Saruhan Oluç

Antalya

Heval Bozdağ

Ağrı

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Günümüzün en temel ihtiyaçlarından biri de internettir ancak Türkiye’de internet hizmeti pahalı olduğundan pek çok hane internet hizmetinden mahrum kalmakta, internet bağlantısına sahip haneler ise yüksek faturaları ödemekte zorluk yaşamaktadır.

Bizler DEM PARTİ olarak, kamunun, yurttaşların en temel ihtiyaçlarından olan elektrik, su, doğal gaz ve internet hizmetini yurttaşlarına ücretsiz olarak sağlaması gerektiğini savunuyoruz. Türkiye’deki her bir haneye ücretsiz internet hizmeti verilebilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinde ödenek artırıma gidilmelidir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Değerli arkadaşlar, müteakip önergeyi okutup işleme alacağım.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	5.000.000.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş

Erhan Usta

Adana

Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş...

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, internetle ilgili açıklamalar yaptınız, kendinizi yeterli görüyorsunuz ama şöyle bir problem var; ben yurt dışında yaşadığımda aradaki farkı çok iyi hissedebiliyorum: Siz, mesela “500 megabit” diyorsunuz paketi ama 500 megabit gelmiyor hız; çok kesiyor, bazen 100 geliyor, bazen 150 geliyor, bazen 200 geliyor; bilmiyorum onun sebebi nedir. O yüzden, biz, bu konuda gerçekten bir yatırım, ek bir yatırım olmasını temenni ederek bir bütçe talebinde bulunuyoruz, ek ödenek; 5 milyar TL’lik önergeyi oylarınıza sunuyoruz.

Teşekkürler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Sayın Bakanım, hiç size artırım yapmıyor bu taraf.

Müteakip önergeye geçiyoruz.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	DÜŞÜLEN MİKTAR
99	15.41	01	05.02	100.000.000.000

Gülcan Kaçmaz Sayyigıt

Heval Bozdağ

Hakkı Saruhan Oluç

Van

Ağrı

Antalya

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Gerekçe...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

AKP hükümetleri köprü, tünel ve yol projelerini “Kamu-Özel İş birliği (KÖİ)” olarak adlandırılan bir modelle gerçekleştirmekte, sözleşme gereği şirketlere köprü, tünel ve yollardan ne kadar araç geçeceği konusunda garanti verilmektedir. Söz konusu köprü, tünel ve yollardan geçen araç sayısının verilen garantinin altında kalması hâlinde ise şirketlere ödeme yapılmaktadır. Böylelikle yurtaşlar geçmediği yolun, kullanmadığı köprü ve tünelin parasını ödemek zorunda kalmaktadır. KÖİ nedeniyle kamu kaynaklarından şirketler zarar etmesin diye devasa tutarlar aktarılmaktadır. Sadece 2025 yılında KÖİ’yle yapılmış köprü, tünel ve yol projelerinin garanti ödemeleri için 100 milyarın üzerinde bir tutar ayrılmıştır. Bu devasa kaynak halkın temel ihtiyaçları için kullanılmalıdır. Bu nedenle, bütçenin kara deliği olarak halkın kaynaklarının bir avuç şirkete aktarıldığı bu projelere yapılan ödemeler durdurulmalıdır.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Değerli milletvekilleri, politik olarak AKP’yi kullanıyorsunuz ancak bir önergede, resmî evrakta AK PARTİ’nin kısa ismi “AK PARTİ” olarak, uzun ismi “Adalet ve Kalkınma Partisi” olarak kayıtlı ve tescillidir. Dolayısıyla bu şekilde yazdığınız böyle bir parti ve böyle bir hükümet resmî olarak yok.

Evet, müteakip önergeye geçiyoruz.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	01.03	20.000.000.000
42	15.41	01	01.03	20.000.000.000

Gülcan Kaçmaz Sayyigit

Van

Heval Bozdağ

Ağrı

Hakkı Saruhan Oluç

Antalya

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Gerekçe...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Taşeron işçiler çalışma yaşamında başta kadrosuzluk ve güvencesizlik olmak üzere ücretlerin hem düşük olması hem de geç ödenmesi, fazla çalıştırma, ayrımcılık ve yıllık izinlerin kullanılamaması gibi büyük sorunlar yaşamaktadır. Çalışma yaşamında karşılaşılan bu sorunlar işçilerin haksızlığa uğramasına ve mağdur olmasına neden 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 alması gerekmektedir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
63	15.38	01	01.01	2.000.000.000

Gülcan Kaçmaz Sayyigit

Van

Heval Bozdağ

Ağrı

Hakkı Saruhan Oluç

Antalya

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Oluç?

HAKKI SARUHAN OLUÇ (Antalya) - Gerekçe...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Türkiye’de özellikle Kürtlerin yoğun olarak yaşadığı illere yapılan hava yolları seferlerinde, yer hizmetlerinde, uçak içi anonslarda ve yolcular iletişimde Kürtçe hizmet verilmemektedir. Bu nedenle, Türkiye’de ana dili Kürtçe olan milyonlarca yurttaş hava limanlarında seyahat ederken 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 yurttaşların ihtiyaçlarına uygun kamu hizmeti sunulabilmesi için önemli bir kriterdir. 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... Önerge kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
64	15.38	01	06.05	5.000.000.000

Ayyüce Türkeş Taş

Erhan Usta

Adana

Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş, buyurun.

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep arasında 162 kilometre hıza uygun, çift hatlı elektrikli ve sinyalli hızlı demir yolu hattı planlanmış ancak proje istenilen düzeyde ilerleyememiştir. Bakanlığın 2019-2023 Stratejik Planı'nda bu projenin yüzde 80 oranında tamamlanması hedeflenirken yüzde 41 düzeyinde kalmıştır, bu sebeple 20 milyar TL'lik ek ödeneği oylarımıza sunuyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeye geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
99	15.41	01	07.03	3.000.000.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş

Erhan Usta

Adana

Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Evet, teşekkür ederim Sayın Başkan.

Burada, Samsun için 2 tane proje gerçekten yılan hikâyesine döndü Sayın Bakanım. Yani bu Ayvacık-Taşova-Erbaa yolu ta 2007 yılında ihale edildi, o günden bugüne böyle küçük küçük işler... Ben Mecliste gündeme getirince orada bir hareket oluyor; o zaman da gidiyorlar, taşeronları yakıyorlar, işçilerin parasını vermiyorlar, taşeron kaçıyor gidiyor. 2007-2014; on yedi yıl olmuş. Yani bu yol önemli bir yol; bu, özellikle iç bölgenin, Erbaa-Taşova tarafının gelişmesi açısından da önemli bir yol; onların sahile bağlanması açısından. Çok büyük bir para değil devlet için yani hakikaten her yerde her şey yapılıyor ama bunun yapılmaması çok kabul edilir bir şey değil; birincisi bu, bunun için ödenek istiyoruz.

İkincisi de Havza-Vezirköprü-Boyabat yolu. Siz Samsun Bölge Müdürlüğü de yaptınız, biliyorsunuz, bu yol çok kötü bir yol; hâlâ yapılmadı. Arkadaşlar yani aradığımız, gidiş geli, falan filan, duble muble meselesi filan değil. Ya, buraya “ölüm yolu” diyor kamyoncularımız buradan geçerken. Ha, gerçi insanların imanını artırıyorunuz, bakın, onu söyleyeyim; salavatla geçiyorlar ölmek için yani bu güzel de sistem bunun üzerinden gitmesin; dolayısıyla, bura yapılınsın.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ERHAN USTA (Samsun) - Burası da yılan hikâyesine döndü. Ya, burası güç yetmeyecek filan bir şey değil ama bir ilgisizlik, bir ahlaksızlık var. Bu 2 yol için biz 3 milyar lira ödenek talep ediyoruz, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün de bu anlamda bütçesini rahatlatmak istiyoruz Sayın Başkan. Umarım AK PARTİ'li ve MHP'li arkadaşlar da bu önergemizde olumlu oy kullanırlar da bu bölgedeki insanları mağdur etmeyiz. Yoksa sizi vatandaşlara şikâyet edeceğim, onu söyleyeyim.

Bakın, kayıt da aldım, ona göre Orhan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Değerli arkadaşlar, şimdi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini oylarınıza sunuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2025 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2023 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2025 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - 2 adet önerge vardır, okutup işleme alacağım.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Karayolu Ulaşımı Programı (42)	51.65	02	01.03	12.000.000.000

Rahmi Aşkın Türeli

İzmir

Cevdet Akay

Karabük

Veli Ağbaba

Malatya

Cavit Arı

Antalya

Mustafa Erdem

Antalya

Tahsin Ocaklı

Rize

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ocaklı, buyurun.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Sayın Bakanım, teşekkür ederim.

Ben aslında “Taşeron kadro verecek misiniz?” dedim ve onu teklif ediyoruz size; duyacağız, muhtemelen AKP oylarıyla reddedilecek de ben öncelikle şunu söylemek istiyorum yani burası çok önemli; sizi dinliyordum dışarıda, söylediklerimle ilgili: Bu HGS yükselmenizi duydum, çok mutlu oldum ama ben de inşaat mühendisiyim, üstelik siyasette sizden daha çok deneyimli bir siyasetçiyim. Gelelim ispata: “Ayder yolu pahalı.” dedim ya; pahalı, evet. İki yolla ispat edebilirim size: Bir tanesi, bunu Kamu İhale Kanunu’yla ihale edersek bu yüzde 100 olur. Diğeri de şu: Buyurun, birlikte, 3’er kişilik bir komisyonla koyalım keşif özeti, projesini; ben de üzerinde çalışayım hak edişlerinde, sizin belirledikleriniz de çalışsın, ispat edeyim.

Burada söylediğim şey şudur Sayın Bakanım: 10 milyar TL’lik bir bütçe vardı Rize’de. 10 milyar TL’lik bütçenin sadece maaşlar ödendikten sonra geri kalan kısmı tek bir firmaya kaldı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ocaklı, önergeyle alakalı lütfen...

Buyurun, mikrofonunuzu tekrar açtım, toparlayın.

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Yani, buradaki hikâye... Taşeron işçilerini, evet, gerekçe gösterdim ama ortadaki haksızlığı anlatmam gerekiyordu. Umarım iktidar vekilleri bu taşeron işçilerine kadro verilmesiyle ilgili destek verirler ama çok vereceklerini sanmıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Değerli arkadaşlar, önerge üzerinde lütfen önergeyle alakalı konuşalım.

Mütekip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2025

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	DÜŞÜRÜLEN MİKTAR
42	51.34	02	05.04	94.648.076.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş

Erhan Usta

Adana

Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) - Evet, teşekkür ederim Sayın Başkan.

Önergemiz şudur: Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde yer alan, bu garanti ödemeleri kapsamında konulan 94,6 milyar liralık ödeneği eksiltelim diyoruz. Gerekçemiz şu arkadaşlar: Sayın Cumhurbaşkanı ne dedi hem Başbakanlık döneminde hem Cumhurbaşkanı iken? “Biz bu projelere beş kuruş ödemeyeceğiz.” dedi. E, o paraları niye ödüyoruz? Az önce ifade etmiştim, biz bugüne kadar -milyar dolar olarak söylüyorum- sadece Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde 11,8 milyar dolar ödemişiz, üç yılda da 7,6 milyar dolar ödeyeceğiz diyoruz veya TL olarak söylersek 2025, 2026, 2027’de 327,4 milyar lira, arkadaşlar, bu iş için para ödeniyor. Yani madem beş kuruş ödemeyecektik, o zaman bunların ödeneğini keselim; gerekçemiz bu.

Bir örnekten hareketle, Osmangazi işini uzun uzadıya konuşmamda söylemiştim, Sayın Bakana en son dedim ki: “Bu Osmangazi Projesi’ni hiçbir Ulaştırma Bakanı karşıma çıkıp bu tafsilatta konuşmaz, konuşamaz çünkü dediklerimin hepsi doğru.” Sayın Bakan da konuşmadı, haklı. Sadece neyi söyledi? Dedi ki: “40 bini yüzde 171’e getirdik.”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - 40 bin geçiş sayısı ile ilgili bir sorun olduğunu söylemiyorum ama söylediğimiz şey ne? Yani vatandaşın 555 lira alıyor, öbür tarafta 1.300 lira da hazine veriyoruz. İşte, bu paraları, arkadaşlar, gelin, keselim bu paraları. Yani olmaz böyle bir şey. Dolayısıyla söylediğimiz şey doğrudur.

“Bonus” işinde de Sayın Bakan, 2,1 milyar dolarlık “bonus” olmaz. Kimse milletin kesesinden böyle “bonus” vermesin. Bakın, bu “bonus” dediğiniz şey, sözleşme yapıldıktan sonra ortaya çıkmış. İhale yapılmış, bitmiş, ondan sonra yan yana gelince diyorlar ki: “Erken biterse başlasın.” O zaman yolu erken bitirselerdi çünkü projenin...

ORHAN YEGİN (Ankara) - O işin önceliği köprü.

ERHAN USTA (Samsun) - Hayır, önceliği değil. Öncelik şu: Projenin toplam gelirinin yüzde 80’ini...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ankara-İstanbul kara yolunu yapmışsın, Bolu Dağı Tüneli on altı sene kalmış, hâlbuki Bolu Dağı Tüneli daha çok önemli.

ERHAN USTA (Samsun) - Orhan, dinle.

Projenin toplamının gelirinin yüzde 80’ini oluşturan kesime firma öncelik veriyor. Niye, biz devlet değil miyiz? O zaman “Gel kardeşim, önce yolu yap, köprüyü sonra yap.” deseydik, madem öyle. Bakın, 2,1 milyar dolar...

ORHAN YEGİN (Ankara) - O işin önceliği Osmangazi Köprüsü’dür.

ERHAN USTA (Samsun) - Dolayısıyla bunları gerekçe anlamında anlattım. Sizden destek bekliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta, anlaşıldı konu.

Teşekkür ediyorum.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2025 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2023 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2025 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2023 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2025 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2023 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 olsun.

Değerli arkadaşlar, gündemimizdeki kamu kurumlarının bütçelerini görüşmek üzere 26 Kasım Salı günü saat 10.00’da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 22.54